

Boğaziçi'ne İki Köprü

SULTAN İKİNCİ ABDÜLHAMİD HAN'IN
"CİSR-İ HAMİDİ" (HAMİDİYE KÖPRÜLERİ) PROJESİ



Boğaziçi'ne İki Köprü

SULTAN İKİNCİ ABDÜLHAMÎD HAN'IN
"CİSR-İ HAMÎDÎ" (HAMÎDİYE KÖPRÜLERİ) PROJESİ

ÇAMLICA

İstanbul 2009

SULTAN İKİNCİ ABDÜLHAMİD HAN DEVRİNDE İMÂR FAÂLİYETLERİ

Sultan İkinci Abdülhamîd Han'ın her sahada açtığı yeni müesseselerin sayısı oldukça çoktur. Sayısı 1500'ü aşan bütün bu eserlere 72 milyon 780 bin 129 altın harcanmıştı. Bu eserler arasında çok sayıda devlet hizmet binası, câmi, hastane, mektep, fabrika, tezgâh, bakım ve şifâ evleri, yol, su, çeşme ve istasyonlar vardı.

Osmanlı memleketleri onun zamanında yeni bir çehre kazanmıştı. Zirâat, imâr ve eğitim husûsunda birçok yenilikler yapıldı. Bu hususta sultana takdim edilen bir raporda şunlar yer almaktadır:

"Anadolu kıtasında siyâsî vaziyet ile ekonomi ve yollar bakımından meydana gelen terakkileri hâvi olarak bu defa kaleme aldığım bir raporu zât-ı pâdişâhiye takdim ve bununla iftihar eylerim. Terbiyesi, vicdanı olan ve kendisinde Allâh korkusu bulunan her şahıs birkaç sene evveline nisbetle Anadolu kıtasında meydana gelen ticârî, zirâî ve medenî terakkilerden dolayı kalbinde bir mutluluk hissi duymaya mecbur olur".

Sultan Abdülhamîd Han, Anadolu ve Rumeli yakasını birbirine bağlayacak iki köprü ile denizin içinden geçecek bir tüp geçit için çalışmalar yaptırdı. Denizaltından tüp geçit için Amerikalı mühendis Frederik E. Strom'a proje hazırlattı. Bu projede tünel, Sarayburnu'ndan Üsküdar-Salacak'a bağlanıyordu. On altı büyük sütun üzerinde inşa edilecek olan tünelde küçük bir tren işleyecekti. Fakat, Sultan Abdülhamîd Han tahttan indirilince bu proje de yarıda kaldı.

Sultan Abdülhamîd Han memleketin her tarafında su kanalları inşa ettirmiş ve halkın su ihtiyacını karşılamıştı. Terkos gölünün suyunu Yıldız Sarayı'na kadar getiren bir kanal yapılmıştı.

Yeni postane binasını, Medine-i Münevvere'ye kadar telgraf hattını, Bingâzi telgraf hattını yaptırıp, İstanbul-Köstence arasına kablo döşetti. Musul ve Kerkük civârında petrol kuyuları açtırdı.

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP)'nin ilk mimarı Sultan Abdülhamîd Han'dır. Bu bölgenin ehemmiyetini ve iyi bir proje ile imâr edilmesini daha o zaman düşünmüş ve bu mevzuda çalışmalar yaptırmıştır. Yani GAP bir asra yakın bir zaman önce düşünülmüş bir projedir.

Osmanlı Devleti'nin toprakları, doğudan-batıya uzanan siyâsî, iktisâdî ve askerî ehemmiyeti büyük bir köprü durumundaydı. Bu sebeple son devir sultanları İstanbul merkez olmak üzere bu devletin topraklarını demiryolları ile batıya, doğuya ve güneye bağlamak için çalışmışlardı. Bu gaye ile demiryolu yapımları başlatılmış ve 1870-1890 seneleri arasında Rumeli Demiryolları inşaatları tamamlanarak İstanbul yolu, Paris, Viyana ve Berlin'e bağlanmıştı.

İstanbul ile İslâm memleketleri arasında yapılmasına başlanan diğer demiryolu hattı ise İstanbul-Basra demiryoludur. Bu çalışmalar Haydarpaşa-İzmit hattı ile 1871'de başlatıldı.



2 Temmuz 1890 târihinde 50 kilometrelik İzmit-Adapazarı hattı merâsimle Nâfia Nâzırı Râif Paşa tarafından hizmete açıldı. 27 Kasım 1892'de Anadolu Demiryolu Şirketi'nin treni, çiçeklerle ve Osmanlı bayraklarıyla donanmış olarak Ankara istasyonuna ulaştı. Haydarpaşa-İzmit-Eskişehir-Ankara demiryolu hattı 578 kilometre idi. Eskişehir-Konya 440 kilometre, Mudanya-Bursa 40, İzmir-Manisa-Alaşehir ve Manisa-Soma hattı 259, İzmir-Aydın-Dinar 515, Mersin-Tarsus-Adana 45, Yafa-Kudüs hattı da 70 kilometre idi. Sultan Abdülhamîd Han zamanında (1896 yılı istatistiğine göre) demiryollarının uzunluğu Avrupa yakasında 1983 kilometre, Anadolu yakasında 1947 kilometre idi.

Sultan Abdülhamîd Han'ın büyük ehemmiyet verdiği Hicaz Demiryolu çalışmaları ise 1 Eylül 1900 târihinde yayınladığı irâdesiyle başladı. Pâdişâhın irâdesinde, demiryolunun tamamen Müslüman mühendisler tarafından inşâ edileceği ve parasının da Müslümanların bağışları ile karşılanacağı hususları dikkat çekmekte idi. Sultan Abdülhamîd Han, 50 bin lira bağışta bulunarak açılışı yaptı. Bütün devlet memurları ve Müslüman halk da bağışlarda bulundu. Yolun inşasına memleket dışındaki Hindistan, Fas, Çin, Afganistan, Amerika, Afrika, Tunus, Cezâyir, Ümid Burnu ve Cava Müslümanlarından da bağışlar geldi.

Hicaz Demiryolu Şam'dan başlayıp Medine ve Mekke'ye uzanmaktaydı. Tamamı 1464 kilometreyi bulan Hicaz Demiryolu 31 Ağustos 1908 târihinde Medine'ye ulaştı. Demiryolu, Sultan Abdülhamîd Han'ın tahta çıkış yıldönümü olan 1 Eylül 1908 tarihinde resmî bir merâsimle işletmeye açıldı. Hicaz Demiryolu; mühendislik mektebi mezunlarından birçok Türk mühendisin gayretiyle inşâ edilmişti.

Sultan İkinci Abdülhamîd Han'ın bu îmâr faaliyetlerinin devamı olan fakat tahttan indirilmesiyle yarıda kalan projelerinden birisi de İstanbul Boğazı'na iki köprü yapılması projesidir. Anadolu ve Rumeli yakasını birbirine bağlayacak olan köprülerin çizimleri ve şekilleri hakkında Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan dosyayı okuyucularımıza sunuyoruz. Burada görülecektir ki bugün hâlâ yapılınsın mı yapılmasın mı tartışmaları devam eden üçüncü köprü ile yapımına henüz başlanabilen tüp geçitin projelerini Osmanlı Devleti bir asır öncesinden yaptırmıştır.

Çamlıca Basım Yayın

İstanbul 2007





Boğaziçi'ne İki Köprü

**SULTAN İKİNCİ ABDÜLHAMÎD HAN'IN
"CİSR-İ HAMÎDÎ" (HAMÎDİYE KÖPRÜLERİ) PROJESİ**

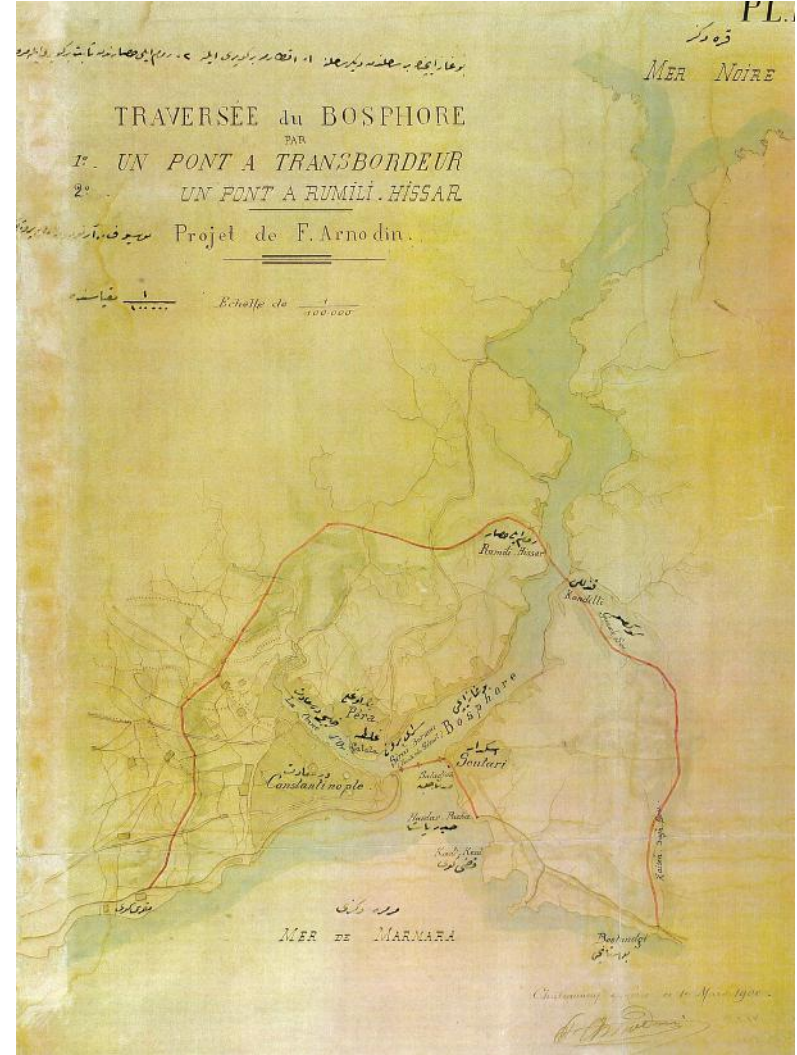
SULTAN İKİNCİ ABDÜLHAMİD HAN'IN HAMİDİYE KÖPRÜLERİ PROJESİ

Sultan İkinci Abdülhamid Han zamanında, İstanbul Boğazı'nın, Sarayburnu-Üsküdar ve Rumeli Hisarı-Kandilli arasında olmak üzere iki köprü ile bağlanması projesi yapılmıştı.

Fransız inşaat mühendisi F. Arnodin'e 1900 yılında çizdirilen projede köprülerin, Eyfel Kulesi'nin yapıldığı çelik teknolojiyle yapılması hedefleniyordu.

Sarayburnu-Üsküdar arasındaki aktarma köprü'nün iki kara tarafından ayakları arasındaki mesâfe 1700 metre idi. Projede beş ayak üzerine kurulması planlanan köprü'nün orta ayağının 32 metre derinlikteki deniz tabanına oturtulması planlanmıştı. Denizden yüksekliği 50 metre olan köprü'nün altından asılacak teleferiklerle vagonların taşınması hedefleniyordu. Rumeli Hisarı-Kandilli arasında yapılması planlanan köprü ise ilgili vesîkasında "Cisr-i Hamîdi" (Hamîdiye Köprüsü) olarak isimlendirilmiş sâbit bir köprüydü. Projede istasyonların Bakırköy ve Bostancı'ya kurulması, böylece demiryolunun şehrin dışından geçmesi planlanıyordu.

Boğaziçi'nde yapılacak olan bu köprü aynı zamanda Bağdad demiryolu hattına da bağlanacaktı.



Köprülerin yapılacağı yeri gösteren Boğaziçi haritası



Cisr-i Hamîdi projesi büyük bir bina üzerine, minarelerle ve Kuzey Afrika mimârî tarzında kubbelerle süslü, som kâr-gîr destekler arasına kurulu, çelik halatlarla havada asılı demirden bir bina manzarasında idi. Bu kubbelerden her biri granitten yapılmış bir sütun üzerinde olup bunların üzerine toplar kurulmuş idi. Döner kulelerle askerî savunmaya da faydalı olacak olan köprü, aynı zamanda boğaz geçişini de kontrol altında tutacaktı. Köprünün geceleri çok güzel bir şekilde ışıklandırılması da, projenin mühim bir tarafını oluşturuyordu.

Bu köprüde yani Cisr-i Hamîdi'de tren, araba ve yayaların geçmesine mahsûs yollar ve basamaklar bulunmaktaydı. Köprü bu şekilde Anadolu ve Rumeli yakalarını birbirine bağlıyordu.

Minareleri ve kuleleri "Halife-i Müslimîn olan pâdişâh-ı âlî-câhın bütün kudret-i dîniye ve siyâsiyesini pîş-i enzârda tcellî etdirerek Osmanlıların şân ve azametini irâe" ediyordu.

Bu köprü ile de îcâbında Medîne'den trene binildiğinde Viyana'da trenden inmek mümkün olacaktı.

