

Boğaziçi Köprüsü

İktisat Vekâleti Hususî kaleminde okuduğum bir yazı, Boğaziçi köprüsü hakkında Nafia Dergisinin 1946 aralık nüshasında bir yazımın çıkmasına sebep oldu. Aynı yazıyı, ufak bazı değişikliklerle İller Belediyeler Dergisinin 1950 şubat sayısında da yayınladım. Daha sonra 1954 seçimlerine gidileceği sırada, Boğaziçi köprüsünün bir seçim propagandası mevzuu olarak Devlet Başkanı tarafından ele alınması üzerine, hazırladığım bir makaleyi «acele verilmiş bir kararın tatbikine geçilmesinden önce meselenin daha etraflıca düşünülmesini sağlamak» mucip sebebiyle neşredilmek üzere Cumhuriyet gazetesine gönderdim. Ancak, Cumhuriyet gazetesinin yazını «pek uzun ve fazla teknik bir tarzda» yazılmış olması sebebiyle geri çevirmesi üzerine Yüksek Mühendisler Birliği Dergisinde yayımlanması kabil oldu.

Makaleimde, elime geçirebildiğim bilgiler dahilinde tamamen objektif ölçülerle İstanbul'un iki yakası arasındaki irtibatı sağlamak için bir asma köprü yerine bir tünel inşasının daha uygun olacağını, bugünkü ihtiyacı karşılamak üzere de araba vapurları ile iskelelerin kemiyet ve keyfiyet bakımından islahı suretiyle işin hal edilebileceği, ni, meseleyi tetkik etmek üzere an-gaje edilen bir Amerikan firmasının da aynı sonuca varacağından emin olduğumu açıkça ifade ettim.

Bu yazımda, hiç de arzu ettiğim halde, bir çoklarının menfaatlarına dokunmuş olmalı ki, gazeteerde, dergilerde baş sütunlardan, çöşe pencerelerinden, kapı arkalarından şahsıma bir çok hücumlara vesile teşkil etti. Görebildiğim yazılardan hiç biri, teknik bir kıymeti olmayan, meselenin aslından ziyade üsluplara hitap eden, mahiyetleri itibarıyla, bir çok arkadaşlarımızın isatlarına rağmen cevap verilmeye

Yazan :
Muhittin KULİN
Yük. Müh

lâyık görülmemiştir. Eldeki basit denemelere göre verdiğim neticenin tenkidini Amerikalıların yaptığı uzun araştırmaların neticesinde aradım ve bekledim. Maalesef bu araştırma raporu bir çok müracaatlara rağmen bugüne kadar neşretilmedi, benim mi, yoksa bana muarız olanların mı haklı olduğu anlaşılmadı.

Bu ilk etüdden sonra 1957 yılında Boğaziçi köprüsü projesinin hazırlanması D'B. Steinman firmasına ihale edilerek 1959 yılı sonlarına doğru da, 1960 seçim kampanyası propaganda çerçevesi dahilinde, asma köprü inşaatı ihaleye çıkarılmıştır.

II

D.B. Steinman tarafından yapılan projeye göre, Boğaziçi köprüsü Ortaköy — Beylerbeyi arasında inşa edilecektir. Ortaköy tarafında hemen sahilde bir ayak bulunacak. Beylerbeyi tarafında ise sahilten 100 m kadar deniz içinde bir ayak yapılacaktır. Bu ayaklar arası 942,14 m olacaktır. Bu ayaklarla ankraj blokları arasındaki mesafeler 207,57 m olacaktır. Böylece köprü'nün uzunluk toplamı 1357,28 m'yi bulacaktır.

Köprü tabliyesinde herbiri 3,63 m genişlikte 4 trafik şeridi ile ortada 0,50 m lik bir refüj ve her iki tarafta 1,47 m genişlikte yaya geçitleri yapılacaktır. Böylece köprü'nün genişlik toplamı 17,78 m dir.

Köprü ayaklarının oturacağı yerde sağlam kaya deniz seviyesinden 70-75 m derindedir. Burada denizin derinliği 30-35 m dir. Köprü kuleleri deniz sathından 158,36 m yükseklikte olacaktır. Kuleler beton ayaklar

üzerine oturacak, ve her iki beton ayak için 50.000 m³ beton dökülecek, kuleler için de 5000 ton çelik kullanılacaktır.

Beylerbeyi tarafındaki ankraj kitlesinde 42700 m³ beton dökülecektir. Ortaköy ankraji ise tünel tipinde olacak ve 15500 m³ beton dan yapılacaktır.

Köprü'nün asma kablo su 0,578 m çapında olacak ve 11248 adet çelik telden teşkil edilecektir. Asma kablo su na bağlanan askı kabloları ile, köprü'nün rijitlik kirişleri asılacaktır. Bu rijitlik kirişi köprü tabliyesinin boylam ve enlem kirişleri ni taşıyacaktır.

Boğaziçi köprüsü hakkındaki bu bilgiler, Y. Müh Reşat M. Aras 'ın 10.3.1960 tarihli Cumhuriyet gazetesinde çıkan bir makalesinden hülâsa edilmiştir. Bu bilgiler, Türkiye Mühendislik Haberleri'nin 1956 Mayıs tarihli 62. sayısında Amerika da Walt Whitman asma köprüsü yazısı ile mukavese edildiği takdirde, Boğaziçi köprüsünün, gazete haberlerine göre, 400.000.000 liraya çıkarılmayacağını, bilakis c milyar liradan fazla bir masrafı mucip olacağı anlaşılr.

Böylece, bilhassa son on yıl içinde yapılan bir çok işlerin ilk keşifleri ile hakikî mahiyetleri arasındaki büyük farklar görülmesinin sebebi de ortaya koymaktadır. Önce keşifleri az gösterip işe başlamak, ondan sonra işten dönülemeyeceği için her kaç mal olursa olsun Devleti işin bitirilmesine mecbur etmek siyaseti. Evvelde de tatbik edilen bu usul son 10 yıl içinde bilhassa revaç bulmuştur.

Karayolları Umum Müdürlüğünden Boğaziçi köprüsü için yaptırılan trafik etüdü ile D.B. Steinman firmasının hazırladığı proje hakkında yayımlarda bulunmasını temenni ederiz.