



## MEMORIAL SITES III

### Boğaziçi Köprüsü

#### Senaryo

#### **RÖP: Mehmet Naci TUNCER 01.02 - 01.12**

“Ben her sabah Asya kıtasında uyanıyorum ve Avrupa kıtasına işime gidiyorum, akşam da dönüyorum. Her gün bu yolculuğu yapıyorum ”

#### **RÖP: Süleyman DEMİREL 01.12 -01.18**

“Her defa geçişimde, her defa geçişimde herkes gibi ben de, iyi ki bunu yaptırmışız, derim. “

#### **RÖP: Tacettin GÜRGÜN 01.18 - 01.27**

“Köprü bizim hayatımızı kolaylaştırdı da diyebilirsiniz, zorlaştırdı da diyebilirsiniz”

#### **RÖP: Hayri TOP 01.27-01.31**

“Yok benim ayrıca bir tutkum var köprüye, ayrıca bir sevgim var.”

#### **RÖP: Aydın BOYSAN 01.31 -01.37**

“Köprünün bir işe yarayacağını anlıyorduk, ama korktuk da...”

#### **DIŞ SES 01.49 -03.26**

1973’ün puslu bir Ekim sabahında dünyanın iki kıta üzerine kurulmuş tek kentinde insanlar, sözbirliği etmişçesine günün ilk ışıklarıyla uyandılar. En güzel giysilerini giydiler ve uzun zamandır gerçekleşmesi beklenen bir buluşmayı izlemek için yollara düştüler. Öyle bildik bir buluşma değildi bu; insanlar, topluluklar, liderler değil, koca iki kıta buluşacaktı! Dünyanın iki kıtayı birbirine bağlayan ilk köprüsü, o gün hizmete açılacaktı.

Açılacak köprünün İstanbulluların hayatında “bir şeyleri” değiştireceği kesindi. Kentin kaderinin sonsuza dek değişeceğininse, çok da kimse farkında değildi...

Aslında çok eski bir rüyanın gerçeğe dönüşmesiydi bu...

İstanbul Boğaziçi’nde birbirine çok yaklaşan iki kıtayı; Asya ile Avrupa’yı bir köprüyle birleştirmeye yönelik ilk girişimin tarihi milattan öncesine kadar uzanıyor.

Ancak köprü tasarılarının gerçekleştirilmesi için 1950’li yılları beklemek gerekiyordu.

Kentin iyi yakasını bir araya getirecek bir köprüye olan ihtiyaç, o dönemde bir zorunluluk halini aldı. Bu durumun başlıca sebeplerinden biri, kentin iki yakası arasındaki eşitsiz gelişmeydi. Asya’yı Avrupa’dan ayıran doğal engelin aşılması, iskan, ticaret ve sanayi için daha elverişli yeni alanların açılmasını sağlayacaktı. Böylelikle Asya yakasının gelişmesinin önü açılacak ve kentin tek merkezlikten kurtulması sağlanacaktı.

### **RÖP: Aydın BOYSAN 03.26-03.52**

“Şimdi cumhuriyetten önce, ikinci dünya savaşından önce karşı yaka, yani Anadolu yakası nispeten تنها bir yerdi. Ve daha sade yaşanan bir yerdi. İstanbul’un bütün hareketi Avrupa yakasındaydı, batı yakasındaydı. Örneğin bir İstiklal caddesi vardı ve bütün yönetim falan her şey İstanbul tarafındaydı.”

### **DIŞ SES 03.53 – 04.20**

Köprü tasarılarının bir diğer amacı da, kentin kuzeye doğru genişlemesini engellemektir. Her dönemde göç için bir cazibe merkezi olan İstanbul, 50’li ve 60’lı yıllarda sükün eden iç göçlerle yoğun bir gecekondulaşmaya sahne olmuştu. Kentin kuzeye doğru genişlemesi su havzaları ve ormanlar gibi doğal kaynakları tehdit ediyordu. Köprü sayesinde, kentin doğu-batı aksında genişlemesi sağlanmış olacaktı.

**DIŞ SES 04.44- 05.00**

Nüfusla beraber artan ticari ve sınai faaliyetler İstanbul'un zaten yetersiz olan ulaşım şebekesi üzerindeki baskıyı giderek artırıyordu. Saatler süren araba vapuru kuyrukları, Asya'dan Avrupa'ya geçişi bir eziyet haline getirmişti.

**RÖP: Aydın BOYSAN 05.05-05.36**

“Karşı tarafta biz gideceğimiz zaman sabah beşte falan kalkıp gelip sıraya giriyorduk Kabataş'ta. Kabataş'ta saatlerce beklediğimiz oluyordu. Akşam döndüğümüz zaman Üsküdar'da saatlerce beklediğimiz oluyordu. Bunlar işkenceydi tabii... 3 saat bekliyorduk, 4 saat beklediğimiz oluyordu. Ama geçiş 20-25 dakika sürüyordu, daha fazla sürmüyordu ki. Bu tabii uygarlığa aykırı bir hal idi.

**DIŞ SES 05.39-05.56**

Bu sular kentinin trafiğinde Boğaz geçişinden daha etkin bir biçimde yararlanmanın zamanı çoktan gelmişti. Başbakanlığını Süleyman Demirel'in yaptığı dönemin hükümeti, işte tüm bu nedenlerle köprü yapım sürecini başlattı.

**RÖP: Süleyman DEMİREL 05.56-06.25**

“O zaman bir köprü Türkiye'de ihtiyaç haline gelmişti. Eğer köprü yapılmıyorsa aslında bir süre sonra , beş sene sonra, altı sene sonra boğazın bir tarafından bir tarafına geçmek fevkalade zor hale gelecekti. Hele Karadeniz'den Marmara'ya geçmek imkansız hale gelecekti, çünkü araba vapurları ve insanları bir taraftan bir tarafa geçiren deniz vasıtaları boğazı tıkayacaktı.”

**RÖP: Tacettin GÜRGÜN 06.25-06.59**

“Ama kışın özellikle sis bastığı dönemlerde karşıya geçmemiz mümkün değildi. Ama bir vesileyle karşıya geçmek durumundayız. Onun için de motorlar vardı. O motorlara biniyorduk. Artık o motora binerken de Allah'a sığınıp öyle geçiyorduk. Hatta bir gün Kabataş'a gideceğimiz yerde Eminönü'ne çıktık, çünkü o anki motorlarda pusula diye herhangi bir şey filan yok.”

## **DIŞ SES 07.00- 07.15**

1967’de açılan İhale sonucunda İngiliz- Alman konsorsiyumu Cleveland-Hochtief AG ile sözleşme imzalandı. Gelişmeler sürerken, köprünün yapılmasına yönelik itirazlar da, yurdun dört bir yanından yükseliyordu.

## **RÖP: Süleyman DEMİREL 07.15- 07.42**

“ Köprüyü yapmaya kalktığımız zaman, köprünün karşısına bir çok kimse çıktı. “Yoksula kolera, zengine köprü” diye. Biz hepsine dedik ki: Asya’yla Avrupa’yı birleştiriyoruz. Ayrıca buradan sadece İstanbul’lular geçecek değil, buradan sadece zenginler de geçecek değil, zengin fakir herkes geçecek.Yani Avrupa tarafından Anadolu tarafına geçmek isteyen, Anadolu tarafından Avrupa tarafına geçmek isteyen herkes geçecek.”

## **DIŞ SES 07.42- 07.58**

Köprüye yönelik itirazlar, iki noktaya odaklanıyordu. Halktan alınan vergilerle İstanbul’a bir köprü inşa etmek kimilerine göre “lüks”tü, israftı. Kimileriye köprünün İstanbul’un doğal ve tarihi dokusuna vereceği zarara dikkat çekiyordu.

## **Röportaj: Aydın BOYSAN 07.59- 08.31**

“Köprünün bir işe yarayacağını anlıyorduk. Ama korktuk da. Çünkü boğazın bir ölçüsü var. Boğazın tepelerinin ölçüsü var. O tepeleri de aşan bir takım vahşi direklerin yani köprü ayaklarının yapılması bize ağır, tahammül edilmesi zor olaylar gibi geliyordu. Ve trafiğin boğazın üstünden harılmasıyla , hurultusuyla geçmesi aynı şekilde bizi korkutuyordu.”

## **DIŞ SES 08.35- 08.49**

Yükselen muhalif sesler arasında, dönemin Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay ve Başbakan Süleyman Demirel’in katılımıyla 20 Şubat 1970’de köprünün Beylerbeyi ayağında temel atma töreni yapıldı ve inşaat başladı...

**RÖP: Süleyman DEMİREL 08.49-9.07**

“Ben bir mühendis olarak İstanbul köprüsünün yapılmasını öğrenciliğimden beri isterim, yani oraya bir köprü yapılmasını öğrenciliğimden beri isterim. 40’lı yıllardan beri. Ve başka ülkeleri gördükten sonra bu içimde daha çok depreşmiştir.”

**DIŞ SES 09.08-09.14**

Yapımı 3 yılda tamamlanan köprüde, 35 mühendis ve 400 işçi çalıştı.

**RÖP: Hayri TOP 09.15-10.01**

“çalışma koşullarımız çok sıkı ve denetimliydi. Biz sıradan kaynakçıları almıyorlardı. İmtihana tabii tuttular, imtihanı verenleri, zaten bu köprü kaynak işlerine alırlardı. Birkaç tane testten geçirdiler bizi, ondan sonra kaynakçı olarak başladık. Vardiyalı çalışıyoruz işimiz çok sıkı. Yani başımızdaki mühendisler içeri giriş kapısının üstünde bekliyor. Bizi dışarı çıkartmıyor. Sıcak çok. İçerde çok bunalıyoruz. İşimiz bitti, dışarı çıktığımız zaman artık şuurumuz mu kayboluyor ne yapıyorsa, biz Beylerbeyi’ne gideceğiz diye Ortaköy tarafına gidiyoruz. Sonra bir uyanıyor bakıyoruz ki Ortaköy’deyiz. “

**DIŞ SES 10.03- 10.24**

Kulelerinin denizden yüksekliği 165 metre, kulelerarası uzaklığı 1074 metre olan köprü, üç gidiş üç geliş olmak üzere 6 şeritli olarak inşa edildi. Toplam 1560 metre uzunluğundaki köprü, o günkü fiyatlarla 516 milyon liraya yani yaklaşık 40 milyon dolara mal oldu.

**DIŞ SES 11.00-11.11**

Boğaziçi Köprüsü’nün, Cumhuriyet’le gelişen Türkiye’yi simgeleyen anıtsal bir yapı olarak, Cumhuriyet’in 50. yıldönümünde, 30 Ekim 1973’te hizmete açıldı.

**RÖP: Süleyman DEMİREL 11.11- 11.30**

“Ve nihayet Avrupa Asya’ya bağlanıyor. Tarihi bir olaydır.Ve böylece de Londra ile Pekin arasındaki yol açılıyor.Yol bağlanıyor birbirine ve o günden itibaren bu İpek yoludur. İpek yolu üzerindeki en büyük su engeli geçiliyor.”

**DIŞ SES 11.30- 11.51**

Açılışı, dönemin Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk ve Başbakan Naim Talu yaptı. Köprünün Anadolu tarafında gerçekleşen kurdele kesiminin ardından davetliler, 50. yıl Marşı eşliğinde yürüyerek Asya’dan Avrupa’ya geçti. Bu tarihi açılışa gösterilen ilgi, kelimenin tam anlamıyla “sarsıcı”ydı.

**RÖP: Mübeccel GÜRGÜN 11.51-12.00**

“Yarı yoldan da döndürdüler. Sallanmaya başladı. Tehlike var dediler. Döndürdüler.Geçmeye heveslenmiştik ama geçemedik tabi o gün.”

**RÖP:Tacettin GÜRGÜN 12.00-12.21**

“Köprünün çok insan dolması sebebiyle bir sallanma sözkonusu oldu. Ve kortejin yarıya geldiği kısımdan geri kısım olanları tekrar gerisin geriye çevirdiler ve o şekilde kortej karşı tarafa yürüyerek geçmiş.”

**DIŞ SES 12.22- 12.38**

Siyasetin ve hayatın cilveleri, köprüye betli en çok emeği geçen isimlerin açılışta bulunmasını engellemişti. Köprü sürecine damgasını vuran Süleyman Demirel , artık iktidarda değildi. Açılışı evinde, televizyondan seyretti.

**RÖP: Süleyman DEMİREL 12.38-12.59**

“ Yani bazen o çeşit şeyler nasip olur bazen olmaz. Mühim olan mesele onun yapılmış olmasıdır. Bir defa bir şeyin yapılıp bittiğini görünce orda olsakta olmasakta onun sevinci bize yeter. Çok sevindim gayet tabi.”

**RÖP: Hayri TOP 12.59- 13.21**

“Açılışa geldim ama katılamadım, çünkü çok kalabalıktı. Ben de işte yeni evlenmiştim. Kayınbiraderim vardı ufak, beraber gelmiştik, onu da omzuma aldım, buraya da bariyer kurmuşlardı, bu bariyeri geçemedik, bizi içeri sokmadılar. Çok kalabalıktı ben de geri döndüm gittim.”

**DIŞ SES 13.22-13.37**

Eksiğiyle gediğiyle, İstanbul’un kaderini değiştirecek bir yapı hayata geçmişti sonunda. Coşkulu kalabalıkların alkışlarına, köprü için yapılan, dönemin ünlü sanatçılarından Emel Sayın’ın söylediği “Boğaz Köprüsü” adlı şarkı eşlik ediyordu.

Cumhuriyetin 50. yılında  
Bağlandı Rumeli Anadolu’ya  
Hayal hakikat oldu sonunda  
Hayal hakikat oldu sonunda  
Cennet İstanbul’umun en güzel süsü  
Başında taç sanki boğaz köprüsü

**RÖP: Aydın Boysan 14.12-14.36**

“1973’te kendi arabamla köprüden geçtim, 52 yaşına gelmiştim. Köprünün geçtiği yerden İstanbul’u seyretmemiştik, görmemiştik. O noktalardan kuzeye ve güneye bakmamıştık. Onlardan gelen bir sevinç hissi vardı içimizde. “Buradan da böyle görünüyor demek” vardı.”

**RÖP: Tacettin GÜRGÜN 14.36-15.02**

“Köprüden yaya geçtim. Bir defa geçtim onu da. O zaman ayakların her iki tarafında asansörler var. 1 lira karşılığında asansöre binip yukarı çıkar, karşıya geçme imkanınız vardı. ... Ama zaman içerisinde bazı intihar olayları da olunca otomatikman yaya şeyisini kaldırdılar.”

**DIŞ SES 15.03-15.28**

Giderek artan güvenlik sorunları nedeniyle köprü, açılışından dört yıl sonra yaya trafiğine kapatıldı.

Köprü, yalnızca Asya'dan Avrupa'ya geçişi değil, her iki yakadaki hayatı da hızlandırdı. Köprüden önce neredeyse tümüyle Avrupa yakasında konumlanan sanayi, köprünün hizmete girmesinden sonra Asya yakasına da sıçradı. Asya yakasında iş alanları arttı.

**RÖP:Aydın BOYSAN 15.28-15.54**

“Bir tek bir dükkan yoktu Bağdat Caddesi'nde, tek bir işyeri yoktu.şimdi işyerinden geçilmiyor. Başka bir yer oldu.Yani bu tuhaflıklar benim gibi , benim yaşa gelmiş insanlara bir garip geliyortabi ve hani bunların mantığını kabullenmek zor geliyor bize. Çünkü biz eski yaşadığımız mekanları kaybettik. Hatta bazen ben soruyorum, ya benim yaşadığım şehir nerde diye.”

**DIŞ SES 15.55-16.05**

Köprü, beklendiği gibi, iki yakanın nüfusunda da değişikliklere neden oldu. Sanayideki gelişmelere paralel olarak göç almaya başlayan Asya yakasının nüfusu arttı.

### **RÖP: Tacettin GÜRGÜN 16.05-16.50**

“Köprünün buraya yapılışı ve göçün gelmesi dolayısıyla Beylerbeyi tamamıyla İstanbul’un tamamından daha fazla pahalı olan bir semt oldu burası. Maalesef bize köprünün geçişi, buranın gelişmesi pahalılığı getirmiştir.

Anadolu’dan buraya göç başlayınca ev bulma sorunu meydana çıktı.Burada bir ev tutmak istedik.Fakat astronomik bir rakam istiyor. Efenim diyor buradan diyor: Boğaz Köprüsü geçiyor diyor , manzarası değişiyor tabii.”

### **DIŞ SES 16.51-16.58**

Köprü, açıldığı yıllarda ulaşım sorununa çözüm olduysa da köprü trafiği, tahmin edilenden çok daha önce tıkanma noktasına geldi.

### **Röp Aydın BOYSAN 17.01-17.10**

“ Otomobil sayısı vahşi derecede arttı. Neden? Herkesin parası da fazlalaştı da ondan. Daha kolay otomobil alır oldular da ondan.”

### **DIŞ SES 17.11-18.07**

Köprünün yapımına gerekçe oluşturan sorunların hemen tümü, köprünün açılışını izleyen yıllarda katlanarak arttı. Öteden beri “taşı toprağı altın” sayılan İstanbul’a göç, iş olanakları ve yaşam alanlarının artmasıyla ivme kazandı. Daha fazla göç, daha fazla gecekondü demektir. Kent, umulanın aksine Doğu-Batı aksında gelişmiyor, kuzeye doğru yayılmasını sürdürüyordu. Tüm bunlar 2. bir köprünün yapımını kaçınılmaz kıldı. İkinci Boğaz köprüsü 3 Temmuz 1988’de hizmete açıldı

**DIŞ SES 18.28-18.42**

Köprüden sonra Asya yakasında nüfusun artmış olmasına rağmen Avrupa yakası, yine de kentin kalabalık tarafı olmayı sürdürüyor. Günümüzde İstanbulluların yaklaşık üçte ikisi Avrupa, üçte biri ise Asya yakasında yaşıyor.

**RÖP: Mübeccel GÜRGÜN 18.47-18.59**

“orası daha bir kalabalık. Ben oradan buraya geldim mi , oh aman , diyorum . beylerbeyi ne kadar güzelmiş ki şu kalabalığa rağmen. O taraftan daha iyi geliyor bana. Burası daha hoş geliyor.”

**RÖP: Mehmet Naci TUNCER 18.59-19.18**

“Anadolu yakasında oturuyorum, bu yaka nüfus yoğunluğu daha az ve daha yeşil alan daha fazla. Ve evler bitişik nizam değil bahçeli nizam olduğu için daha çok seviyorum. Onun için bu yakada oturuyorum.”

**DIŞ SES 19.22-19.37**

Günümüzde Avrupa yakasındaki nüfus oranı %65 iken, istihdam oranı %73. Aradaki % 8’lik fark, yaklaşık 1 milyon İstanbullunun her gün iş için Asya’dan Avrupa’ya geçtiği anlamına geliyor!

**DIŞ SES 19.45-19.51**

Anadolu yakası, sakinlerinin en azından bir kısmı için bir tür “pansiyon” niteliğinde.

**RÖP: Mehmet Naci TUNCER 19.52-20.16**

“Şimdi aslında işyerlerinin büyük çoğunluğu şeyde Avrupa kıtasında. Onun için tabii Avrupa kıtasındaki konut fiyatları, satış fiyatları ve kiralari nispeten, Asya kıtasına nispeten daha fazla biraz daha fazla, daha yüksek oluyor. Onun için Anadolu yakasını tercih ediyorlar, çalışanlar .”

**RÖP: Tacettin GÜRGÜN 20.16-20.39**

“Anadolu’ya yani şark dediğimiz bölümde yaşamaya alıştığımız için karşı taraf bize biraz lüks geliyor. O lükse girmek istemiyoruz. Zaten orada yaşamak için de biraz durumunuz iyi olması lazım.”

**DIŞ SES 20.43-20.51**

Günümüzde iki yaka arasında günde yaklaşık bir milyon yolculuk yapılıyor. İki köprüden, günde ortalama yüzer bin araç geçiyor.

**RÖP: Mehmet Naci TUNCER 20.52-21.46**

“İki saat sabahleyin, iki saat akşam en az 4 saat yolda geçenler var. Ve korkunç bir stres ve psikolojik yıpranma sonucunu doğuruyor bunlar. Köprüde geçiş böylemi olmalıydı, tabi hiç değilse bir kitle ulaşım araçları geçseydi, bu İstanbul’da yaşayan insanlar daha rahat ederdi. Daha rahat işlerine gidebilirdi. İstanbul, maalesef bu köprülerden hep kara nakil vasıtaları geçiyor. Tramvay veya metro geçmediği için çoğu insanlar sıkıntı içindeler. Akşam saatlerinde ve sabah saatlerinde o belediye otobüslerinde insanlar görseniz ayakta, böyle balık istifi yani, içler acısı aslında. Yani köprü tamam faydalı oldu ama, yeterli değil. Gerekli ama yeterli değil.”

**DIŞ SES 21.52-22.02**

Köprü iki kıtayı yakınlaştırmasına yakınlaştırdı ama köprü trafiği giderek öyle bir noktaya geldi ki, insanlar karşıdan karşıya geçmeyi istemez oldular.

**RÖP: Aydın BOYSAN 22.02-22.12**

“Biz hatta yaşama programımızı köprülerin تنها olduğu zamanlara göre yapmaya başladık. Sıkışık olduğu zamanlardan korunmak amacıyla.”

**RÖP: Mehmet Naci Tuncer 22.15-22.43**

“Bu yoğun trafiği yaşamamak için, geç gidiyorum , dokuzdan sonra, (gişe de sohbet: aa burada şey para geçmiyor mu burada, para geçiyor mu burada? Tamam teşekkür ederim, sağolun, iyi akşamlar.) bu yoğun trafiği yaşamamak için , yedi, yedi buçukla dokuz arasında çok yoğun bir trafik var, onun için dokuzdan sonra genellikle dokuzdan sonra çıkmaya çalışıyorum.”

**DIŞ SES 22.47-22.57**

Vapurlar ve deniz yolculukları, eskiden İstanbul’da yaşamın olmazsa olmaz unsurlarıydı. İki köprülü bir İstanbul’da vapur yolculukları giderek azaldı...

**RÖP: Aydın BOYSAN 22.58-23.33**

“O zaman o vapurlar bir yaşama biçimi oluşturuyordu. Akşamları işinden aynı saatte dönen insanlar, vapurların alt kamerasında, orta kamerasında birleşiyorlardı, sohbet ediyorlardı. Hatta oyun bile oynayanlar vardı. Ve karşıdan karşıya geçme konusunda kimse hiçbir sıkıntı hissetmiyordu. Böyle bir şeyi biz yaşamadık ki. Şimdi yaşıyoruz karşıdan karşıya geçmenin zorluğunu, köprüler yapıldıktan sonra. O zaman yaşamadık böyle bir şey biz.”

**DIŞ SES 23.37-24.02**

Boğaziçi Köprüsü, yalnız ekonominin değil, toplumun da nabzının attığı mekanların başında geliyor. Açılması yoğun bir muhalefete konu olan köprü, ironik biçimde, zamanla “muhalif bir mekan” halini aldı.

Bireysel ve toplumsal muhalefet eylemleri, günümüzde köprüye damgasını vurmuş durumda.

**DIŞ SES 24.05-24.13**

Köprü, yaya trafiğine kapalı olsa da gerçekleşen spor faaliyetleri sayesinde , hayli hareketli bir “yaşam alanı” olmayı sürdürüyor.

**DIŞ SES 24.26-24.34**

Avrasya Maratonu sayesinde sporcular ve vatandaşlar, yılda bir günlüğüne de olsa Asya'dan Avrupa'ya yaya geçme şansını elde ediyorlar.

**DIŞ SES 24.37-24.59**

Köprülerden önce İstanbul, kubbeler ve minarelerle biçimlenen silüetiyle bir masal kentiydi adeta. Boğazın “çelik gerdanlık”ı, günümüzde bu silüetin en göze çarpan ögesi haline geldi. Doğurduğu tüm sorunlara ve bitmek bilmeyen tartışmalara rağmen, Boğaz köprüsü artık İstanbul'da yaşamın vazgeçilmez bir parçası...

**RÖP: Süleyman DEMİREL 25.42-25.53**

“ Aslında köprü olmasa ve köprüyle beraber çevre yolları olmasa , bugün 12 milyon nüfuslu bir İstanbul olmazdı. Ve İstanbul yaşanır bir şehir olmazdı.”

**RÖP: Naci TUNCER 25.54-26.06**

“Bugün artık bu köprüsüz İstanbul düşünmek mümkün değil. Çünkü şehir köprüye göre yapılandı. Şehir yerleşimi karşı tarafa uzadı.”

**RÖP: Süleyman DEMİREL 26.06-26.11**

“ Her defa geçişimde herkes gibi ben de, iyi ki bunu yaptırmışız, derim. “

**RÖP: Hayri TOP 26.11-26.22**

“Benim geçimim şu anda buradan. Çoluk çocuğumda buradan yiyp içiyoruz. Benim ayrıca bir tutkum var bu köprüye. Aileden birisi gibi, bir çocuk gibi diyelim artık. O şekilde görüyorum.”

**RÖP:Aydın BOYSAN 26.22-26.45**

“Köprülü bir silüetine İstanbul'un ben alışamadım. Ama hani bu köprüler kalksaydı, yapılmıyaydı da demek hayal. Bu yani , bu derece romantik olmak, ciddiyetle bağdaşmıyor kolay kolay.. Bu nedenle hiç olmazsa kafamda köprüleri kaldırıp İstanbul'u öyle seyretmeye çalışıyorum.”

**DIŞ SES 26.52-27.09**

İstanbul'da her gün köprüden geçen yüzbinlerce insan aslında bir kıtadan çıkıp bir diğerine ayak basıyor. Gündelik hayatın koşturmacasında gözden kaçırılrsa da, dünyada pek az insanın yaşayabileceği türden bir ayrıcalık bu.

**RÖP: Naci TUNCER 27.09-27.33**

“ Kıta kavramı insanın aklına gelmiyor aslında.Yıllardır bunu, 20 seneden beri ben bunu yaşıyorum. Her gün yaşadığım için artık pek özelliği yok yani. Rutin bir yaşantı benim için. İlk başlarda böyle denize bakıyordum köprüden geçerken artık hiç bakmak da aklıma gelmiyor genellikle. şehrin bir kıyısından öbür kıyısına gidiyormuşum gibi oluyor insan. “

Jenerik