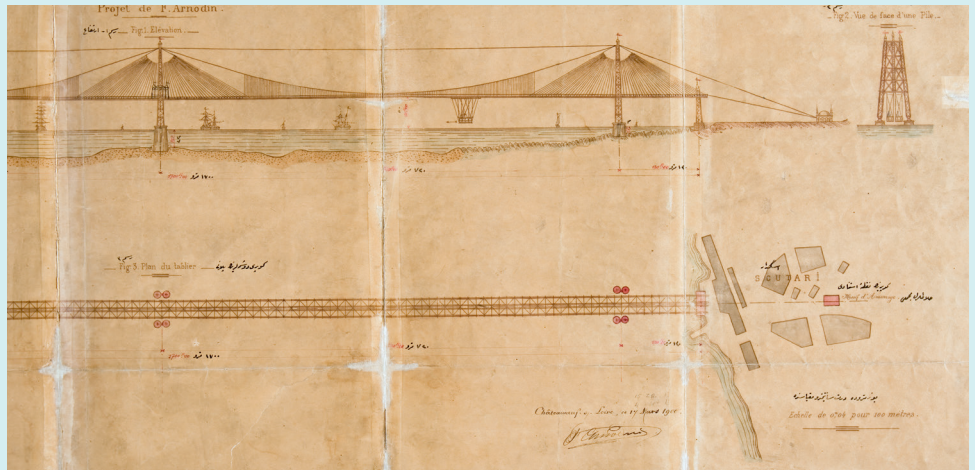
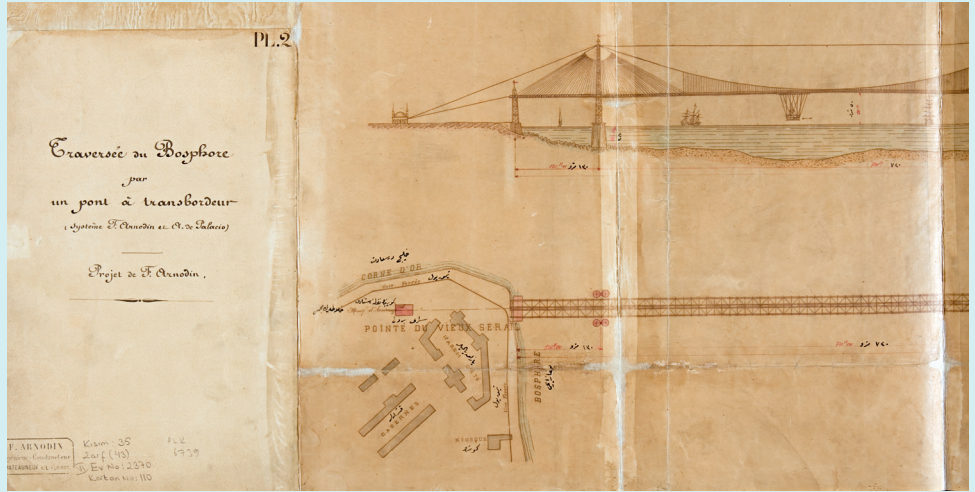
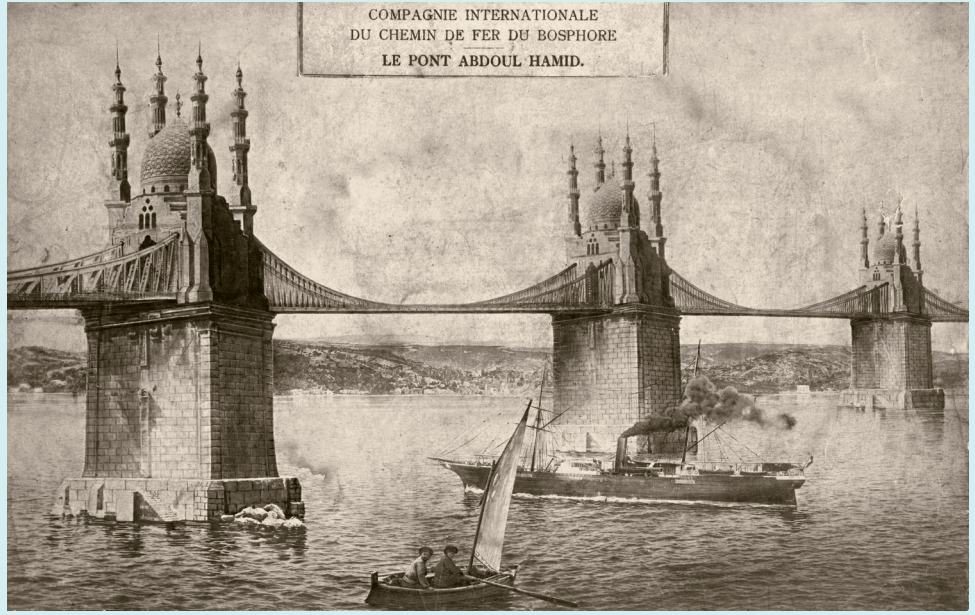


BOĞAZIÇI KÖPRÜSÜ

ERCAN KARAKOÇ

İstanbul Boğazı üzerine yapılan ilk köprü olması nedeniyle halk arasında Birinci Köprü olarak da adlandırılan Boğaziçi Köprüsü; Ortaköy ve Beylerbeyi arasında Asya ve Avrupa'yı karayoluyla birbirine bağlayan asma bir köprüdür. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine köprü ile bağlama ve karşıdan karşıya kolaylıkla geçebilme düşüncesi tarih boyunca sürekli gündeme gelmiştir. Nitekim İstanbul Boğazı'na ilk köprü'nün yapılma hikâyesi de biraz efsanevidir. Tarihin babası olarak kabul edilen Herodot'un yazdığına göre, ünlü Pers Hükümdarı I. Darius, MÖ VI. yüzyılın ilk çeyreğinde İskitlere karşı yapmış olduğu sefer sırasında ordusunu İstanbul Boğazı' üzerinden Trakya'ya geçirmiş ve bunun için, Sisamlı Mandrokles'in geniş sal ve gemileri yan yana dizip bağlayarak yaptığı yüzer köprüden faydalanmıştı. Bu tür köprülerin çeşitli zamanlarda ve Osmanlıların ilk dönemlerinde de yapılıp karşı yakaya asker naklinde kullanıldığı bilinmektedir.

İstanbul'un fethinden sonra Haliç ve İstanbul Boğazı üzerine gerçek ve kalıcı bir köprü yapılması düşüncesinin zaman zaman gündeme geldiği bilinmektedir. Nitekim Rönesans Dönemi sanatçısı İtalyan Michelangelo'nun Haliç üzerinde bir köprü yapmak istediği; Leonardo da Vinci'nin ise 1502 yılı civarında II. Bayezid'e bir mektup göndererek, Haliç veya Boğaz üzerine bir köprü oturtmayı önerdiği rivayet edilmektedir. Uzun bir aradan sonra, Boğaz'ın her iki yakasının bir köprü veya bir tüp geçitle bağlanması fikri ancak XIX. yüzyılın sonlarına doğru gündeme geldi. Bu bağlamda, 1891 yılında Sarayburnu ile Üsküdar (Salacak) arasına tüp geçit yapımına



1a-b-c- Arnodin'in 17 Mart 1900 tarihli Kandilli-Rumelihisarı Köprüsü planları (BOA, PLK.p, nr. 6739)

ilişkin bir proje Fransız demiryolu mühendislerinden S. Preault tarafından tasarlandı. "Deniz Altı Çelik Tüneli" adı verilen bu projede denizin altından geçecek bir tünel ile

raylı ulaşım hedeflenmekteydi. Çok güçlü inşaat teknolojisi ve ağır maliyet gerektiren bu proje çizim aşamasında kaldı. Akabinde, Uluslararası Boğaz Demiryolu Şirketi, İstanbul'un etrafına

bir de çevreyolu yaparak, Asya ve Avrupa'yı iki köprü ile birbirine bağlamayı önerdi. Şirketin söz konusu önerisi, Fransız mühendis ve sanayici Ferdinand Arnodin tarafından projelendirildi ve Mart 1900'de II. Abdülhamid'e sunuldu. Hazırlanan projenin esas gayesi ise, her iki kıta arasında birbirine bağlı bir demiryolu sistemi kurmaktı. Bunun için de birisi Sarayburnu ve Üsküdar, diğeri ise Rumelihisarı ve Kandilli arasında olmak üzere Boğaz'a iki köprü yapılması öneriliyordu.

Plana göre, Haydarpaşa'da biten demiryolu sistemi Üsküdar'a uzatılacak, buradan da inşa edilecek bir köprü vasıtasıyla Avrupa yakası, tren sistemiyle birleşecekti. Yine projeye göre, önemli banliyöler hâline gelmiş bulunan, Haydarpaşa-İzmit tren hattı üzerindeki Bostancı ile İstanbul-Edirne hattı üzerindeki Bakırköy semtleri, Rumelihisarı ve Kandilli arasında yapılacak diğer köprüyle birbirine entegre edilecekti. Böylece şehrin önemli merkezleri olan İstanbul yarımadası, Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri arasındaki ulaşım, kesintisiz olarak sağlanacaktı. Burada göze çarpan diğer önemli husus ise Arnodin'in, İstanbul'un gelecekteki gelişimini isabetli bir şekilde öngörmesi ve buna dair kayda değer planlar hazırlamasıydı. Buna rağmen Arnodin'in projesi sarayda kabul görmedi. Yine aynı sene içinde Boğaziçi Demiryolu Şirketi, kapsamlı bir hazırlıktan sonra Rumelihisarı ile Anadoluhisarı üzerine bir köprü yapmayı teklif etti. Üstünden tren, araba ve yayaların geçeceği köprüye, dönemin genel konjonktürüne uygun olarak "Hamidiye" adı verilmişti. İhtişamlı bir köprü olması planlanan bu çalışma da padişah tarafından onaylanmadı. Yine II. Abdülhamid döneminde, Frederik E. Strom, Frank T. Lindman ve John A. Hilliker isimli

üç Amerikalı mühendis, Asya ve Avrupa arasında işleyecek, "Tünel-i Bahri" adını verdikleri ve o dönemin şartlarına göre oldukça ütöpik bir metro projesiyle saraya başvurdular. Hazırladıkları planda, Sarayburnu ve Salacak arasına bir tüp geçit yapılması öneriliyordu. Ancak söz konusu teklif de hayal mahsulü bulunarak reddedildi. Bundan sonraki dönemde, Osmanlı Devleti iç karışıklıklar ve savaşlarla dolu bir sürece girdiğinden, Boğaz'a köprü ya da tünel yapılması fikri gündemden düştü.

Cumhuriyet döneminde, Boğaz'a köprü inşa edilmesiyle alakalı ilk çalışmalar zamanın büyük müteşebbisi Nuri Demirağ tarafından 1930'lu yıllarda yapıldı. Demirağ, Amerika'dan getirttiği mühendis ve uzmanlarla San Francisco'daki Golden Gate Köprüsü benzeri asma bir köprü yapmak istedi. İnşa edilmesi planlanan köprü, Ahırkapı ve Salacak arasında olacaktı. Köprü'nün uzunluğu 25,60, genişliği 20,73 ve deniz seviyesinden yüksekliği ise 53,34 m'ydı.

Köprüde tren, tramvay, araba ve yayalar için ayrı yollar bulunacaktı. Projeye göre Kumkapı'dan bir makasla ayrılacak olan tren, Doğancılar üzerinden Haydarpaşa'ya bağlanacak, böylece Avrupa ve Asya tren sistemleri birbirine entegre olacaktı. Köprü'nün üç buçuk senede tamamlanıp 11.000.000 liraya mal olması öngörülüyordu. Proje, Atatürk tarafından uygun görülüp hükûmete havale edilmesine rağmen, dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya ile Başvekil İsmet İnönü'nün muhalefetine takıldı. Demirağ, İstanbul Boğazı'na yapmak istediği köprü projesini tatbik etmek için 1950'li yıllara kadar sabırla mücadele etmesine rağmen muvaffak olamadı. Bu başarısızlıkta; İstanbul nüfusunun az olması, şehir trafiğinin büyük finansman gerektirecek böyle

bir köprüye ihtiyacının olmaması ve Demirağ'la yaşanan görüş ayrılıkları önemli rol oynamıştı.

XIX. yüzyılın sonlarından itibaren İstanbul Boğazı'na köprü yapılması fikri sürekli gündeme gelip bir neticeye ulaşamasa da, Asya ve Avrupa'yı köprü ile birbirine bağlama düşüncesi önemini hiçbir zaman kaybetmedi. Özellikle İstanbul'un hızla geliştiği ve nüfusunun artmaya başladığı 1950'den sonraki yıllarda, Boğaz'a köprü veya tüp geçit yapılması daha çok konuşulur oldu. Örneğin, yüksek mühendis Metin Pusat, 1950'de Boğaz'ın tünelle geçişi için bir proje hazırlayarak, bunu basın toplantısıyla duyurdu. Ancak projesi kamuoyunda yeterince karşılık bulamadı. Alman Krupp Şirketi ise 1951'de, İTÜ'de ders vermekte olan mimar Paul Bonatz'a köprü etüdü yaptırdı. Çalışmaya göre; yapılacak köprü için en uygun mekân, bugünkü köprü'nün de bulunduğu yer olan Ortaköy ve Beylerbeyi arasıydı. Krupp Şirketi, bu etüde göre bir proje hazırladı. Ancak onların çalışmaları da sonuçsuz kaldı. 1953'te Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Belediyesi, Karayolları Genel Müdürlüğü, Demiryolları ve Limanları İnşaat Reisliği, Yapı ve İmar İşleri Reisliği ve İstanbul Teknik Üniversitesi temsilcilerinden oluşan bir heyet, Boğaz'a köprü veya geçit yapılmasıyla ilgili çalışmalar yaptı. Heyet, söz konusu işin pek çok ciddi boyutu olmasına binaen, çalışmanın ehliyetli bir firma tarafından yapılmasına karar verdi. Bunun üzerine Karayolları Genel Müdürlüğü, 8 Temmuz 1955'te imzaladığı bir sözleşmeyle bu işi Amerikalı De Leuw, Cather and Company Firması'na verdi ve şirket, hazırladığı raporu Mayıs 1956'da yayımladı. Bu rapora göre de Ortaköy ve Beylerbeyi arası, yapılacak asma köprü için en ideal yerd. 13 Eylül

1957'de, TBMM'den geçen bir kanunla Karayolları Genel Müdürlüğü'ne Boğaz'a köprü yapılmasıyla ilgili olarak müşavir firma seçme yetkisi verildi ve iş için ihaleye çıkıldı. 24 Ekim 1957'de ihaleyi kazanan Amerikan D. B. Steinmann Consulting Engineers adlı kuruluşla sözleşme imzalandı. Firma, hazırlamış olduğu proje ve teknik şartnameleri 1960 yılı başlarında ihalesi yapılmak üzere yetkililere teslim etti. Aynı dönemde Alman Dyckerhoff und Widmann Firması da farklı bir projeye, Kuzguncuk ile Yıldız arasında germe bant beton sistemi ile yapılacak bir köprü çalışması önerdi. Ancak teklifleri asma köprü'nün Boğaz'a daha çok güzellik katacağı düşüncesiyle reddedildi ve köprü'nün D. B. Steinmann Firması'nın hazırladığı projeye göre yapılmasına karar verildi. Devlet ihaleye çıkararak, 16 Mayıs 1960'a kadar teklif verilmesini istedi. Boğaz'a köprü yapılacağı ve yüzlerce yıllık hayalin gerçekleşeceği sırada, 27 Mayıs 1960 darbesiyle süreç akamete uğradı ve ihale iptal edildi. Ancak, İstanbul'un sürekli göç alarak nüfusunun artması, hızla kentleşmesi ve araba vapurlarının iki yaka arasındaki araç geçişlerinde yetersiz kalması, Boğaz'a bir köprü yapılması hususunu yeniden gündeme getirdi. Önceki projeler eski teknolojilere ve dönemin şartlarına göre hazırlandığından, yeni bir ihale süreci başlatıldı. Boğaz'a asma bir köprü ve çevre yolu yapımıyla ilgili müşavirlik hizmeti için 31 Ağustos 1967'de, alanlarında yetkin firmalardan proje hazırlamaları istendi ve en iyi teklifi veren İngiliz Freeman, Fox and Partners Firması'yla 8 Şubat 1968'de sözleşme imzalandı. Köprüyü inşa edecek firmayla ilgili yapılan ihaleyi ise Alman Hochtief A. G. ile İngiliz Cleveland Bridge and Engineering Company şirketler birliği kazandı. Yıllardır yapımı düşünülen ve



2- Boğaziçi Köprüsü'nün açılışı (29 Ekim 1973) (Karayolları Genel Müdürlüğü)

projelendirilen iki kıtanın birbirine köprü ile bağlanması meselesinde artık sona yaklaşıldı. 20 Şubat 1970'te Beylerbeyi'nde temeli atılan Boğaziçi Köprüsü, Cumhuriyet'in ilanının 50. yıldönümü olan 29 Ekim 1973'te Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk tarafından hizmete açıldı. Tarihte Asya ve Avrupa kıtalarının birbirine bağlanmasına ilk defa imkân veren Boğaziçi Köprüsü ve çevreyollarının yapımına ilişkin ciddi eleştiriler de oldu. Başta Mimarlar Odası olmak üzere pek çok kurum, kişi ve politikacı Boğaz'a köprü yapılmasını sakıncalı buldu. Eleştirilerin temelinde, Boğaz'a yapılacak bir köprü'nün, hem İstanbul hem de Boğaz'ın doğal ve tarihî

silüetini ciddi bir şekilde bozacağı yer almaktaydı.

Ortaköy ve Beylerbeyi arasında yapılan Boğaziçi Köprüsü'nde; üç gidiş, üç geliş araç şeridi ve iki gidiş, iki geliş yaya şeridi bulunmaktadır. Köprü'nün toplam uzunluğu 1,560, iki ayak arasındaki uzunluğu 1,073, denizden yüksekliği ise 64 m'dir. 2 Mayıs 1974'ten sonra, 1 lira ücret karşılığı yayaların geçişine açılan köprü, intihar vakalarına sık rastlanılması üzerine 1978'de yayaların kullanımına kapatıldı. Araç geçişlerinin paralı olduğu Boğaziçi Köprüsü, hizmete açıldığı tarihten itibaren devlet ekonomisine büyük katkı sağlamaktadır. Ekonomik katkıların yanı sıra sosyal etkinliklerle



3- Boğaziçi Köprüsü

de halka hizmet vermektedir. 1 Nisan 1979'da Asya ve Avrupa koşusu olarak başlayan Boğaziçi Köprüsü geçişli halk koşusu, günümüzde uluslararası katılımlı Kıtalararası İstanbul Avrasya Maratonu olarak devam etmektedir. 22 Nisan 2007'de ışıklandırılan köprü, İstanbullulara ve turistlere görsel temaşa zevki de sunmaktadır.

KAYNAKLAR

- Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü*,
baskı yeri ve tarihi yok.
- Çelik, Zeynep, *Değişen İstanbul*, İstanbul 1996.
- Erer, Tekin, *Boğaziçi Köprüsü*, İstanbul 1973.
- Eyice, Semavi, "II. Beyazıt Devrinde Davet Edilen Batılılar", *BTTD*, 1969, c. 4, sy. 19, s. 23-30.
- İlter, İsmet, *Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihi*, Ankara 1988.
- Kayserilioğlu, R. Sertaç, *Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni*, İstanbul 2011.

- Kuruyazıcı, Hasan, "Boğaziçi Köprüsü", *DBİst.A*, II, 288-289.
- Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, İstanbul 1957.
- Sezen, Salih, Ahmet Apaydın, *İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul 2012.
- Tekeli, İlhan, *Kent İçi Ulaşım Yazıları*, İstanbul 2010.
- Yılmaz, Ömer Faruk, "Boğaziçi Tüp Geçit Projeleri", *Yedikata*, Sayı 13, Eylül 2009, s. 12-15.