



FERDİNAND ARNODİN'İN CİSR-İ HAMİDİ VE ÇEVRE YOLU PROJESİ'NDEKİ ORYANTALİST UNSURLAR ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER*

*Ahmet Ali BAYHAN***

ÖZET

Osmanlı toplumunun veya Müslümanların yaşadığı hemen pek çok yerde etkinliğini görünmeden pekiştirme yoluna giden, bunu yaparken kendisini öne çıkarmaktan ziyade, halife olması sebebiyle bazı dini argümanlarla birlikte Osmanlı arması gibi çok zengin simgesel imgeler kullanan II. Abdülhamit, özellikle işgal tehdidi altında bulunan bölgelerdeki yerleşim yerlerinde Devlet-i Aliye'nin varlığı ve hâkimiyetini kamu yatırımlarıyla vurgulayarak ve görünür kılmaya çalışarak aynı zamanda çağdaşlaşma ve modernleşme çalışmalarına farklı ve yeni yorumlar eklemiştir. Uygulanamamış olmakla beraber Ferdinand Arnodin'in Cisir-i Hamidi ve Çevre Yolu Projesi, II. Abdülhamit devri için dini, siyasi, sosyo-kültürel ve iktisadi bakımdan birtakım sembolik anlamlar yüklenen bir 'çılgın proje'dir. Bu çalışmada, Ferdinand Arnodin'in proje tasarımındaki oryantalist unsurlar ile bunların Türk ve İslam mimarisi açısından ifade ettikleri üzerine düşünce ve değerlendirmeler ortaya konulmaya çalışılacaktır. Bu kapsamda Ferdinand Arnodin'in Cisir-i Hamidi ve Çevre Yolu Projesi'ndeki ulaşım ve nakliye sistemleri ile mimari tasarımda yer verilen kubbeli kuleler, tek/çift/dört minareli camiler, minareler, pencere ve kapı formları yanı sıra yüzeylere hareket getiren tezyinatın Türk İslam mimarisi ve batı sanatındaki kaynak ve kökeni ile etki alanları üzerine sembolizm açısından değerlendirmeler yapılacaktır. Öte yandan II. Abdülhamit devri Osmanlı mimari anlayışını yansıtan önemli bir belge niteliği taşıyan Ferdinand Arnodin'in Cisir-i Hamidi ve Çevre Yolu Projesi'ndeki tasarımlar, mimari formların sembolize ettiği anlamlar bakımından Batılı bir mimarın oryantalist yaklaşımı yanı sıra mimari sembollerle Osmanlı padişahının (II. Abdülhamit) halife olması hasebiyle yürüttüğü siyasi birliği muhafaza politikasının öne çıkarılmasından ibaret bir yorum olarak görmek mümkündür.

Anahtar Kelimeler: Çılgın Proje, II. Abdülhamit, Ferdinand Arnodin, Taşyıcı Köprü, Cami Sembolizmi

*Bu makale Crosscheck sistemi tarafından taranmış ve bu sistem sonuçlarına göre orijinal bir makale olduğu tespit edilmiştir.

** Prof. Dr. Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, El-mek: bayhanahmetali@hotmail.com

THE EVALUATIONS ON THE ORIENTALIST ELEMENTS IN THE CISR-I HAMIDI (HAMIDIYE BRIDGE) AND BY-PASS PROJECT OF FERDINAND ARNODIN

ABSTRACT

Choosing to reinforce his efficiency invisibly in almost everywhere the Ottoman community or Muslims lived and, while doing so, using a number of very rich symbolical images like the Ottoman Coat of Arms as well as certain religious arguments as he was the Caliph instead of putting himself forward, Abdulhamid II added novel and original interpretations into the works of modernization by emphasizing and making visible the existence and authority of the Sublime Ottoman Empire through public investment. Despite not having been applied, Cisir-i Hamidi (Hamidiye Bridge) and By-pass Project of Ferdinand Arnodin was a “crazy project” that had certain emblematic values from religious, political, socio-cultural and economic points of view for the period of Abdulhamid II. This study aims to present thoughts and evaluations regarding the orientalist elements in Ferdinand Arnodin’s project design and what these mean for Turkish and Islamic Architecture. Within this context, an evaluation from the view of symbolism will be made on the origin, source and impact area of decorations bringing motion to the surfaces on the Turk-Islam architecture and Western art as well as transportation and shipping systems in Ferdinand Arnodin’s Cisir-i Hamidi (Hamidiye Bridges) and Bypass Project, and domed towers, mosques with single, double and triple minarets, minarets, window and door forms included in the architectural design. Moreover, as well as being a Western architect’s orientalist perspective, in terms of the values symbolised by architectural forms, it is possible to consider the designs in Ferdinand Arnodin’s Cisir-i Hamidi (Hamidiye Bridges) and Bypass Project, an important document representing the Ottoman architectural understanding in Abdulhamid II period, as merely an interpretation of the emphasis on the policy of protecting the political unity run by the Ottoman Emperor (Abdulhamid II) as the Khalifa.

Key Words: Crazy Project, Abdulhamid II, Ferdinand Arnodin, Transporter Bridge, Mosque Symbolism

Giriş

Eski Yunanlılar tarafından Boğaz’ın sonundaki sahillerde rastlanılan bazalt girinti ve çıkıntılar dolayısıyla “birbiriyle vuruşan kayalar” manasında ‘**Symlēgades**’, Türk kültür ve sanat hayatında ise Asya ve Avrupa yakalarındaki yerleşimleri ifade etmek üzere ‘**Boğaziçi**’ olarak anılan gelen¹ İstanbul Boğazı’nda, yürünerek geçilebilen ilk geçişin Pers Kralı I. Darius (Dârâ) tarafından milattan önce 513 yılında Samoslu Mandroklos’a küçük gemiler üzerine oturan bir yüzer köprü ile gerçekleştirildiği bilinmektedir.² Aynı şekilde İstanbul Boğazı’nda daha sonra Bizans İmparatoru

¹ M. Tayyip Gökbilgin, “Boğaziçi” Maddesi, DİA, C. 6, İstanbul, 1992, s. 251-262.

² İsmet İltar, Boğaz Geçişlerinin Tarihçesi, 1943, s. 20.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014



Herakleios'un benzer bir yüzer köprü tesis ettiği rivayet edilmektedir.³ Bu yüzer köprülerin boğazın en dar yerlerinden olan Rumeli Hisarı ile Anadolu Hisarı arasında, gemileri ve salları yan yana dizmek suretiyle tombaz bir geçiş niteliğinde olduğu tahmin edilmektedir.⁴ Milattan önce 334'te İskender, 717'de Abdülmelik ve 1352'de Orhan Bey'in de orduları ile beraber gemi ya da özel tasarlanmış salları kullanarak boğazları geçtikleri bilinmektedir.⁵

Osmanlı daha İstanbul'un fethinden önce boğazın askeri önemine izafeten Anadolu (1395, Yıldırım Bayezid devri) ve Rumeli (1451-52, Fatih Sultan Mehmed devri) hisarlarını inşa ederek tahkimat yapmıştır. Ancak Fatih Sultan Mehmed zamanında Karadeniz'in bir iç deniz haline gelmesiyle boğazın savunmasına pek ihtiyaç duyulmamış ve son dönemlere kadar Türk-İstanbul hayatında çeşitli imar faaliyetlerine sahne olarak daha ziyade bir eğlence yeri, şiir, musiki ve edebiyat konusu olmuştur. Her iki sahilde kurulan köyler, başta hanedan mensupları olmak üzere devlet büyükleri tarafından yaptırılan kasırlar, köşkler, yalılar, bahçeler, cami ve çeşmelerle Boğaziçi kalabalıklaşmış, şenlenmiş ve güzelleşmiştir. Tophane, Salıpazarı ve Fındıklı, Kabataş, Dolmabahçe, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Boyacıköy, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Kefeliköy, Büyükdere, Sarıyer, Rumelikavağı, Boğazağzı, Anadolu kavağı, Yûşa Tepesi, Akbaba ve Dereşeki, Sütluçe ve Umuryeri, Beykoz, Paşabahçe, Çubuklu, Kanlıca, Anadoluhisarı, Kandilli, Vanıköy, Kuleli, Çengelköy, Beylerbeyi, Kuzguncuk ve Nakkastepe gibi semtler bu anlayışın sonucu gelişen yerleşimlerdir (Resim 1). Eskiden Boğaziçi'nde ulaşım, altı kürekle çekilen peremeler ve geliri bir hayır eserine vakfedilen pazar kayıklarıyla sağlanırdı. Padişahlar, süslü saltanat kayıkları, devlet büyükleri ve zenginler de çekdiri ve çifte küreklilik kayıklar ile seyahat ederlerdi. 1851'de tersaneden bir vapurun tahsis edildiği Boğaziçi'ndeki seyrüsefer için aynı dönemde Fuad Paşa ve Cevdet Paşa'nın teşebbüsleriyle Şirket-i Hayriyye kurulmuştur.⁶

Ferdinand Arnodin'in Cisir-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi

Yukarıda kısaca tanımlanan süre zarfında Boğaziçi'nin her iki yakasında gelişen köy, mahalle ve semt gibi yerleşim yerlerinin gittikçe yoğunlaşması, kendi aralarında ve başka merkezlerle bağlantılarını kurmak üzere bir ulaşım sorununu doğurdu. Cumhuriyet sonrası her iki sahilde boğaza paralel uzanan karayolu ağı oluşturulmuştur. Fakat bu zamana kadar gelinceye dek, Osmanlı Devleti'nin son devresinde, Boğaz'ın iki yakasını birbirine bağlayacak geçişlerin gündeme geldiğini arşiv vesikalarına dayanarak söylemek mümkündür. Şöyle ki araştırmacı yazar Sayın Turan Şahin tarafından arşivlerden tespit edilen örneklerden, Da Vinci'nin 1503 yılında Haliç için projelendirdiği köprü, talep edilirse Anadolu'ya uzatabileceği yönündeki teklifi hariç tutulursa, Sultan II. Abdülhamid döneminde, 3 Ağustos 1891 tarihli S. Prerault'un Cisir-i Enbûbî (Tüp Geçit) Projesi sadece tren yolu ulaşımı, Ferdinand Arnodin'in 1900 yılının Mart ayında "Compagnia Internationale du Chemin de Fer de Bosphore" şirketi adına yazılı bir açıklamayla padişaha arz ettiği **Cisir-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi** ise hem tren yolu ulaşımı ve hem de

³ Tarihte büyük örneklerine rastlanılan, fakat uzun ömürlü olmayan bir köprü çeşidi olup, salları, kayıklar ve dubalar gibi yüzen elemanlar üzerine kurulan köprülerdir. İstanbul Boğazı'ndaki bu yüzer köprünün bir benzeri, Darius'un oğlu Kserkses tarafından milattan önce 481 yılında iki kıyından demirlenmiş 674 kayık ile Çanakkale Boğazı'nda, bir diğeri de Roma İmparatoru Sezar tarafından Tiber Nehri'nde oluşturulmuştu. Kazım Çeçen, "Köprü" Maddesi, DİA, C. 26, Ankara, 2002, s. 254.

⁴ George Rowlinson, Herodot Tarihi, C. 4, İstanbul, 1941, s. 87.

⁵ Turan Şahin, a.g.e., s. 50. Büyük İskender'in Çanakkale Boğazı'nı geçişi için bkz. Reyhan Körpe, "Büyük İskender'in Troas'ta İzlediği Rota Ve Granikos Savaşı" Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, S. 10-11, s. 95-108. Emeviler devrindeki İstanbul seferi için bkz. Işın Demirkent, "İstanbul-Tarih", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C. 23, İstanbul, 2001, s. 209. Yıldırım Bayezid'in İstanbul muhasaraları için bkz. İsmail Hami Danişmend, İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, C. 1, İstanbul, 1971, s. 94, 102-103, 108-111, 124-125; Feridun Emecen, "İstanbul-İstanbul'un Fethi", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C. 23, İstanbul, 2001, s. 212.

⁶ M. Tayyip Gökbilgin, "Boğaziçi" Maddesi, DİA, C. 6, İstanbul, 1992, s. 251-262.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall2014



teleferik ile yük taşımacılığı bakımından Boğaz'ın her iki yakasını birbirine bağlayan 'Osmanlı'nın Çılgın Projeleri'nden örnekler olarak değerlendirilmektedir⁷ (Resim 2).

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nde tespit edilen ve bu çalışmadan önce çeşitli basılı yayınlarda yer bulan **Cisr-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi**'ndeki tasarımlardan özellikle Sarayburnu ile Üsküdar arasındaki teleferik, Marmara'dan İstanbul Boğazı'na girişte heybetli bir kapı görünümünde olacaktı. Asma teleferik biçiminde öngörülen bu yapı, sahilinden 130'ar metre açıkta iki ayak üzerine oturacaktı. Süslemeden nispeten arındırılmış ve oldukça gösterişsiz olan yapı, her şeyden önce bir mühendislik harikası olarak tasarlanmıştı⁸ (Resim 3).

Teleferiğin tasarımcısı Ferdinand Arnodin, 9 Ekim 1845'te Sainte-Foy-lès-Lyon, Rhône'da dünyaya gelmiş, 24 Nisan 1924'te Loiret'de hayatını kaybetmiş ve 'Transporter Bridge' denilen 'Nakliyeciler/Taşıyıcı Köprü' sisteminin mucidi olan Fransalı bir mühendistir. Arnodin, daha önce çeşitli yerlerde, Sarayburnu-Salacak arasında yapmayı düşündüğü teleferik tarzı köprüye benzer bazı uygulamalar gerçekleştirmişti. Hala kullanılmakta olan Bilbao Puente Colgante Transporter Bridge (1893) (Resim 4), Rouen Transporter Bridge (1898), Bizerta/Brest Transporter Bridge (1898), Rochefort-Martrou Transporter Bridge(1900) gibi örnekler, bu sistemin tatbik edildiği önde gelen yapılarıdır. Ayrıca İstanbul'daki projeden sonra gerçekleştirilen köprülerin {Nantes Transporter Bridge (1903), Marseille Transporter Bridge (1905), Newport Transporter Bridge (1906) (Resim 5), Algeria, Constantine, Sidi M'Cid Suspension Bridge (1908)} yanı sıra tamamlanmamış, proje olarak kalmış köprüler (Bordeaux Transporter Bridge) (Resim 6) de vardır.⁹ Bu tarz bir yapının Sarayburnu-Üsküdar arasında öngörülmüş olması, Rumeli yakasında Avrupa ve Balkanlar güzergâhından¹⁰ Sirkeci İstasyonu'na, Anadolu tarafında¹¹ ise Haydarpaşa İstasyonu'na ulaşan yüklerin bir istasyondan diğerine transferini kolaylıkla sağlamak amacıyla yönelik olmalıdır. Öte yandan teleferik projesi incelendiğinde, Avrupa mimarisinde görülmeyen bazı mimari uygulamalarla görsel ve sembolik bakımdan bazı yorumlara gidildiği görülür. Şöyle ki, teleferiği taşıyan üç büyük, ikisi küçük kulelerin tepesine minik kubbeler yerleştirilmişti ve ayrıca gelen ve giden gondolların sahile ulaştığı her iki noktada tek kubbeli ve iki minareli birer cami konumlandırılmıştı.

Fransız Ferdinand Arnodin'in mimari üslup bakımından çok daha iddialı olan ikinci köprüsü, iki yakayı kesintisiz bir demiryolu ile birbirine bağlayacak bir yapıydı. Rumeli-Kandıllı arasında yapılması öngörülen Hamidiye Köprüsü'nden geçecek demir yolu, Bakırköy ve Bostancı istasyonlarını birleştirecekti. İstanbul'un sonraki dönemlerde bu yöne doğru genişlemesi varsayılarak hattın bu kadar geniş tutulduğu düşünülmektedir. Bu eser, sağlam taş malzemeden üç

⁷ Turan Şahin, a.g.e., s. 44-53.

⁸ Boğaziçi'ne İki Köprü Sultan II. Abdülhamîd Hân'ın Cisr-i Hamîdî (Hamîdiye Köprüleri) Projesi (Çamlıca Neşriyat), İstanbul, 2007, s. 9; Turan Şahin, a.g.e., s. 50-53.

⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/Ferdinand_Arnodin#cite_ref-1 (Erişim Tarihi: 04.08.2014); L.F. Troyano, Bridge Engineering - A Global Perspective, 2003.

¹⁰ Rumeli ve balkanlardaki bazı tren hatları için bkz. İbrahim Yılmazçelik-Sevim Erdem, "Sultan II. Abdülhamid Döneminde Selanik-Manastır, Selanik-İstanbul Demiryolları Güzergâhlarında İşletilen Madenler" Turkish Studies, International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, Volume 9/1, Winter 2014, s. 164-169.

¹¹ Anadolu ve Hicaz demiryolu ağı için bkz. Mehmet Yavuz, Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich [Anadolu-Bağdat Demiryollarındaki İstasyon Binaları ile Bunların Almanya İmparatorluğu'ndaki Öncü Modelleri Arasında Mukayeseli Bir Araştırma], Doktora Tezi, Ruhr Üniversitesi, Tarih Fakültesi, Sanat Tarihi Enstitüsü, Bochum-Almanya; Mehmet Yavuz, "Large Railway Station Buildings in Ottoman Geography: From Rumeli to Hidjaz", XI. International Symposium on Mediterranean Archaeology (SOMA), 24-29 April 2007 in Istanbul-Turkey. (Edited by Çiğdem Özkan aydın), BAR Internationals Series 1900, Oxford/England 2009, s. 431-438; Mehmet Yavuz, "Hellmuth CUNO", Anadolu-Bağdat Demiryollarının Yapımında Görev Alan Mimar ve Mühendisler", Uluçam Armağanı, Ankara 2008, 299-311.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014



taşıyıcı elemanın yüklendiği bir asma köprüydü. Bu köprünün taşıyıcı ayakları, köprü ayakları düzeyinde camilere dönüşüyordu. Her cami, dört köşeden birer minarenin kuşattığı tek kubbeli bir yapı sergiliyordu. Bu camilerin oturduğu alt yapı, granitten imal edilmiş bir kaide olup, büyük topraklarla donatılmış ve döner kulelerle müdafaa olunan, taarruzdan masun, denizaltı bir zemini teşkil ediyordu¹² (Resim 7).

Bu projenin bir tasarım halinde arşiv vesikaları arasına terk edilmesinin sebepleri üzerinde de birkaç cümle ile durmak yerinde olur sanırım. Pek çok devlet hizmet binası, cami, hastane, mektep, fabrika, tezgâh, bakım ve şifa evleri, yol, su, çeşme ve istasyon gibi farklı alanlarda bin beş yüzü aşan esere 72 milyon 780 bin 129 altın harcayan II. Abdülhamid Han, iktidarının süresi elverseydi muhtemelen bunun gibi daha nicelerini gerçekleştirme kudretine sahip bir hükümdardı. Fakat Devlet-i Aliye'nin içinde bulunduğu siyasi konjonktür, ne II. Abdülhamid'in cihanşümul medeniyet ve barış düşüncelerinin ne de İslam hilafetinin ve Osmanlı hakimiyetinin sembolü mimari anıtların ve projelerin hayata bulmasına imkan sağlıyordu.

Cisr-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi'ndeki Oryantalist Unsurlar

Ferdinand Arnodin'in Cisr-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi'ndeki tasarımlarından birincisi olan teleferik, projeden ve uygulanmış diğer örneklerden anlaşıldığı kadarıyla çoğunlukla çelik konstrüksiyonlu bir eserdir. Gondolların gidip gelmesini sağlayan hattı taşıyan ayaklar muhtemelen taş kaidelere oturtulacaktı. İki uçtakiler küçük ve orta kısımdakiler (su içinde kalacak olanlar) ise büyük olmak üzere beş ayağın minik kubbeli tepe kısmı, bayraklı bir alemlerle 'minareli cami' görünümüne sahiptir.¹³ İslam dininde caminin çok önemli bir yeri vardır. Hz. Peygamber devrinden başlayarak hem dünyevi hem de uhrevi yönü dolayısıyla insanlığa mesaj niteliği taşıyan bir abide olarak algılanan gelmiş sembolik bir yapıya da sahiptir. Ayaklar kare şekilli olup, aşağıdan yukarıya doğru incelenen bir form sergilerler ve bu yapılarıyla bir taraftan oryantalist mimaride kullanılan ve üzeri kubbe ya da tepelikle sonlanan kuleleri¹⁴ hatırlatırken, diğer taraftan da teleferiğin boğazın üzerine kurulması tasarlandığından dolayı deniz ulaşımının vazgeçilmez ögesi durumundaki deniz fenerlerini¹⁵ akla getirirler. Bu form ayrıca İslam mimarisindeki minarelerin küçük kubbe ile örtülü külah kısmı¹⁶ {Kayrevan Seydi Ukba Camii minaresi (670) (Resim 8)} ve Avrupalı mimarların çeşitli kentlerde ortaya koydukları anıtsal kuleler¹⁷ {Wilhelm Löffler'in Çanakkale Anıt-Kulesi (22 Nisan-19 Haziran 1915) (Resim 9), Historist-Neogotik stilde yapılmış 55 m. yüksekliği ile Berlin-Grünwald Kulesi, diğer adıyla Kaiser Wilhelm Kulesi (1897-98), 22,7 m. yüksekliğindeki Konstanz-Bismarck Kulesi (1918), Hildesheim-Bismarck Kulesi (1904), Kamenz-Kızıl Kule (Ortaçağ) ve Galicia-Coruna ya da Herkül Anıtı (İlk yapılışı 2. yy-Restorasyonu 1788-91) ile de benzerlik sergilemektedir.

Teleferiğin iki ucuna yerleştirilen iki minareli camiye mimar, bir yandan gondolları taşıyan ve ayakları birbirine bağlayan çelik halatların sabitleyicisi olarak işlev yüklemişken, diğer yandan hanedana mahsus selâtin camisi tipiyle¹⁸ Osmanlı mimarisine bir referans yapmış olmaktadır. Osmanlı mimarlığında caminin üzerini kapatan örtü olan kubbe, dünyanın üzerini kuşatan gök

¹² Boğaziçi'ne İki Köprü Sultan II. Abdülhamîd Hân'ın Cisr-i Hamîdî (Hamîdiye Köprüleri) Projesi (Çamlıca Neşriyat), İstanbul, 2007, s. 10-11; Turan Şahin, a.g.e., s. 50-53.

¹³ Turan Şahin, a.g.e., s. 51.

¹⁴ Turgut Saner, 19. Yüzyıl İstanbul Mimarlığında Oryantalizm, İstanbul, 1998, s. 45-46.

¹⁵ M. Vefa Toroslu, Denizciye Göz Kırpan Sevdalar: Deniz Fenerleri, İzmir, 2008, s. 16, 25-26.

¹⁶ Suut Kemal Yetkin, İslam Mimarisi, Ankara, 1965, s. 16.

¹⁷ Mehmet Yavuz, "Wilhelm Löffler'in Çanakkale Savaşları Anısına Tasarladığı Anıt-Kule" XII. Ortaçağ-Türk Dönemi Kazıları Ve Sanat Tarihi Sempozyumu (15-17 Ekim 2008, Çanakkale) Bildiriler, İzmir, 2010, s. 4-13.

¹⁸ Camilere birden fazla minare yapma geleneği hanedan mensuplarına aittir. Bkz. Filiz Gündüz, "Minare" Maddesi, DİA, C. 30, İstanbul, 2005, s. 98-100.

kubbe ile özdeşleştirilmiştir.¹⁹ Burada büyük bir kubbe ile mekânın üzerini örtme düşüncesi hâkimdir. Bu da bütün insanlığı kucaklayan, kuşatan ve içerisine alan bir mekân düşüncesi ile bir Müslüman'ın kendisinden olmayanları, diğer denilenleri de dışlamayan bakışını ortaya koyan bir anlayışı temsil etmektedir.

Öte yandan Osmanlı'nın son zamanlarında, özellikle de II. Abdülhamit devrinde yaşanan sanatsal ve kültürel dönüşümün bir göstergesi ve simgesi olarak cami, Osmanlı mimarlığında ayrıca önem kazanmıştır. Fransız İhtilali'nin ardından dalga dalga ulus-devlet anlayışının bir ürünü olarak Osmanlı Devleti'nden gerçekleşen hızlı kopuşlar karşısında, II. Abdülhamit döneminde, özellikle Arap eyaletlerinde İslamcı politika ile bağlantılı olarak başkent üslubu ve mahalli mimari tarzın karışımı oryantalist ve eklektik biçimde inşa edilen anıtsal camiler, bu anlayışın simgesel örnekleri olarak değerlendirilir. II. Abdülhamit'in 1901'de kurduğu kent olan Be'er Sheva'daki cami ile İsrail'in Yafa kentinde Hasan Bey tarafından yaptırılan 1915 tarihli cami böyle bir anlam taşır.²⁰ Arnodin'in teleferik tasarımındaki iki minareli camiyi bir anlamda padişahın bu dönemdeki politikasına dikkat çeken oryantalist bir yorum olarak da görmek mümkündür.

Ferdinand Arnodin'in Cısr-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi'ndeki tasarımlarından ikincisi olan demiryolu köprüsü de çok ilginç oryantalist yaklaşımlara sahiptir.

Hariciye Nezareti Tercüme Odası'nın çevirisini yaparak Sultana arz ettiği proje sunu metninde "... Demir ve taşdan i'mal olunacak işbu mebnâ-yı latîfin mi'mârî mebnâ-i atîka-i Selçûkiye'nin tarz-ı mi'mârî-i latîfinden iktibâs-ı fikr etmişdir. Hulefâ-yı İslâmiye'nin saraylarını ihtâr eden şu mermer kubbelere atf-ı enzâr ediniz. Bunlar halîfe-i Müslimîn olan pâdişâh-ı âlî-câhın bütün kudret-i dîniye ve siyâsiyesini pîş-i enzârda tecellî etdirerek Osmanlıların şân ve azametini irâe ediyor. Köprüünün vasatından katarların mürûr etmeleri için yapılan şu cesîm kapılara nazar-ı hayret ve tahsînle bakınız. Her taraftan minârelerle muhât olan şu vâsi' kubbeler, mülevven tuğlalar, çiniler ve yaldızlı tunçlarla müzeyyen ve tarz-ı Arab üzre menkûş olup sıfat-ı mi'mârî-i Mağrib'in on altıncı ve on yedinci asırlardaki bedâyi'ini hâvidir. Şu şâhâne kuleler arasında bir dantelâ şeklini andıran mu'allak köprüünün gölgesi Şark'ın semâ-yı ziyâ-dârî üzerine aks-endâz oluyor..." şeklinde²¹ tanımlanan, tren yolu köprüsünün granitten üç kare ayağı üzerindeki dört minareli ve tek kubbeli cami silüetleri, Osmanlı'nın Asya, Avrupa ve Afrika olmak üzere üç kıtadaki mimari, kültürel, sanatsal, siyasal ve sosyal birikiminin bir sentezini ortaya koyan bir özet olarak görmek mümkündür.

Yalın haliyle bakıldığında, dört köşelerindeki minareler, kare kaide üzerine çokgen, dilimli ve silindirik gövdeleri, bunların arasına yerleştirilen taş korkuluklu şerefeleri ve soğan külahlı yapılarıyla Mısır'daki Memluk minarelerinin birebir kopyaları durumundadır.²² Emir Sancar ve Salar Medrese ve Hankahı (1303-4), Sultan Baybars el-Çeşnigir Hankah ve Türbesi (1307-10), Emir Sungur el-Sa'di Medrese ve Türbesi (1315), Emir Altınboğa el-Maridani Camii (1340), Emir Şeyhu Camii ve Hankahı (1349, 1355) (Resim 10), Emir Sargıtımış Medrese ve Türbesi (1356),

¹⁹ Sanat Tarihçisi Josef Strzygowski'ye göre gök kubbeyi temsil eden Türk kubbesi (topak ev) Orta ve Ön Asya'dan bütün dünyaya yayılan kubbe mimarisinin menşeidir ve Mezopotamya'nın kubbeli evleriyle İran ve Anadolu'nun kümbetleri birer kagir Türk çadırından başka bir şey değildir. Türk çadırı ile kubbe arasındaki benzerlik gökyüzü, hükümlük ve kozmik sembollerle bağlantılı biçimde uzun bir gelişme süreci izlemiştir. Bkz. Selçuk Mülayim, "Kubbe" Maddesi, DİA, C. 26, Ankara, 2002, s. 301.

²⁰ Ahmet Ali Bayhan; "İsrail/Yafa'daki Osmanlı Mimari Eserleri Üzerine Gözlemler", Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, Sayı: 17, Erzurum, 2006, s. 28-29; Ahmet Ali Bayhan, "Osmanlı Döneminde Batılılaşma Sürecinin Ortadoğu ve Afrika'ya Yansıması: Mısır ve İsrail'den Örnekler", Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi, Sayı: 19, Erzurum, 2007, s. 56-57; Filiz Yenişehirlioğlu, "Bir Çöl Kenti: Be'er Sheva" Ortadoğu'da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri Uluslar Arası Bilgi Şöleni Bildirileri (25-27Ekim 2000 Hatay, 28 Ekim 2000, İskenderun), Cilt: II, Ankara, 2001, s. 627-628.

²¹ Boğaziçi'ne İki Köprü Sultan II. Abdülhamîd Hân'ın Cısr-i Hamîdî (Hamîdiye Köprüleri) Projesi (Çamlıca Neşriyat), İstanbul, 2007, s. 16.

²² Doris Behrens-Abouseif, The Minarets of Cairo, Cairo, 1985.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014



Sultan Hasan Medrese ve Camii (1356-61) (Resim 11), Ümm-ü Sultan Şaban Medresesi (1368-69), Emir Olcay el-Yusufi Medresesi (1373), Sultan Zahir Berkuk Medrese ve Hankahı (1384-86), Sultan Ferec b. Berkuk Hankahı (1400-11), Sultan Eşref İnal Kompleksi (1451-56), Sultan Kayıtbay Kompleksi (1472-74) (Resim 12), Emir Kaçmaz el-İshaki Camii (1494-95), Sultan Gavri Kompleksi (1503-4), Emir Korkmaz Kompleksi (1506-7) (Resim 13) ve Emir Hayır Bey Medrese ve Camii (1520-21) minareleri bu örneklerden bazılarıdır. Aynı şekilde trenin geçeceği üç dilimli kemerli kapı biçimindeki açıklıkları, cepheleri üçüz daire ve üçüz yuvarlak kemerli pencerelerle, köşeleri ise kademelerle hareketlendirilmiş kasnakları, yuvarlak pencerelerle kuşatılmış bir tambur üzerine oturtulmuş ve yüzeyi çok gösterişli bir geometrik kompozisyonla tezyin edilmiş soğan kubbeleri ile camilerin de Mısır'daki Memluk eserleri ile çok yakın form benzerliği içerisinde olduğu görülüyor. Memluk mimarisinin kendine özgü bir özelliği olan taş kubbeler, Mısır'da ilk olarak Bahri Memluklular devrinde ortaya çıkmıştır, ancak XV. yüzyılda Çerkez Memluklular zamanında daha da yaygınlaşmıştır.²³ Emir Sancar ve Salar Medrese ve Hankahı (1303-4), Emir Olcay el-Yusufi Medresesi (1373) (Resim 14), Sultan Ferec b. Berkuk Hankahı (1400-11), Sultan Müeyyed Hankahı ve Camii (1416-21), Sultan Barsbay Medrese ve Hankahı (1432) (Resim 15), Sultan Eşref İnal Kompleksi (1451-56), Sultan Kayıtbay Kompleksi (1472-74), Emir Kaçmaz el-İshaki Camii (1494-95), Emir Kani Bey el-Rammah Camii (1503), Emir Korkmaz Kompleksi (1506-7) ve Emir Hayır Bey Medrese ve Camii (1520-21) (Resim 16) gibi yapılarda yer alan kubbeler ile onların üzerine oturduğu yüksek kasnak ve geçiş bölgesinde açılan pencere uygulamaları oldukça dikkate değer örneklerdir.²⁴

Ferdinand Arnodin'in Mısır'ı görüp görmediğini bilmemekle beraber XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Fransa'da, başta Napolyon Bonapart'ın Mısır'ı işgaline zemin oluşturmak için hazırlanmış olan Description de L'Egypte adlı ansiklopedi çalışması ile Gerard de Nerval'in "Voyage en Orient"i ve Coste²⁵ ile d'Avennes'in²⁶ eserleri olmak üzere pek çok araştırma ve yayın, mimarın projesi için ilham kaynağı olmuş olmalıdır.

Diğer taraftan ayakların tepesine yerleştirilen cami şeklindeki tepeliklerin XIX. Yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa ve Amerika'da yaygınlaşan Neo-Moorish üslup çerçevesinde değerlendirilen mimari eserlerle de yakın ilişki içerisinde olduğunu göz ardı etmemek icap eder. Bu eserler içerisinde cami modelinin esas alınarak şekillendirildiği örneklerden bazıları, Danimarka/Frederiksberg'de Fas mimarisinin özelliklerinde kurgulanmış bir tiyatro olan Moorish Castle, Almanya'nın Dresden kentinde 1908'de inşa edilmiş olan Yenidze Cigarette Factory (Yenice Sigara Fabrikası) (Resim 17), Rusya'nın St. Petersburg kentindeki 1888 tarihli The Grand Choral Synagogue, Romanya/Timişoara'da 1889 tarihli New Synagogue, Bulgaristan'ın Sofya şehrindeki 1909 tarihli Sofia Synagogue, Amerika'nın Georgia Eyaletine bağlı Atlanta'da Mayre, Alger & Vinour'un 1929'da inşa ettiği Fox Theatre, Wisconsin/ Milwaukee'deki Tripoli Shrine Temple olarak zikredilebilir.²⁷

Sembolik yönü itibarıyla dört minareli cami modeli, Osmanlı mimarlığında yaygın biçimde karşımıza çıkan selâtin cami tipinin bir başka varyasyonu olarak değerlendirilebilir. Bununla

²³ C. Kessler, The Carved Masonry Domes of Medieval Cairo, Cairo, 1976.

²⁴ Doris Behrens-Abouseif, Islamic Architecture in Cairo, Cairo, 1996, s. 94-157; Ahmet Ali Bayhan, "Mısır'da Memluk Sanatı" Türkler, VI, Ankara, 2002, s. 120-132.

²⁵ P. Coste; Architecture Arabe des Monuments du Caire, Paris, 1837-1839.

²⁶ P. d'Avennes; L'Art Arabe de Apres des Monuments du Caire, I-IV, Paris, 1873.

²⁷ David Naylor, Great American Movie Theaters, Washington, 1987; Stefan Koppelkamm, Exotische Architekturen im 18. und 19. Jahrhundert. Ernst, Berlin, 1987.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall2014



birlikte padişahın Müslümanların halifesi olmasından hareketle²⁸ II. Abdülhamit'in İslam birliğini muhafaza için Arap eyaletlerindeki siyasi politikasının bir göstergesi olarak cami modeli, bu projede tekrarlanarak vurgulanmaya çalışılması açısından da ayrıca dikkat çekicidir.

Sonuç

Sonuç olarak, fonksiyon açısından Ferdinand Arnodin'in Cisir-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi'ndeki tasarımlar, Türk ve İslam mimarisinin farklı dönemleri ile Avrupa sanatının farklı evrelerinde uygulanan formlarla Avrupa endüstri devrimi sonucunda yaygınlaşan teknolojinin sentezinden ortaya çıkan eserler olarak görmek mümkündür. Tasarımlarda karşımıza çıkan mimari formların sembolize ettiği anlamlar bakımından ise Batılı bir mimarın oryantalist yaklaşımı yanı sıra mimari sembollerle Osmanlı padişahının (II. Abdülhamit) halife olması hasebiyle yürüttüğü siyasi birliği muhafaza politikasının öne çıkarıldığını söylemek kabildir. Öte yandan Ferdinand Arnodin'in Cisir-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesi'ndeki tasarımlar, II. Abdülhamit devri Osmanlı mimari anlayışını yansıtan önemli bir belge niteliğindedir.²⁹

KAYNAKÇA

- BAYHAN, Ahmet Ali; "İsrail/Yafa'daki Osmanlı Mimari Eserleri Üzerine Gözlemler", *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 17, Erzurum, 2006, s. 15-42.
- BAYHAN, Ahmet Ali; "Mısır'da Memluk Sanatı" *Türkler*, VI, Ankara, 2002, s. 120-132.
- BAYHAN, Ahmet Ali; "Osmanlı Döneminde Batılılaşma Sürecinin Ortadoğu ve Afrika'ya Yansıması: Mısır ve İsrail'den Örnekler", *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 19, Erzurum, 2007, s. 23-65.
- BEHRENS-ABOUSEİF, Doris; *Islamic Architecture in Cairo*, Cairo, 1996.
- BEHRENS-ABOUSEİF, Doris; *The Minarets of Cairo*, Cairo, 1985.
- Boğaziçi'ne İki Köprü Sultan II. Abdülhamîd Hân'ın Cisir-i Hamîdî (Hamîdiye Köprüleri) Projesi (Çamlıca Neşriyat), İstanbul, 2007.
- COSTE, P.; *Arthitecture Arabe des Monuments du Caire*, Paris, 1837-1839.
- ÇEÇEN, Kazım; "Köprü" Maddesi, *DİA*, C. 26, Ankara, 2002, s. 254 v.d.
- DANIŞMEND, İsmail Hami; *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 1, İstanbul, 1971.
- d'Avennes, P.; *L'Art Arabe de Apres des Monuments du Caire*, I-IV, Paris, 1873.
- DEMİREL, Fatmagül; *Sultan II. Abdülhamid'in Mirası: İstanbul'da Kamu Binaları*, İstanbul, 2011.
- DEMİRKENT, Işın; "İstanbul-Tarih", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 23, İstanbul, 2001, s. 205-212.

²⁸ Devrin önde gelen edebi kişiliklerinden biri olan Abdülhak Hamid Tarhan'ın "İslam'a rehber" tanımı, II. Abdülhamid'in bu politikasının toplum ve aydın kesim üzerindeki etkisini ortaya koyması açısından dikkate değer bir nitelidir. Bkz. İhsan Sâfi, "Abdülhak Hamid Tarhan'ın Eserlerinde Tarih Ve Hükümdarlar" *Turkish Studies, International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 4 /1 -II, Winter 2009, s. 1920.

²⁹ Neşe Yıldırım, *İstanbul'da II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Mimarisi (Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi)*, İstanbul, 1989; Neşe Yıldırım, "II. Abdülhamid Dönemi Mimarlığı" *Türkler*, C. XV, Ankara, 2002, s. 367-373; Fatmagül Demirel, *Sultan II. Abdülhamid'in Mirası: İstanbul'da Kamu Binaları*, İstanbul, 2011.

- EMECEN, Feridun; "İstanbul-İstanbul'un Fethi", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C. 23, İstanbul, 2001, s. 212-220.
- GÖKBİLGİN, M. Tayyip; "Boğaziçi" Maddesi, DİA, C. 6, İstanbul, 1992, s. 251-262.
- GÜNDÜZ, Filiz; "Minare" Maddesi, DİA, C. 30, İstanbul, 2005, s. 98-100.
- İLTER, İsmet; Boğaz Geçişlerinin Tarihçesi, 1943.
- KESSLER, C.; The Carved Masonry Domes of Medieval Cairo, Cairo, 1976.
- KOPPELKAMM, Stefan; Exotische Architekturen im 18. und 19. Jahrhundert. Ernst, Berlin, 1987.
- KÖRPE, Reyhan; "Büyük İskender'in Troas'ta İzlediği Rota Ve Granikos Savaşı" Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, S. 10-11, s.95-108.
- MÜLAYİM, Selçuk; "Kubbe" Maddesi, DİA, C. 26, Ankara, 2002, s. 301 v.d.
- NAYLOR, David; Great American Movie Theaters, Washington, 1987.
- ROWLİNSON, George; Herodot Tarihi, C. 4, İstanbul, 1941.
- SÂFİ, İhsan; "Abdülhak Hamid Tarhan'ın Eserlerinde Tarih Ve Hükümdarlar" Turkish Studies, International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, Volume 4 /1-II, Winter 2009, s. 1920 v.d.
- YILDIRAN, Neşe; İstanbul'da II. Abdülhamid Dönemi (1876-1908) Mimarisi (Mimar Sinan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1989.
- SANER, Turgut; 19. Yüzyıl İstanbul Mimarlığında Oryantalizm, İstanbul, 1998.
- ŞAHİN, Turan; Osmanlı'nın Çılgın Projeleri, İstanbul, 2012.
- TOROSLU, M. Vefa; Denizciye Göz Kirpan Sevdalar: Deniz Fenerleri, İzmir, 2008.
- TROYANO, L.F.; Bridge Engineering - A Global Perspective, 2003.
- YAVUZ, Mehmet; "Hellmuth CUNO", Anadolu-Bağdat Demiryollarının Yapımında Görev Alan Mimar ve Mühendisler", Uluçam Armağanı, Ankara 2008, 299-311.
- YAVUZ, Mehmet; "Large Railway Station Buildings in Ottoman Geography: From Rumeli to Hidjaz", XI. International Symposium on Mediterranean Archaeology (SOMA), 24-29 April 2007 in Istanbul-Turkey. (Edited by Çiğdem Özkan aydın), BAR Internationals Series 1900, Oxford/England 2009, s. 431-438.
- YAVUZ, Mehmet; "Wilhelm Löffler'in Çanakkale Savaşları Anısına Tasarladığı Anıt-Kule" XII. Ortaçağ-Türk Dönemi Kazıları Ve Sanat Tarihi Sempozyumu (15-17 Ekim 2008, Çanakkale) Bildiriler, İzmir, 2010, s. 4-13.
- YAVUZ, Mehmet; Eine vergleichende Studie über den Bahnbau und die Bahnhofsarchitektur der Anatolischen Bahnen und der Bagdadbahn mit ihren Vorbildern im Deutschen Reich [Anadolu- Bağdat Demiryollarındaki İstasyon Binaları ile Bunların Almanya İmparatorluğu'ndaki Öncü Modelleri Arasında Mukayeseli Bir Araştırma], Doktora Tezi, Ruhr Üniversitesi, Tarih Fakültesi, Sanat Tarihi Enstitüsü, Bochum-Almanya.
- YENİŞEHİRLİOĞLU, Filiz; "Bir Çöl Kenti: Be'er Sheva" Ortadoğu'da Osmanlı Dönemi Kültür İzleri Uluslar Arası Bilgi Şöleni Bildirileri (25-27Ekim 2000 Hatay, 28 Ekim 2000, İskenderun), Cilt: II, Ankara, 2001, s. 627-628.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall2014



YETKİN, Suut Kemal; İslam Mimarisi, Ankara, 1965.

YILDIRAN, Neşe; “II. Abdülhamid Dönemi Mimarlığı” Türkler, C. XV, Ankara, 2002, s. 367-373.

YILMAZÇELİK, İbrahim-ERDEM, Sevim; “Sultan II. Abdülhamid Döneminde Selanik-Manastır, Selanik-İstanbul Demiryolları Güzergâhlarında İşletilen Madenler” Turkish Studies, International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, Volume 9/1, Winter 2014, s. 164-169.

http://en.wikipedia.org/wiki/Ferdinand_Arnodin#cite_ref-1 (Erişim Tarihi: 04.08.2014)

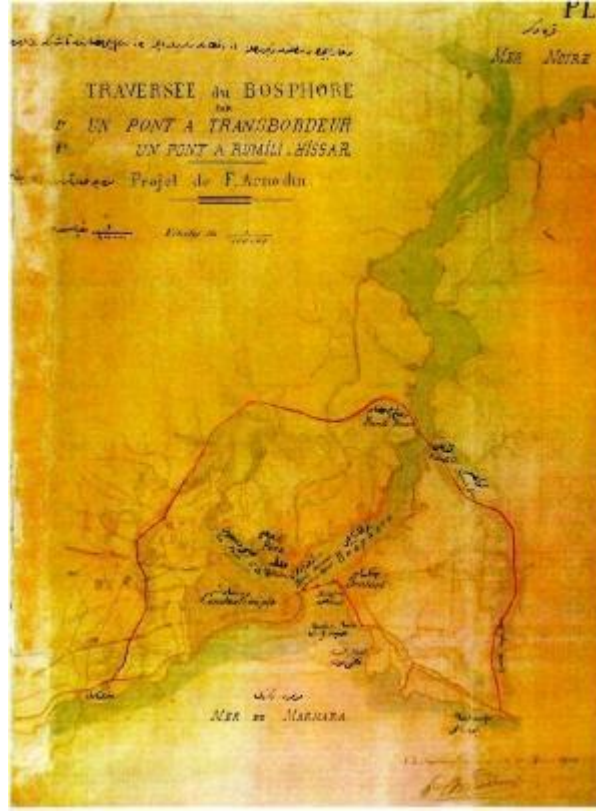


Resim 1- Boğazın İki Yakasındaki Yerleşimlerden Bir Görünüş

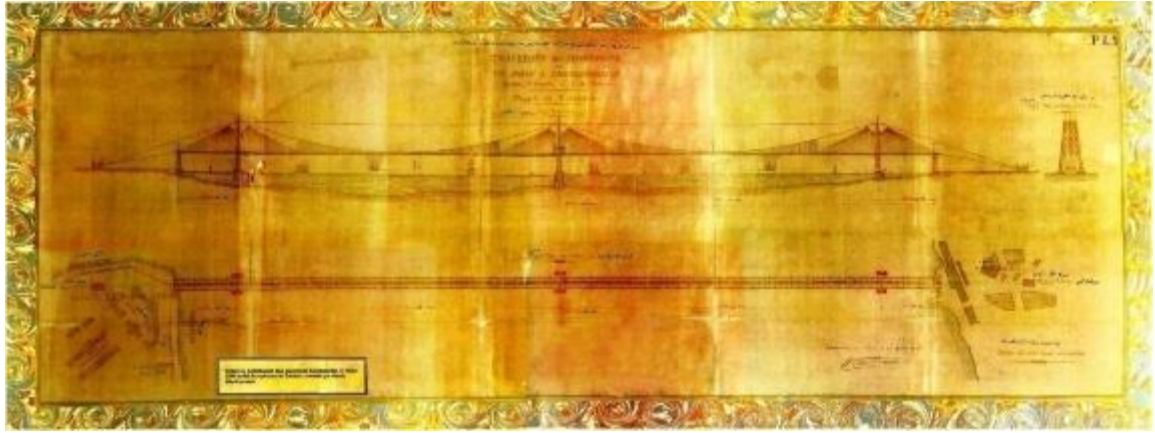
Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014





Resim 2- Ferdinand Arnodin'in Cisir-i Hamîdî ve Çevre Yolu Projesinin Güzergâhlarını Gösteren Çizim(Boğaziçi'ne İki Köprü: Sultan II. Abdülhamid Han'ın Cisir-i Hamîdî (Hamidiye Köprüleri) Projesi, İstanbul, 2007, s. 9)



Resim 3- Ferdinand Arnodin'in Sarayburnu-Üsküdar Arası İçin Tasarladığı Teleferik (Taşıyıcı Köprü) Projesi (Boğaziçi'ne İki Köprü: Sultan II. Abdülhamid Han'ın Cisir-i Hamîdî (Hamidiye Köprüleri) Projesi, İstanbul, 2007, s. 12-13)

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall2014



Resim 4- Ferdinand Arnodin'in Tasarladığı ve Uyguladığı Bilbao Puente Colgante Transporter Bridge'in (1893) Görünüşü

(<http://homepage.ntlworld.com/angela.wood850/Flying%20Bridges/Transporter%20Bridge%20Files/Transporter%20Bridges.htm>)



Resim 5- Ferdinand Arnodin'in Tasarladığı ve Uyguladığı Newport Transporter Bridge'in (1906) Görünüşü

(<http://homepage.ntlworld.com/angela.wood850/Flying%20Bridges/Transporter%20Bridge%20Files/Transporter%20Bridges.htm>)

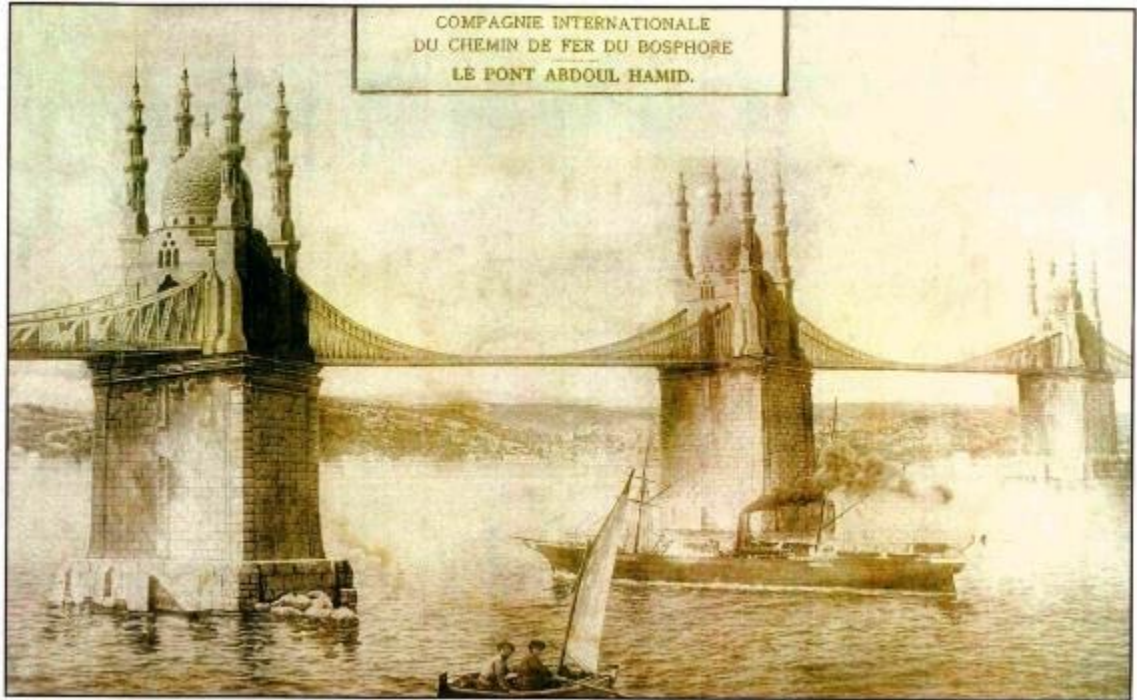
Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014





Resim 6- Ferdinand Arnodin'in Tasarladığı Ancak Uygulama İmkânı Bulamadığı Bordeaux
Transporter
Bridge(<http://homepage.ntlworld.com/angela.wood850/Flying%20Bridges/Transporter%20Bridge%20Files/Transporter%20Bridges.htm>)



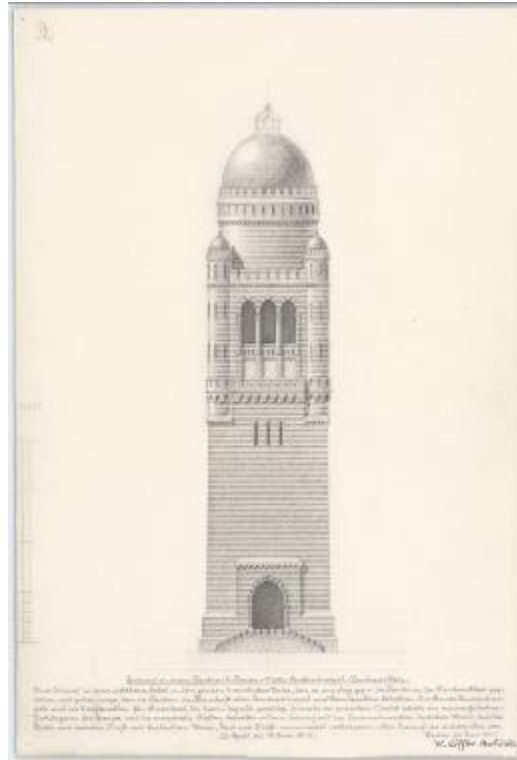
Resim 7- Ferdinand Arnodin'in Rumeli-Kandilli Arası İçin Tasarladığı Cisr-i Hamidi Projesinin
Maket Resmi (Boğaziçi'ne İki Köprü: Sultan II. Abdülhamid Han'ın Cisr-i Hamidî (Hamidiye
Köprüleri) Projesi, İstanbul, 2007, s. 11)

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall2014



Resim 8- Kayrevan Seydi Ukba Camii'nin Minaresi



Resim 9- Wilhelm Löffler'in Çanakkale Anıt-Kulesi Tasarımı (M. Yavuz'dan)

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014





Resim 10- Emir Şeyhu Camii ve Hankaı Minaresi



Resim 11- Sultan Hasan Medrese ve Camii'nin Minaresi

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall2014





Resim 12- Sultan Kayıtbay Kompleksi Minaresi ve Kubbesi



Resim 13- Emir Korkmaz Kompleksi Minaresi ve Kubbesi

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014





Resim 14- Emir Olcay el-Yusufi Medresesi'nde Kubbeli Yapının Görünüşü



Resim 15- Sultan Barsbay Medrese ve Hankahı'nda Kubbenin Görünüşü

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall2014





Resim 16- Emir Hayır Bey Medrese ve Camii'nde Kubbe ve Minare (D. Behrens-Abouseif'den)



Resim 17- Almanya'nın Dresden kentinde 1908'de inşa edilmiş olan Yenidze Cigarette Factory (Yenice Sigara Fabrikası)
(http://en.wikipedia.org/wiki/Moorish_Revival_architecture#mediaviewer/File:Dresden_Yenidze2.jpg)

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 9/10 Fall 2014

