

1

## **Büyük Başarı, Büyük Gurur, Büyük Kazanımlar**

Great Accomplishment,  
Great Pride, Great Gains

**YOUNGJIN WOO, NİHAT ÖZDEMİR,  
EBRU ÖZDEMİR, SEUNG SOO LEE,  
JI HOON KWON, DR. ERSİN ARIOĞLU,  
BAŞAR ARIOĞLU**

## **“Mega Projelere Geniş Vizyonla Bakmak Gerekir.”**

“Mega Projects Require  
a Wider Vision.”

**MUSTAFA TANRIVERDİ**

## **Hedefimiz Mükemmel Kullanıcı Deneyimi**

We Aim for Excellent  
Customer Experience

**ZOLTÁN PAP, ISTVÁN FRICSKA,  
MEHMET ÖZTÜRK**

## **Çanakkale’de Yıldızı Parlayan Kumandan: Mustafa Kemal**

The Commander who Shone in  
Çanakkale: Mustafa Kemal

**MUZAFFER ALBAYRAK**





# İçindekiler

## Contents

<b>Kısa Kısa</b> News Bites	002
<b>Büyük Başarı, Büyük Gurur, Büyük Kazanımlar</b> Great Accomplishment, Great Pride, Great Gains	
<b>YOUNGJIN WOO, NİHAT ÖZDEMİR, EBRU ÖZDEMİR, SEUNG SOO LEE, JI HOON KWON, DR. ERSİN ARIOĞLU, BAŞAR ARIOĞLU</b>	016
	
<b>“Mega Projelere Geniş Vizyonla Bakmak Gerekir.”</b> “Mega Projects Require a Wider Vision.”	
<b>MUSTAFA TANRIVERDİ</b>	028
	
<b>1915Çanakkale Halkımızın ve Dünyanın Hizmetinde</b> 1915Çanakkale Ready to Serve the Nation and the World	044
<b>Otoyolun Yaşamsal Organları</b> Vital Organs of the Motorway	056
<b>1915Çanakkale'nin Sinir Sistemi</b> 1915Çanakkale's Neural Network	062
<b>Hedefimiz Mükemmel Kullanıcı Deneyimi</b> We Aim for Excellent Customer Experience	
<b>ZOLTÁN PAP, ISTVÁN FRICSKA, MEHMET ÖZTÜRK</b>	072
	
<b>“Ortak Başarı Ortak Gurur”un En İyi Kareleri</b> Best Images of “Shared Success Shared Pride”	080

<b>1915Çanakkale'nin İnsana ve Organizasyona Dayanan Temelleri</b> 1915Çanakkale Rises on a Foundation of People and Skilled Organization	088
<b>İş Yaşamınızdaki En Büyük Motivasyon Kaynağınız Nedir?</b> What Motivates You Most in Your Work Life?	094
<b>Karada Denizde Her Koşulda İş Güvenliği</b> First and Foremost on Land and At Sea: Occupational Safety	098
<b>Yaban Hayvanlarına Özel Köprü</b> A Bridge for Wildlife	108
<b>Doğal Dokuya En Uygun Ağaçlandırma</b> Forestation Harmonizing with the Natural Flora	112
<b>Maurer: Gelenek ve İnovasyon</b> Maurer: Tradition and Innovation	
<b>MEHTAP TUNCER KARAOSMANOĞLU</b>	118
<b>“Rüzgâr Nehrinden Geçen Köprü”</b> “A Bridge Across the River of Wind”	
<b>ABDURRAHMAN YAVUZ</b>	124
	
<b>Çanakkale'de Yıldızı Parlayan Kumandan: Mustafa Kemal</b> The Commander who Shone in Çanakkale: Mustafa Kemal	
<b>MUZAFFER ALBAYRAK</b>	128
<b>Şevki Paşa'nın Unutulan Çanakkale Tahkimat Haritası</b> Şevki Pasha's Forgotten Military Map of Fortifications	
<b>MUSTAFA ONUR YURDAL</b>	140
<b>“Gittiler... Geçemediler... Geçemeyecekler!”</b> “They Left... They Could Not Pass... They May Not Pass!”	
<b>AHMET YURTTAKAL</b>	152
<b>Sinemanın Mekânı ve Öznesi: Çanakkale</b> Çanakkale: Where Cinema Finds a Home and a Hero	
<b>BURÇAK EVREN</b>	164

## Genel Müdür'den CEO's Message

**Mustafa Tanrıverdi**  
GENEL MÜDÜR CEO  
Çanakkale Otoyol ve Köprüsü  
İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.)



### DEĞERLİ OKURLAR,

1915Çanakkale Projesi'nde “geri sayım”ı başarıyla tamamladık ve güncemizin son sayısına geldik. Yapım sürecinin en önemli aşamalarını insan odaklı bir yaklaşımla aktarmaya çalıştığımız yayınımda yer alan söyleşi ve yazılardan derlenecek Proje kitabımız için hazırlıklara başlıyoruz. Bu zorlu ve unutulmaz yolculukta bizlere gösterdiğiniz yakın ilgi ve destekten dolayı hepimize teşekkürlerimi sunuyorum.

\*

Son sayımıza Proje'yi yürüten uluslararası ortak girişimin değerli üst düzey yöneticilerinin mesajlarıyla başlıyoruz. Yapım süreciyle ilgili düşünce ve duygularını bizlerle paylaştıkları için kendilerine minnettarız. Çalışan gelişimine ve motivasyonuna özel önem veren bir mühendis yönetici olarak, insan kaynakları yönetimi odaklı söyleşimi ilgiyle okuyacağınızı umuyorum. “1915Çanakkale Halkımızın ve Dünyanın Hizmetinde” yazısında 18 Mart 2022 günü gerçekleştirilen tarihi açılış törenimizin önemli anları yer alıyor. Otoyol üzerindeki tesis ve binalarımızı, ayrıca Proje'ye özel geliştirilen bakım ve işletme sistemlerimizi anlatan yazıları, işletme ve bakım hizmetleri alanındaki iş ortağımız Intertoll üzerine bir yazı izliyor. Çalışanlarımız arasında düzenlediğimiz “Ortak Başarı Ortak Gurur” temalı fotoğraf yarışmasında ödül alan çalışmalarını sizlerin de beğeneceğini umuyoruz.

DLSY JV İnsan Kaynakları ve İdari İşler birimlerimizin yöneticileri ve çalışanlarına yer verdiğimiz bu sayımızda, aynı zamanda İş Güvenliği Bölümü yöneticilerinden üstlendikleri görev ve sorumlulukları dinledik. Çevresel sürdürülebilirlik alanında, biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik inşa ettiğimiz ekolojik köprüyü ve doğal dokuya uygun ağaçlandırma çalışmalarımızı tanıttık. İki değerli tedarikçimiz MAURER SE ve Yente firmalarının yetkilileri ile de Proje'ye özel gerçekleştirdikleri üretimleri görüştük.

Tarih yazılarımızın ilki Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Çanakkale'de savaşın ve ülkemizin kaderini nasıl değiştirdiğini anlatıyor. Diğer iki yazı, Şevki Paşa'nın Çanakkale Tahkimat Haritası ve “Çanakkale geçilmez” sözünün doğduğu 18 Mart Deniz Zaferi ile ilgili. Son yazımızda ise Türk sinemasında Çanakkale konusu ele alınıyor.

Keyifli okumalar diliyor, saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

### DEAR READERS,

We have successfully completed “the countdown” in the 1915Çanakkale Project and reached the final issue of our chronicle. We are now beginning the preparations for our Project book that will be compiled from the interviews and articles featured in our publication by which we tried to convey news and information about key stages of the construction period while firmly embracing a human-centered approach. I would like to thank you all for your unwavering attention and support through this challenging and unforgettable journey.

\*

Our latest issue opens with messages from the esteemed executive directors of the international joint venture running the Project. We are grateful to them for sharing with us their thoughts and sentiments about the construction period. As an engineer and executive director especially invested in employee motivation and development, I hope that my interview focusing on human resources management will provide an interesting read for you. The article titled “1915Çanakkale Ready to Serve the Nation and the World” relates some key moments from our historical opening ceremony held on March 18<sup>th</sup>, 2022. A number of articles about the facilities and buildings on the motorway as well as various maintenance and operation systems developed specifically for the Project are followed by a feature on Intertoll, our business partner in maintenance and operation services. Also in this issue, we are hoping that you will enjoy the award-winning works of the photography competition we organized for our employees under the theme of “Shared Success Shared Pride”.

In this issue featuring the managers and employees of DLSY JV Human Resources and Administrative Affairs departments, we also tuned into Occupational Safety and asked the managers to tell us about their roles and responsibilities in this area. Exploring the topic of environmental sustainability, we introduced the ecological bridge we constructed to ensure the protection of biological diversity and forestation works in keeping with the natural texture of the region. We interviewed the directors of our two precious supplier companies MAURER SE and Yente about their custom productions for the Project.

The first of our history articles shines a light on exactly how Ghazi Mustafa Kemal Atatürk changed the course of the war and the destiny of our nation in Çanakkale. The other two articles are about Şevki Pasha's Map of Fortifications and the March 18<sup>th</sup> Naval Victory where the phrase “Çanakkale is Impassable” was coined. To conclude, we delve into the subject of Çanakkale in Turkish cinema.

I hope you enjoy reading our final issue.  
With my kindest regards.





## Çanakkale'de 107. Yıl Dönümü Törenleri 107<sup>th</sup> Anniversary Celebrations in Çanakkale

18 Mart Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Deniz Zaferi'nin 107. yıl dönümünde, Çanakkale'de Şehitler Abidesi ve Cumhuriyet Meydanı'nda törenler düzenlendi.

Çanakkale Şehitler Abidesi'ndeki törene Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, TBMM Başkanı Mustafa Şentop, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, bakanlar, protokol üyeleri ve davetliler katıldı.

Atatürk Anıtı'na çelenk sunan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan törende yaptığı konuşmada "Çanakkale Geçilmez" sözünü tarihe nakşeden şehitlerimizi rahmet, minnet, tazimle yâd ettiğini ifade ettikten sonra şunları söyledi: "İnanmış, inancı uğrunda ölümü göze almış istiklale aşık bir millet 107 sene önce burada tarihin akışını değiştirmiştir. Türk milleti Çanakkale'de verdiği

On the 107<sup>th</sup> anniversary of March 18<sup>th</sup> Çanakkale Victory and Martyrs' Day, celebration ceremonies were held at the Martyrs' Monument and the Cumhuriyet Square in Çanakkale.

The ceremony at the Martyrs' Monument was attended by the President Recep Tayyip Erdoğan, Speaker of the GNAT Mustafa Şentop, Vice President Fuat Oktay, ministers, members of the protocol and guests.

Following the wreath laying ceremony at the Atatürk Monument, President Recep Tayyip Erdoğan paid homage to the martyrs who eternalized the phrase "Çanakkale is Impassable", remembering them with grace and gratitude, and said: "A deeply committed nation who were ready to sacrifice their lives for what they believed in, who were in love with freedom, changed the course of history here 107 years ago. The Turkish people with their unprecedented struggle



eşsiz mücadeleyle tüm mazlumlara umut olmuş, sömürge altındaki birçok ülke, Çanakkale'den ve daha sonra İstiklal Harbimizden aldıkları ilhamla kendi mücadelelerini başlatmışlardır."

Törende ayrıca Cumhurbaşkanı Erdoğan'a, 25 Mart 1893'te Katar'daki Osmanlı kalesine yardıma giden Binbaşı Yusuf Bey kumandasındaki Osmanlı askerlerine ait sancak Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy tarafından sunuldu. Cumhurbaşkanı Erdoğan sancağı öpüp alına koyduktan sonra Millî Savunma Bakanı Hulusi Akar'a teslim etti.

Cumhuriyet Meydanı'nda gerçekleştirilen törende ise Millî Savunma Bakanı Hulusi Akar, Vali İlhami Aktaş, Boğaz ve Garnizon Komutanı Tuğamiral Mustafa Turhan Ecevit ve protokol üyeleri hazır bulundu. Atatürk Anıtı'na çelenk sunulmasının ardından Millî Savunma Bakanı Hulusi Akar tarafından Şanlı Bayrağımıza Altın Madalya toka edildi. 21 pare top atışının akabinde saygı duruşunda bulunularak İstiklal Marşı'nın okunmasıyla tören sona erdi. ●

in Çanakkale and then the War of Independence gave hope to all suffering oppression, inspiring and encouraging many countries under colonial rule to start their own struggle for independence."

Also during the ceremony, President Erdoğan was presented by the Minister of Culture and Tourism Mehmet Nuri Ersoy with the flag that belonged to the Ottoman soldiers under the command of Major Yusuf Bey who ran to the aid of the Ottoman fort in Qatar on March 25, 1893. President Erdoğan kissed the flag, raised it to his forehead and handed it over to the Minister of Defense Hulusi Akar.

The ceremony at the Cumhuriyet Square was attended by the Minister of Defense Hulusi Akar, Governor İlhami Aktaş, Commander of the Strait and Garrison Rear Admiral Mustafa Turhan Ecevit and members of the protocol. Following the wreath laying ceremony at the Atatürk Monument, Minister of Defense Hulusi Akar performed the ceremony of attaching a Gold Medal to our Glorious National Flag. The ceremony was closed with the firing of 21-gun salute, a minute of silence and the singing of the National Anthem. ●





## Bakan Karaismailoğlu 1915Çanakkale Çalışanlarıyla Buluştu Minister Karaismailoğlu Met With the 1915Çanakkale Staff

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, 19 Mart günü 1915Çanakkale çalışanları ile kahvaltıda bir araya geldi. Toplantıya telefonla bağlanan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan çalışanlara hitaben şunları söyledi: “Gerek Bakanımız Adil Bey gerekse yüklenici firmaların yöneticileri, sahipleri, mühendisinden mimarına, bunun yanında tüm işçi kardeşlerim, hepiniz hakikaten çok farklı bir özveriyle bu eseri meydana getirirken bir tarih yazdınız ve yazdığınız bu tarihle de 10 yıllar da geçse inşallah anılacaksınız... Sizlere de tüm ailenizle birlikte mutluluklar diliyorum. Allah yar, yardımcımız olsun diyorum, hepinizi gözlerinizden öpüyorum. Sağ olun, var olun.”

Bakan Karaismailoğlu ise konuşmasında şu ifadelerle yer verdi: “Hep birlikte 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu’nu başarıyla tamamladık. Şimdi de yalnızca ülkemizin değil, dünyanın hizmetine bize yakışır bir eser kazandırmanın haklı gururunu ve mutluluğunu paylaşıyoruz. Bu dev Proje’nin çeşitli kademelerinde birlikte yol aldık, mesai harcadık, alın teri döktük, karşılaşılan zorlukları birlikte aştık ve bu muazzam eseri omuz omuza tamamladık.”

Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu’nun da katıldığı toplantı sonrası Bakan Karaismailoğlu, Çanakkale Şehitliği’ni ziyaret etti. ●



Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu met and had breakfast with the staff of the 1915Çanakkale Project on March 19<sup>th</sup>. President Recep Tayyip Erdoğan joined the meeting by phone and addressed the staff: “Everyone actively involved in this Project, from our Minister Adil Bey to the executive directors and owners of the contractor companies, engineers, architects and all my worker brothers and sisters! In creating this work with outstanding devotion and commitment, you wrote history for which you will be remembered for decades to come. I wish you and your families much happiness. I pray for God to be by your side always. With affection and gratitude, I bid you good-bye. Thank you.”

Minister Karaismailoğlu remarked: “Together we have successfully brought to completion the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway. We are now sharing in the much-deserved happiness and pride of offering not just our country but the whole world a work that is worthy of our name. We have advanced together through several stages of this Project. We worked hard shifts, exerted ourselves, overcame difficulties together and completed this magnificent work, standing shoulder to shoulder.”

After the meeting, which was also attended by General Director of Highways Abdulkadir Uraloğlu, Minister Karaismailoğlu visited the Çanakkale Martyrs’ Cemetery. ●



## Dumluşınar Denizaltısı Şehitleri Anıldı

### Commemoration of Dumluşınar Submarine Martyrs

Çanakkale Boğazı Nara Burnu önlerinde 4 Nisan 1953’te İsveç bayraklı Naboland gemisiyle çarpışarak batan Dumluşınar Denizaltısı’nda şehit olan 81 denizci, facianın 69. yıl dönümünde törenlerle anıldı.

TCG 18 Mart Denizaltısı’nda gerçekleştirilen ilk törene Vali İlhami Aktaş ile Boğazlar Garnizon Komutanı Tuğamiral Mustafa Turhan Ecevit, Denizaltı Komutanı Deniz Yarbay Eyyüp Emre Cabbaroğlu katıldı. Denizaltının ziyaretçi şeref defterini imzalayan Vali Aktaş daha sonra Tuğamiral Ecevit ile birlikte 1953’te batan Dumluşınar Denizaltısı’nın anısına denize çelenk bıraktı.

Dumluşınar Denizaltısı Şehitleri anısına ikinci tören Çanakkale Boğaz ve Garnizon Komutanlığı’ndaki Barbaros Şehitliği’nde gerçekleştirildi. Günün anlam ve önemini belirten konuşmalardan ve şehitler için okunan duadan sonra Vali Aktaş, Tuğamiral Ecevit, beraberindeki askeri personel, şehit ve gazi aileleri vakıf ve dernek yetkilileri ile izciler şehitlerin mezarlarına karanfil bıraktılar. ●

Eighty-one mariners, who were martyred in the Dumluşınar Submarine when it sank as a result of its collision with the Swedish flagged merchant ship Naboland at Nara point in Çanakkale Strait on April 4, 1953, were commemorated on the 69<sup>th</sup> anniversary of their tragic demise.

The first ceremony held in the TCG 18 March Submarine was attended by Governor İlhami Aktaş and Commander of the Strait and Garrison Rear Admiral Mustafa Turhan Ecevit, Submarine Commander Lieutenant Colonel Eyyüp Emre Cabbaroğlu. Governor Aktaş signed the submarine’s visitor honor book and together with Rear Admiral Ecevit performed a wreath laying ceremony in memory of Dumluşınar Submarine which sank in 1953.

The second ceremony commemorating the Dumluşınar Submarine Martyrs was held at the Barbaros Martyrs Cemetery. Following commemorative speeches and recitation of prayers for the martyrs, Governor Aktaş, Rear Admiral Ecevit, the accompanying military personnel, officials from the associations and foundations for the families of martyrs and veterans, and scouts laid flowers on the martyrs’ graves. ●





## 1915Çanakkale'ye “Avrupa Çelik Köprü Ödülü”

### 1915Çanakkale Receives the “European Steel Bridge Award”

Avrupa Yapısal Çelik Birliği (ECCS - European Convention for Constructional Steelwork) tarafından köprülerde çelik kullanımını teşvik etmek amacıyla her iki yılda bir verilen Avrupa Çelik Köprü Ödülü'ne bu yıl 1915Çanakkale Köprüsü layık bulundu.

“Karayolu ve Demiryolu Köprüleri Kategorisi”nde Avrupa'nın en iyisi seçilen 1915Çanakkale Projesi, modern mega mühendisliğin önemli bir örneği olarak adlandırıldı. Seçici jüri tarafından yapılan değerlendirmelerde ayrıca 1915Çanakkale Köprüsü, San Francisco'daki Golden Gate Köprüsü'ne kardeş bir yapı ve bölgenin yeni sembolü olarak tanımlandı.

Jüri üyelerinden, Avrupa Yapısal Çelik Birliği'nin ilk kadın yönetim kurulu üyesi, ilk kadın başkanı, beş yıl ara ile iki kez başkanlık yapmış olan Prof. Dr. Nesrin Yardımcı Tiryakioğlu ödül ile ilgili şu açıklamada bulundu: “1915Çanakkale Köprüsü, bölgedeki kuvvetli rüzgârlara ve deprem risklerine dayanıklı şekilde inşa edildi. Bu mega mühendislik yapısı, mimari açıdan da büyük beğeni topladı. Dört yıllık rekor sürede inşaatı tamamlanan asma köprüde, yapıya uygun yüksek mukavemetli çelik kullanımı, operasyonların daha hızlı, sağlam ve dayanıklı yürütülmesini sağladı. 1915Çanakkale Köprüsü günümüzün modern çelik yapıları için zengin bir örnek oluşturuyor.”

Avrupa Çelik Köprü Ödülleri Töreni, Türk Yapısal Çelik Derneği (TUCSA) tarafından ECCS ile koordineli olarak düzenlenen 10. Uluslararası Çelik Köprüler Sempozyumu (SBIS 2022) ile eşgüdümlü olarak 21-22 Eylül'de İstanbul'da gerçekleştirilecek. ●

Granted biennially by the ECCS (European Convention for Constructional Steelwork) to promote the use of steelwork in bridge construction, the European Steel Bridge Award was presented this year to the 1915Çanakkale Bridge.

The 1915Çanakkale Project was awarded as the best European project in the category of “Road and Railway Bridges” and was described as an outstanding example of modern mega engineering. The professional jury also appraised the 1915Çanakkale Bridge as the legitimate younger sister of the Golden Gate Bridge in San Francisco, USA and a new landmark of the region.

As the first woman board member and twice-president (with a five year interval during terms) of the European Convention for Constructional Steelwork, Prof. Dr. Nesrin Yardımcı Tiryakioğlu was serving in the jury and made the following statement: “The 1915Çanakkale Bridge was constructed to withstand high winds and major seismic actions in the area. This mega engineering structure is also architecturally appealing. Built with appropriate high strength steels within a recordbreaking timespan of four years, the suspension bridge enables safe and durable operations. Such high-end structures like the 1915Çanakkale Bridge nourish the fascination for modern steel construction.”

The European Steel Bridge Award Ceremony will be held on 21-22 September in Istanbul in tandem with the 10<sup>th</sup> International Symposium for Steel Bridges for a Green Planet (SBIS 2022) organized by the Turkish Constructional Steelwork Association (TUCSA) in coordination with ECCS. ●

## Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu'ndan 1915Çanakkale Ziyareti

### Çanakkale Chamber of Commerce and Industry Board of Directors' Visit to 1915Çanakkale

Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası (ÇTSO) Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Semizoğlu, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Murat Aydoğdu ve Yönetim Kurulu Üyeleri Bülent Erdoğan, Deniz Tennioğlu, Özgür Ekşi ve Genel Sekreter Sema Sandal, 8 Mart'ta 1915Çanakkale Köprüsü'nü ziyaret ederek ÇOK A.Ş. CEO'su Mustafa Tanrıverdi ile bir araya geldi.

ÇTSO Yönetim Kurulu Başkanı Semizoğlu görüşmeyle ilgili şu açıklamalarda bulundu: “1915Çanakkale Köprüsü 'en'lerin köprüsü olarak anılmaya aday dev bir yapı. Cumhuriyet'in 100'üncü kuruluş yıl dönümünü temsil eden 2023 metrelik orta açıklığıyla köprü, 'dünyanın en uzun açıklıklı asma köprüsü' unvanına sahip olacak. Köprü tamamlandığında her bir kulenin deniz seviyesinden yüksekliği ise 334 metre olacak ve dünyanın en yüksek asma köprü kuleleri unvanını alacaklar. Köprü'nün teknik olarak detaylı bilgilerini CEO Mustafa Tanrıverdi'yi ziyaret ederek kendisinden dinledik. Hepimiz çok heyecanlıyız. Köprü'nün ilimize getireceği rüzgârdan maksimum seviyede faydalanmalıyız. Orta ve uzun vadede hem ilimiz hem de ülkemiz için çok önemli ekonomik katma değerler ortaya çıkacağını düşünüyorum.” ●

Çanakkale Chamber of Commerce and Industry (ÇTSO) Chairperson Selçuk Semizoğlu, Vice Chairperson Murat Aydoğdu, Board Members Bülent Erdoğan, Deniz Tennioğlu, Özgür Ekşi and General Secretary Sema Sandal visited the 1915Çanakkale Bridge on March 8<sup>th</sup> and met with ÇOK A.Ş. CEO Mustafa Tanrıverdi.

ÇTSO Chairperson Semizoğlu gave the following brief about the meeting: “The 1915Çanakkale Bridge is a colossal work that will be remembered as a bridge of many breakthroughs. The bridge, with its main span of 2023 meters representing the centenary of the Republic's foundation, will be recorded as 'the world's longest midspan suspension bridge'. When the bridge is completed, each tower will be 334 meters-tall above sea level earning the title of the world's tallest suspension bridge towers. CEO Mustafa Tanrıverdi informed us personally about the bridge's technical features during our visit. We are all very excited. We must make sure that we benefit optimally from the forward momentum the bridge will bring the city. I believe that very significant economic contributions will be generated for our city and country in the mid and long term.” ●







## 1915Çanakkale İstihdamda da Rekortmen

### 1915Çanakkale Breaks Another Record, This Time in Employment

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni tamamlayan ve işleten DL E&C, Limak, SK ecoplant ve Yapı Merkezi ortaklığının istihdam çalışmaları, T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından ödüllendirildi. 1915Çanakkale, 2021 yılında Çanakkale'nin "en çok sigortalı istihdamı sağlayan", "en çok prim ödeyen", "en çok engelli istihdamı sağlayan" ve "en çok kadın sigortalı istihdamı sağlayan" şirket ödüllerine layık görüldü.

Ödüller, Türkiye Sosyal Güvenlik Kurumu Başkanı Cevdet Ceylan'ı temsilen, Sosyal Güvenlik Kurumu Çanakkale İl Müdürlüğü Sosyal Güvenlik Denetim Birimi Sorumlusu Muhittin Aka tarafından, ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Reşit Yıldız'a takdim edildi.

15 farklı ülkeden yaklaşık 30 bin kişiye istihdam sağlayan 1915Çanakkale Projesi'nde yüzde 95 oranında yerli iş gücünden yararlanıldı. 700'den fazla Türk mühendisin görev aldığı Proje, çok sayıda kadın mühendis istihdam etmesiyle de adından söz ettirdi. Proje'nin her adımında, kadınlar ve engelliler başta olmak üzere tüm dezavantajlı gruplara sağlanacak istihdam faydalarına odaklanan çalışmalar yapıldı. ●

The Joint Venture of DL E&C, Limak, SK ecoplant and Yapı Merkezi, that has completed and is now operating the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, received a number of awards from the Republic of Türkiye Ministry of Labour and Social Security for its employment practices. 1915Çanakkale was awarded for "highest employment level of social security recipients", "highest social security contribution", "highest employment level of persons with disabilities" and "highest employment level of women" in 2021.

The awards were presented, on behalf of the President of the Turkish Social Security Institution Cevdet Ceylan, by the Çanakkale Provincial Directorate of the Social Security Institution's Social Security Audit Division Chief Muhittin Aka to ÇOK A.Ş. Board Member Reşit Yıldız.

The 1915Çanakkale Project employed approximately 30 thousand people from 15 countries. 95 percent of the workforce was from Türkiye. Over 700 engineers were employed by the Project, many of whom were women. At every step of the Project, concentrated efforts have been made towards providing all disadvantaged groups, like women and people with disabilities, with employment benefits. ●

## Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu 1915Çanakkale Köprüsü'nde

### Presidential Cycling Tour of Türkiye is on the 1915Çanakkale Bridge



Dünyanın ilk ve tek kıtalararası etaplı bisiklet yarışı olan Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu'nda bu yıl ilk kez 1915Çanakkale Köprüsü geçilerek tarihi bir etap gerçekleştirildi.

Türkiye Bisiklet Federasyonu tarafından Cumhurbaşkanlığı himayelerinde düzenlenen Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu'nun 57'ncisi 10 Nisan'da Bodrum'dan başladı. 25 takımdan 157 bisikletçinin katıldığı turun Edremit-Eceabat etabında, Asya ile Avrupa arası Çanakkale Boğazı üzerinden ilk kez bisikletle geçildi. Dünyanın önde gelen profesyonel takımlarından dünya ve olimpiyat madalyalı sporcular ile Türk sporcuların ve genç yeteneklerin katıldığı 57. Cumhurbaşkanlığı Türkiye Bisiklet Turu, başta Eurosport olmak üzere 120'nin üzerinde ülkede, ulusal ve uluslararası kanallardan yapılan canlı ve banttan yayınlar ile dünya genelinde geniş ilgi topladı.

Otoyol ve Köprü güzergâhında sporcular için hazırlanan dev pankart ile VMS panellerinden aktarılan başarı dilekleri dikkat çekerken 1915Çanakkale çalışanları da sporcuları ellerinde bayraklarla selamladı. Bisikletçiler köprüden geçerken çekilen kareler basında geniş yer buldu.

57. Piyade Alayı Şehitliği'nde tamamlanan tarihi etabı, Avustralyalı Caleb Ewan 4 saat 54 dakikalık dereceyle ilk sırada bitirdi. Yarış sonrasında dereceye giren sporculara ödülleri Vali İlhami Aktaş, Cumhurbaşkanı Başdanışmanı Mücahit Küçükylmaz, Çanakkale Savaşları ve Gelibolu Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir ve Türkiye Bisiklet Federasyonu Başkanı Emin Müftüoğlu verdi. ●



The world's first and only intercontinental road cycling stage race, the Presidential Cycling Tour of Türkiye included for the first time this year the 1915Çanakkale Bridge in its route, thus marking this stage of the race with historical significance.

Organized by the Cycling Federation of Türkiye under the auspices of the Presidency, the 57<sup>th</sup> Presidential Cycling Tour of Türkiye set off on April 10<sup>th</sup> in Bodrum. One hundred and fifty-seven cyclists from 25 teams participated in the race. In the Edremit-Eceabat stage of the race, the Çanakkale Strait between Asia and Europe was crossed by bike for the first time in its history. With participants including World and Olympic medalists, Turkish athletes and young talents, the 57<sup>th</sup> Presidential Cycling Tour was televised through live and recorded reports by national and international channels, including foremostly Eurosport, in over 120 countries, and was followed worldwide with great interest.

The giant banners and VMS panels along the Motorway and Bridge route displayed messages to the athletes wishing them success. The 1915Çanakkale staff greeted the cyclists waving flags. There was wide press coverage of the event with many newspapers publishing photos of the cyclists crossing the bridge.

Finishing at the 57<sup>th</sup> Infantry Regiment Cemetery, this historical stage was won by the Australian cyclist Caleb Ewan at 4 hours and 54 minutes. The winners of the race received their awards from Governor İlhami Aktaş, President's Chief Advisor Mücahit Küçükylmaz, Director of Gallipoli Peninsula Historical Site İsmail Kaşdemir and President of the Turkish Cycling Federation Emin Müftüoğlu. ●





## 1915Çanakkale Köprüsü'nden Triatlon Geçti A Triathlon Crossed the 1915Çanakkale Bridge

İki kıtayı birleştiren dünyadaki nadir triatlon buluşmalarından biri olan 1915Çanakkale Köprüsü Gelibolu Triatlonu, Gelibolu Yarımadası'nda 21-22 Mayıs'ta gerçekleştirildi. Türkiye Triatlon Federasyonu tarafından 1915Çanakkale Otoyolu ve Köprüsü ana sponsorluğunda Çanakkale Zaferi'nin 107. yılı dolayısıyla düzenlenen turnuvaya, elit, yaş grubu ve paratriatlon kategorilerinde Türkiye'nin en iddialı 550 triatlet katıldı.

2100 metre yüzme, 112 kilometre bisiklet ve 23 kilometre koşu etaplarını içeren uzun mesafe triatlon yarışı, "TCG Karabiga" gemisinden Çanakkale Boğaz ve Garnizon Komutanı Tuğamiral Mustafa Turhan Ecevit'in verdiği start ile başladı. Triatletler 1915Çanakkale Köprüsü'nü bisikletle geçtiler. Yaş grubu kategorisi erkeklerde Tahsin Özgür, kadınlarda ise Özge Uzun, birinciliği kazandı.

Dereceye girenlere ödülleri, Çanakkale Valisi İlhami Aktaş, TTF Başkanı Bayram Yalçınkaya, Eceabat Kaymakamı Mustafa Çiftçiler ve Çanakkale Gençlik ve Spor İl Müdürü Ömer Kalkan'ın yanı sıra; ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyeleri Ömer Güzel ve Youngjin Woo ile ÇOK A.Ş. Teknik Konulardan Sorumlu Direktör Edward Hong ve ÇOK A.Ş. CFO'su Murat Sarıkaya tarafından verildi.

73 yaşındaki milli sporcu Ali Bıdı, 1915Çanakkale Köprüsü Gelibolu Triatlonu'nda 65+ yaş kategorisinde kazandığı kupa ve madalyasını şehitlere adadı.

Triatlonun önümüzdeki yıldan itibaren Çanakkale'de savaşmış ülkelerin sporcuları başta olmak üzere geniş bir uluslararası katılımı gerçekleştirilmesi planlanıyor. ●

One of the world's rare triathlon meets that connect two continents, the 1915Çanakkale Bridge Gallipoli Triathlon was realized on 21-22 May on the Gallipoli Peninsula. Organized by the Turkish Triathlon Federation, with the 1915Çanakkale Motorway and Bridge as the main sponsor, to honor the 107<sup>th</sup> anniversary of the Çanakkale Victory, the triathlon welcomed 500 triathletes competing in the categories of elite, age group and paratriathlon.

The triathlon comprised three stages: 2100 meters of swimming, 112 kilometers of cycling, 23 kilometers of running. The start signal was given by the Commander of the Çanakkale Strait and Garrison Rear Admiral Mustafa Turhan Ecevit. The triathletes cycled over the 1915Çanakkale Bridge. In the age group category, Tahsin Özgür won the men's race, Özge Uzun came first in the women's race.

The winners' awards were presented by the Governor of Çanakkale İlhami Aktaş, TTF President Bayram Yalçınkaya, District Governor of Eceabat Mustafa Çiftçiler, Çanakkale Provincial Director of Youth and Sports Ömer Kalkan, ÇOK A.Ş. Board Members Ömer Güzel and Youngjin Woo and ÇOK A.Ş. Technical Director Edward Hong and ÇOK A.Ş. CFO Murat Sarıkaya.

National athlete Ali Bıdı at 73 years of age dedicated the cup and the medal he won in the 65+ category in the 1915Çanakkale Gallipoli Triathlon to the martyrs.

Going forward, the plan is to open the triathlon to international participation from next year onwards and especially include the athletes from countries that fought in Çanakkale. ●

## Nusrat için Denizin Derinliklerine Plaket Bırakıldı

### A Plaque was Laid for Nusrat on the Seabed

Çanakkale Deniz Savaşları'nın kazanılmasında büyük payı bulunan Nusrat Mayın Gemisi'ni anmak için dalgıçlar tarafından mayınların döküldüğü denizin derinliklerine metal plaket indirildi.

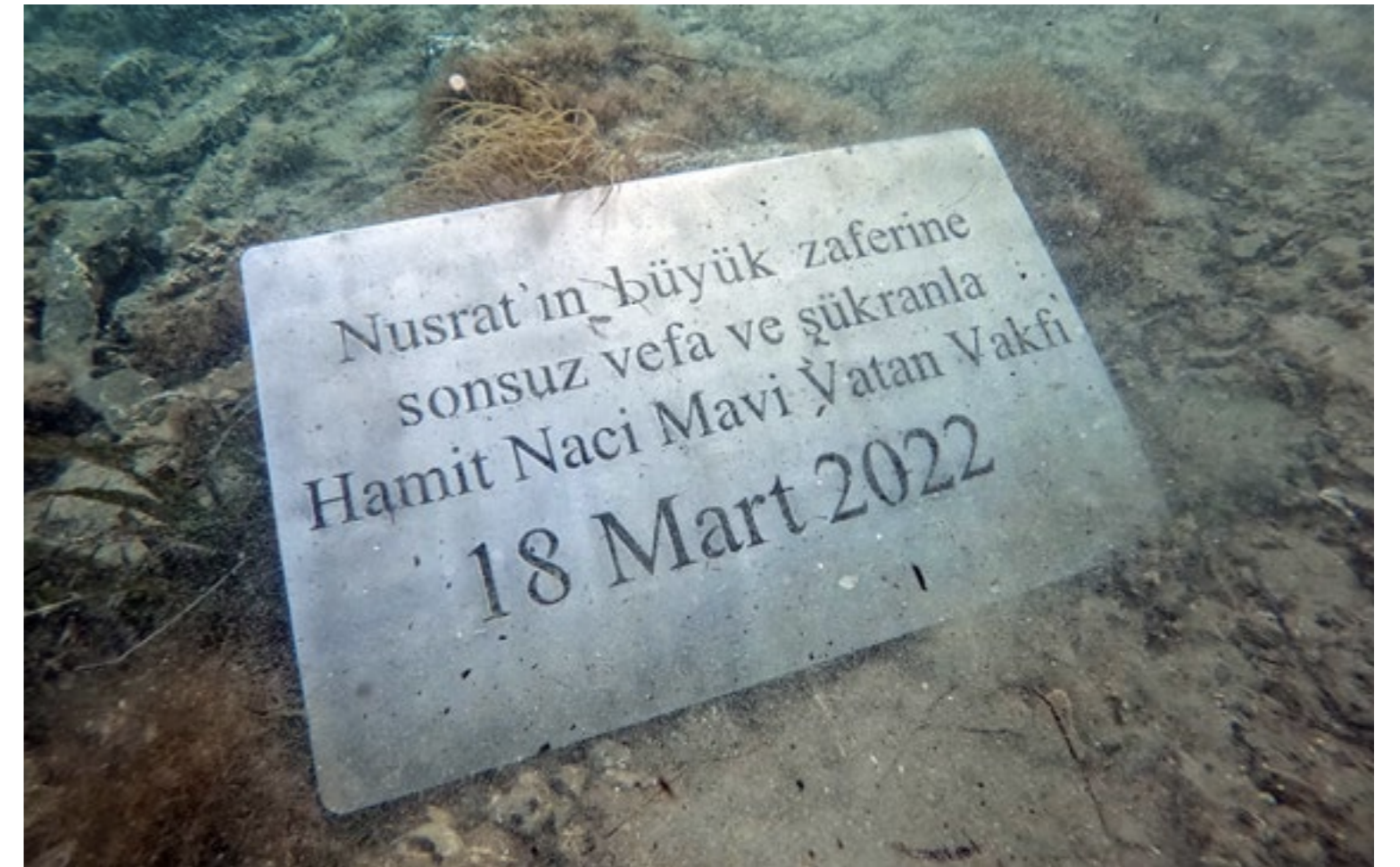
Hamit Naci Mavi Vatan Vakfı tarafından 19 Mart'ta Karanlık Liman yakınlarında düzenlenen etkinlikte, Çanakkale Balıkadamlar Kulübü dalgıçları Oğuzhan Zeybek, Arif Bodur, Gökhan Karakaş ve Ender Döken, Çanakkale Türküsü eşliğinde denize daldı. Dalgıçlar, Nusrat Mayın Gemisi için özel olarak hazırlanan plaketi dört metre derinliğe yerleştirdi.

Nusrat Mayın Gemisi'nin Komutanı Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey'in torunu Cihat Gündoğdu ile Çarkçıbaşı Yüzbaşı Ali Yaşar Denizalp Bey'in torunu Atilla Denizalp ve Donanma Komutanı Kasımpaşalı Ahmet Arif Bey'in torunu Arif Bodur'un katıldığı etkinlikte, 107 yıl önce dökülen mayınlarla dünya tarihini değiştiren geminin önemi anlatıldı. Hamit Naci Mavi Vatan Vakfı Kurucu Başkanı Cem Gürdeniz yaptığı konuşmada "Nusrat Mayın Gemisi kahramanlarına ve cesaretlerine olan borcumuzu ödemek istedik. Tarihin seyrini değiştiren Nusrat Mayın Gemisi bu kez de suyun altında bir plaketle ölümsüz oldu." dedi. ●

In commemoration of Nusrat the Minelayer, which played a critical role in the Çanakkale Naval Wars Victory, divers laid a metal plaque in the depths of the sea where the ship once laid its mines.

As part of the event organized by Hamit Naci Mavi Vatan Foundation on March 19 in the vicinity of Karanlık Liman ("Dark Harbor"), the divers of Çanakkale Divers Club Oğuzhan Zeybek, Arif Bodur, Gökhan Karakaş and Ender Döken dived as the song Çanakkale Türküsü accompanied them in the background. The divers laid the commemorative plaque for Minelayer Nusrat at a depth of four meters.

Attended by Cihat Gündoğdu, the grandson of the Commander of Nusrat Lieutenant İsmail Hakkı Bey, and Atilla Denizalp, the grandson of the Chief Engineer Ali Yaşar Denizalp Bey, and Arif Bodur, the grandson of the Fleet Commander Ahmet Arif Bey of Kasımpaşa, the event focused on the significance of the ship which changed the course of history 107 years ago. The Founding President of Hamit Naci Mavi Vatan Foundation Cem Gürdeniz gave a speech and said: "We wanted to pay our debt of gratitude to the valiant heroes of Minelayer Nusrat. The ship that changed the course of history has been immortalized with this underwater plaque." ●







## Çanakkale Batıkları Görüntüledi

### Çanakkale's Epic Shipwrecks Captured on Film

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları ve Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı tarafından Seddülbahir köyü açıklarında oluşturulan Gelibolu Tarihi Su Altı Parkı'ndaki batık savaş gemilerinden SS Milo ve HMT Lundy, Anadolu Ajansı ekibi tarafından görüntüledi.

Dünyanın Birinci Dünya Savaşı temalı ilk su altı parkı olma özelliğine sahip bölgeye su altı dalışı, dalgıçlar ve eğitimler eşliğinde 17 Mart'ta gerçekleştirildi.

Çanakkale'ye yapılan çıkarmalarda sahili aydınlatmada kullanılan SS Milo, Ekim 1915'teki muharebelerde betonla doldurulup karaya oturtulmuş, sabit iskeleye dönüştürülmüştü. Daha sonra terk edilen ve batık haline gelen gemi, Anzak Koyu'nda denizin yedi metre derinliğinde bulunuyor ve karadan da görülebiliyor.

34 metre uzunluğundaki İngiliz yapımı HMT Lundy ise, Anafartalar Limanı'nın Suvla Koyu açıklarında 27 metre derinlikte kum zemin üzerinde yer alıyor. İtilaf Devletleri'nin çıkarması sırasında koyda mayın tarama görevi yapan gemi, Ağustos 1915'te Kalyan adlı gemiye mühimmat yüklerken Türk topçusunun ateşiyle batırıldı.

Çanakkale Savaşları ve Gelibolu Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir yaptığı açıklamada, dünyanın en büyük açık hava müzesi olan bölgenin, Su Altı Parkı'nın da açılmasıyla daha da ilgi çektiğini belirtti. ●

SS Milo and HMT Lundy, two of the sunken battleships in the Gallipoli Underwater Historical Park, opened by the Turkish Ministry of Culture and Tourism's Directorate of Gallipoli Peninsula Historical Site, off the coast of Seddülbahir Village, were filmed by the crew of Anadolu Agency.

The dive in the world's first World War-I themed underwater park was performed on March 17 by professional divers accompanied by instructors.

Having been used to illuminate the shore during the landings in Çanakkale, SS Milo was grounded and filled with cement in October 1915 to form a breakwater. The ship was later abandoned and became a shipwreck, now sunken at a depth of 7 meters in the Anzac Bay, albeit still visible from the shore.

The British-built HMT Lundy is 34 meters long and currently lays on a bed of sand at a depth of 27 meters off Suvla Cove in the Anafartas Harbor. The ship had served as a mine sweeper in the cove during the landing of the Allied Powers and was sunk by Turkish artillery fire while loading ammunitions to SS Kalyan in August 1915.

Director of the Gallipoli Peninsula Historical Site İsmail Kaşdemir stated that the Gallipoli Historical Underwater Park magnified the charm of the region which already attracted interest as the world's largest open-air museum. ●

## GÖKTÜRK-1 1915Çanakkale'yi Görüntüledi 1915Çanakkale Captured on Film by GÖKTÜRK-1



T.C. Millî Savunma Bakanlığı, 30 Mart tarihinde sosyal medya hesabından 1915Çanakkale Köprüsü'nün GÖKTÜRK-1 uydusu ile çekilen görüntülerini paylaştı. "18 Mart 2022'de açılışı yapılan 1915Çanakkale Köprüsü'ne bir de GÖKTÜRK-1 uydumuzun gözünden bakmak ister misiniz?" ifadesine yer verilen paylaşım büyük ilgi gördü.

Yüksek çözünürlüklü Elektro-Optik kamera taşıyan GÖKTÜRK-1 Yer Gözlem ve Keşif Uydusu Aralık 2016'da Fransız Guyanası'ndan uzaya fırlatılmıştı. Coğrafi kısıtlama olmaksızın dünya üzerinde herhangi bir bölgeden görüntü elde edilmesine imkân tanıyan GÖKTÜRK-1 Uydu Sistemi, Hava Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde Keşif Uydu Komutanlığı personeli tarafından komuta ve kontrol ediliyor. ●

On March 30, the Turkish Ministry of Defense shared on its social media page images of the 1915Çanakkale Bridge captured by the satellite GÖKTÜRK-1. The caption on the post read "The 1915Çanakkale Bridge was opened on March 18<sup>th</sup>, 2022. How about taking a look it as seen by our satellite GÖKTÜRK-1?" and was liked by many.

GÖKTÜRK-1 Earth Observation and Reconnaissance Satellite is equipped with a high-resolution electro-optic camera and was launched into space from the French Guiana in December 2016. GÖKTÜRK-1 Satellite System can acquire high resolution images from any place on Earth without geographical restrictions and is under the command and control of the Reconnaissance Satellite Command personnel as part of the Turkish Air Force. ●

## "Dünden Bugüne Yerel Basında 18 Mart Zaferi" Sergisi

### "The March 18 Victory Through Time" Exhibition

18 Mart Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Deniz Zaferi'nin 107. yıl dönümü münasebetiyle 16-23 Mart tarihleri arasında Çanakkale'de, "Dünden Bugüne Yerel Basında 18 Mart Zaferi" temalı bir sergi düzenlendi. Çanakkale Savaşları'ndan günümüze kadar Çanakkale Deniz Zaferi ile ilgili 90 yerel gazetesinin birinci sayfalarının yer aldığı sergi Troya AVM'de açıldı.

Çanakkale Gazeteciler Cemiyeti ile Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi İletişim Fakültesi tarafından düzenlenen serginin açılışına Çanakkale Valisi İlhami Aktaş, Belediye Başkanı Ülgür Gökhan, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Sedat Murat, Çanakkale Barosu Başkanı Av. Soner Aydın, Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı Bölge Müdürü Ali Güzel, Balıkesir Basın İlan Kurumu Müdürü Gökhan Eren, Çanakkale Ticaret Borsası Yönetim Kurulu Başkanı Kaya Üzen, ÇOMÜ İletişim Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Metin Kasım, Çanakkale Gazeteciler Cemiyeti Başkanı Hafize Akıncı, gazete temsilcileri ve davetliler katıldı. Sergiyi gezen Vali İlhami Aktaş, serginin hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür etti. ●

On the occasion of the 107<sup>th</sup> anniversary of March 18<sup>th</sup> Çanakkale Victory and Martyrs' Day, was held an exhibition themed "March 18 Victory in the Local Press Through Time" in Çanakkale between the 16<sup>th</sup> and 23<sup>rd</sup> of March.

The exhibition was hosted by Troya SM and comprised the cover pages of 90 local newspapers featuring news of the Çanakkale Naval Victory from the bygone days of the Çanakkale Wars until today.

The exhibition was organized by the Çanakkale Journalists Association and Çanakkale Onsekiz Mart University Faculty of Communications and was attended by Governor of Çanakkale İlhami Aktaş, Mayor Ülgür Gökhan, Çanakkale Onsekiz Mart University Rector Prof. Dr. Sedat Murat, President of the Çanakkale Bar Association Att. Soner Aydın, Presidential Directorate of Communications Regional Director Ali Güzel, Balıkesir Press and Advertising Association Director Gökhan Eren, Çanakkale Commercial Exchange Chairperson Kaya Üzen, Dean of the ÇOMÜ Faculty of Communications Prof. Dr. Metin Kasım, President of Çanakkale Journalists Association Hafize Akıncı, newspaper representatives and guests. After viewing the exhibition, Governor İlhami Aktaş thanked everyone who contributed to it. ●





## Gelibolu Yarımadası'nın Dijital Haritası Hazırlanıyor

### A Digital Map of the Gallipoli Peninsula is in the Making



Kültür ve Turizm Bakanlığı Çanakkale Savaşları ve Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı ile Harita Genel Müdürlüğü arasında Şubat ayında Tarihi Gelibolu Yarımadası'nın dijital haritasının çıkarılmasına yönelik bir protokol imzalandı.

Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir ve Harita Genel Müdürü Tuğgeneral Hurşit Ağırca tarafından imzalanan protokol kapsamında tarihi alanın tematik haritası, kartografik üretimi, basımı ve sunumu gerçekleştirilecek. Alanın dijital ve nesnel haritasının çıkarılarak Çanakkale Savaşları'na bu yöntemle farklı bir açıdan bakılmasını sağlayacak çalışmanın sonucunda, bölgenin ve muharebe sahasının kuş bakışı görülmesi, yeni yol güzergâhlarının belirlenmesi, muharebe sahalarının ve şehitliklerin ortaya çıkarılması hedefleniyor. ●

A protocol was signed in February between the Ministry of Culture and Tourism, Directorate of Gallipoli Peninsula Historical Site and General Directorate of Mapping regarding the digital mapping of the Historical Gallipoli Peninsula.

Signed by Director of the Historical Site İsmail Kaşdemir and General Director of Mapping Brigadier General Hurşit Ağırca, the protocol entails the thematic mapping of the historical site, cartographic production, printing and presentation. The site will be mapped digitally and objectively and will provide a new perspective on the Çanakkale Wars. The project aims to offer a bird's eye view of the region and the battle site, definition of new routes, identification of battle sites and cemeteries. ●

## ÇOMÜ Mühendislik Fakültesi 2022 Mezuniyet Töreni

### ÇOMÜ Faculty of Engineering Graduation Ceremony for the Class of 2022

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Mühendislik Fakültesi 2021-2022 Dönemi Mezuniyet Töreni 21 Haziran 2022 tarihinde İÇDAŞ Kara Yusuf Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi. İnşaat Mühendisliği bölümünden 47 yeni mezunun diploma aldığı törene Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Orhan Akdur, Fakülte Dekanı Prof. Dr. Tolga Bekler, Çanakkale Savaşları ve Gelibolu Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir, İMO Çanakkale Şubesi Yönetim Kurulu Üyeleri ve ÇOK A.Ş. CEO'su Mustafa Tanrıverdi katıldı.

ÇOK A.Ş. CEO'su Mustafa Tanrıverdi, Mühendislik Fakültesi İnşaat Mühendisliği bölüm birincisi ve aynı zamanda fakülte birincisi unvanları ile mezun olan Yusuf Tüfekçi'yi başarılarından dolayı kutlayarak, kendisine hediye takdim etti.

Törende, fakülte mezunları adına fakülte birincisi Yusuf Tüfekçi, Fakülte Dekanı Prof. Dr. Tolga Bekler ve Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Orhan Akdur birer konuşma yaptı. ●

Çanakkale Onsekiz Mart University Engineering Faculty's Graduation Ceremony in the 2021-2022 Academic Year was held on June 21, 2022 at İÇDAŞ Kara Yusuf Congress Center. 47 new graduates received their diplomas during the ceremony attended by Vice Rector Prof. Dr. Orhan Akdur, Faculty Dean Prof. Dr. Tolga Bekler, Çanakkale Wars and Gallipoli Historical Site Director İsmail Kaşdemir, İMO Çanakkale Office Board Members and ÇOK A.Ş. CEO Mustafa Tanrıverdi.

ÇOK A.Ş. CEO Mustafa Tanrıverdi congratulated and presented a gift to Yusuf Tüfekçi who graduated from the Faculty of Engineering Department of Civil Engineering at the top of his class and the faculty.

At the ceremony, the highest ranking graduate Yusuf Tüfekçi gave a speech on behalf of all faculty graduates. Faculty Dean Prof. Dr. Tolga Bekler and Vice Rector Prof. Dr. Orhan Akdur also addressed the audience. ●



## Anadolu'ya Yolculuk Çalıştayı Gerçekleştirildi

### Journeying into Anatolia Workshop



The workshop "Journeying into Anatolia" was held in Çanakkale on March 21 under the auspices of the Governorship of Çanakkale with the support of the Ministry of Culture and Tourism.

Organized with focus on the development of alternative tourism sites and touristic products, and increasing efficiency in tourism, the workshop was attended by Governor İlhami Aktaş, AK Party MP for Çanakkale Jülide İskenderoğlu, President of Medical Tourism Association Dr. Sinan İbip, Turkish Employment Agency (İŞKUR) Provincial Director Mehmet Uğur Yavuz, Environment Urbanization Climate Change Provincial Director Bekir Çelen, South Marmara Development Agency (GMKA) General Secretary Abdullah Güç, Agriculture and Rural Development Support Agency (TKDK) Provincial Coordinator Hasan İskender, Turkish Hoteliers Association Representative for Çanakkale Mehmet Satar, Turkish Travel Agencies Association Head of Çanakkale Bay Regional Council of Representatives Ahmet Çelik, Head of Çanakkale Touristic Hoteliers, Operators and Investors Association Nilgün Gökser, ÇOMÜ representatives, municipal representatives, hoteliers and travel agencies representing the tourism sector, and health sector executives.

The workshop provided a platform for exchanging views on the strengths and weaknesses of Çanakkale and the region in terms of tourism, the needs of incoming tourists, various measures to enhance touristic capacity, potential for alternative tourism, values that need more emphasis and the roles and responsibilities of various institutions in the actualization of these projections. ●

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın desteğiyle Çanakkale Valiliği himayesinde düzenlenen "Anadolu'ya Yolculuk" çalıştayı 21 Mart'ta Çanakkale'de gerçekleştirildi.

Alternatif turizm alanları ile ürünlerinin geliştirilmesine ve turizm verimliliğinin artırılmasına yönelik çalışmaya Vali İlhami Aktaş, AK Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu, Medikal Turizm Derneği Başkanı Uzman Dr. Sinan İbip, Türkiye İş Kurumu (İŞKUR) İl Müdürü Mehmet Uğur Yavuz, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürü Bekir Çelen, Güney Marmara Kalkınma Ajansı (GMKA) Genel Sekreteri Abdullah Güç, Tarım ve Kırsal Kalkınmayı Destekleme Kurumu (TKDK) İl Koordinatörü Hasan İskender, Türkiye Otelciler Birliği Çanakkale Temsilcisi Mehmet Satar, Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği Çanakkale Körfez Yöresel Temsil Kurulu Başkanı Ahmet Çelik, Çanakkale Turistik Otelciler, İşletmeciler ve Yatırımcılar Derneği Başkanı Nilgün Gökser, ÇOMÜ temsilcileri, belediye temsilcileri, turizm sektöründen otelciler ve seyahat acenteleri ile sağlık sektörü yöneticileri katıldı.

Çalıştayda, Çanakkale ve bölgenin turizm yönünden güçlü ve zayıf yönleri, bölgeye gelen turistlerin ihtiyaçları, turizm kapasitenin artırılması için neler yapılması gerektiği, alternatif turizm potansiyeli, ön plana çıkarılması gereken değerler ve bunların yapılması için kurum ve kuruluşlara düşen görevler üzerinde fikir alışverişinde bulunuldu. ●





# BÜYÜK BAŞARI, BÜYÜK GURUR, BÜYÜK KAZANIMLAR

GREAT  
ACCOMPLISHMENT,  
GREAT PRIDE,  
GREAT GAINS

1915Çanakkale Projesi rekor bir sürede başarıyla tamamlandı. Proje'yi yürüten uluslararası ortak girişimin yönetim kurulu üyelerinden ortaya çıkan anıt eseri ve yapım sürecini kendi açılarından değerlendirmelerini, görüş ve duygularını bizimle paylaşmalarını istedik.

The 1915Çanakkale Project was completed within a record-breaking timespan.

We asked the board members of the international joint venture running the Project to share with us their evaluations, thoughts and feelings about the

construction process and the ensuing monumental work.

“Kore vatandaşları da bu başarıyı en az Türkler kadar sevinçle karşıladı.”

“Korean citizens welcomed this success with as much delight as the Turks, if not more.”

**YOUNGJIN WOO**  
DL E&C Başkan Yardımcısı DL E&C Vice President

**İLK BÜYÜK** mutluluğu 1915Çanakkale ihalesini kazandığımızda yaşadık. Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü ihalesini kazanmak hepimizi çok heyecanlandırmıştı. Proje'nin finansman, tasarım ve yapım aşamaları ayrı ayrı pek çok zorluk içeriyordu. Özellikle Çanakkale bölgesindeki şiddetli rüzgâr nedeniyle kule inşası, kedi yolu kurulumu ve kablo montajı operasyonlarının kolay olmayacağını biliyorduk. Ancak DL E&C, Limak, SK ecoplant ve Yapı Merkezi'nin deneyimli ekipleri yenilikçi fikirleri ve oluşturdukları güçlü sinerji ile tüm zorlukların üstesinden gelmeyi başardı. Beklenmedik pandemi sürecine rağmen, ciddi herhangi bir sorunla karşılaşmadan Proje'yi öngörülen zamandan önce tamamlayarak mutlulukların en büyüğünü yaşadık.

1915Çanakkale Projesi Kore'de de çok ünlü. Kore vatandaşları da bu başarıyı en az Türkler kadar sevinçle karşıladı. Köprü'nün tamamlanmasının ardından Proje'nin Kore İnşaat Mühendisleri Derneği tarafından “2022 Yılı'nın Yapısı” seçilmesi bunun bir göstergesi.

1915Çanakkale Projesi kapsamında hayata geçirdiğimiz önemli teknolojik yeniliklerden dolayı da büyük gurur duyuyoruz. Efektif deprem dayanımı için izole temel, 1960 MPa çekme mukavemetli tel ve tam otomatik kurulumlu kaldırma portalı bu yenilikler arasında sayılabilir. Özellikle DL E&C olarak kendi geliştirdiğimiz bir inovasyon olan M-Process'i 1915Çanakkale Projesi'nde uyguladık. Ön planlama ve uygulama aşamalarında kullanılan M-Process sayesinde zaman kaybını önleyerek üretkenliği büyük oranda artırmayı başardık.

DL E&C olarak yurt dışında pek çok proje gerçekleştirdik. Ancak 1915Çanakkale yurt dışında inşa ettiğimiz ilk asma köprüydü. Şahsen benim için, ihale, finansman, inşaat ve işletme aşamalarını içeren yatırım projelerinin sorumluluğunu üstlenen bir DL E&C temsilcisi olarak, bu tarihi Proje'de yer almak çok derin bir anlam ve önem taşıyor. 1915Çanakkale, İstanbul dışında Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ilk köprü; dolayısıyla hem coğrafi hem de siyasi açıdan son derece önemli. DL E&C her zaman insanların uyum içinde birlikte var olabilecekleri ortamlar inşa etmeye ve topluma katkıda bulunarak değer yaratmaya odaklanmış ve bu hedeflere yönelik çaba göstermiştir. 1915Çanakkale'nin bu ideali hayata geçiren en güzel örneklerden biri olduğunu rahatlıkla söyleyebilirim. ●



**OUR FIRST** moment of great joy came when we won the 1915Çanakkale tender. Winning the tender for the world's longest midspan suspension bridge was immensely exciting for us all. The financing, design, and construction stages of the Project each presented a great number of challenges. Especially on account of the furious winds that are characteristic of the Çanakkale region, we knew that the catwalk erection and cable installation operations would not be easy. Nevertheless, experienced teams of DL E&C, Limak, SK ecoplant and Yapı Merkezi overcame all difficulties with their innovative ideas and the great synergy they created together. Despite the unforeseen pandemic phase, we were able to complete the Project in advance of the planned deadline without running into any serious problems. And our happiness was greater than words can describe.

The 1915Çanakkale Project is very famous in Korea. Korean citizens welcomed this success with as much delight as the Turks, if not more. The fact that the bridge was chosen “Structure of the Year 2022” by the Korean Society of Civil Engineers upon its completion is an indicator of that.

We are also very proud of the remarkable technological innovations we launched as part of the 1915Çanakkale Project, among which are the isolated foundation for effective earthquake resistance, wires with a tensile strength of 1960 MPa, and a lifting gantry with full automatic setup. Also in the 1915Çanakkale Project, we implemented one of our very own innovations. Developed by DL E&C, M-Process is used in preplanning and execution stages. With M-Process, we were able to make significant savings on time and considerably increase productivity.

DL E&C has realized a great number of projects abroad but the 1915Çanakkale was the first suspension bridge we constructed abroad. Personally for me, as a DL E&C representative responsible for the tender, financing, construction and operation stages of investment projects, it means a great deal to be a part of this historical Project. 1915Çanakkale is the first bridge that connects Asia and Europe outside of Istanbul; so it is of paramount significance both geographically and politically. DL E&C has always focused its efforts on constructing environments where people can coexist in harmony and creating value through contributions to society. I can confidently declare that 1915Çanakkale is one of the finest examples actualizing this ideal. ●



## “Ülkemiz inşaat mühendisliği sektörünün zirve noktası.”

### “The pinnacle of the civil engineering sector in our country.”

#### **NİHAT ÖZDEMİR**

**Limak Şirketler Grubu Onursal Başkanı**  
**Limak Group of Companies Honorary President**

**GEÇMİŞİMİZ**, bugünümüz ve geleceğimiz için zihnimize ve gönlümüze naksettiğimiz Çanakkale’de, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’ni rekor bir sürede tamamlayarak milletimizin kullanımına sunmanın haklı gururunu ve mutluluğunu yaşıyoruz. Hiç şüphesiz bu Proje, sadece bizim için değil, ortaklarımız için de bir iftihar vesilesi olmanın yanı sıra, heyecan, ilham ve güç kaynağı oldu. Asırlar boyu göğsümüzü kabartacak ‘dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü’ unvanıyla dünyaya, dünya mühendislik tarihine öncü bir köprüyü kazandırarak, her zaman vurguladığım ‘asırların hayalini’ gerçekleştirmiş olduk.

Ülkemiz inşaat mühendisliği sektörünün zirve noktası olarak nitelendirdiğim bu Proje, büyük güçlü Türkiye hedefine inanarak, tutkuyla kenetlenerek ve özveri ile inşa edilmiş bir takım ruhuyla gerçekleşti. Bölgenin coğrafi ve meteorolojik koşulları, Proje’nin büyüklüğü ve teknik zorlukları dikkate alındığında dünyanın iki kule arası en uzun mesafeye sahip asma köprüsünü dört yıl gibi rekor sayılabilecek bir zamanda tamamlamak, çok ciddi konsantrasyon, organizasyon ve dikkat gerektiriyor. Böylesi bir projeyi boyutları ile orantılı şekilde büyük düşünmek, tüm unsurları ile resmin bütününe görmeniz gerekiyor.

İşte bizler de, 30 bini aşkın çalışanımız ile sahada emek vererek, alın teri dökerek öngörülen teslim tarihinden 1,5 yıl önce bu Proje’yi tamamladık. Pandeminin, küresel tedarik zincirlerinin zorlayan koşullarına rağmen, gerekli tedbirleri alarak 7 gün-24 saat çalıştık. Eğer bugün 1915Çanakkale Köprüsü, inşaat mühendisliğinin bir başyapıtı olarak Çanakkale Boğazı’nda yükseliyorsa, bu birlikte emek ve gayret sarfeden takımın, takım ruhunun bir eseridir.

Ben bir kez daha bu hayalin gerçekleşmesinde desteklerini bizlerden esirgemeyen başta Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu ve kendilerinin nezdinde tüm Bakanlığımıza; Proje’nin başlangıç ve devamında görev yapmış önceki dönem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlarımıza; Karayolları Genel Müdürlüğümüze, Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge



**İN ÇANAKKALE**, a city we have engraved in our hearts and minds to honor our past, present and future, we are savoring the well-deserved pride and joy of presenting our nation with the 1915Çanakkale and Motorway Project which we have completed within a record-breaking time span. Without a doubt, this Project has been a source of pride as well as excitement, inspiration and strength, not just for us but also for our partners. Having earned the title of “the longest midspan suspension bridge in the world”, which will make our chests swell with pride for centuries to come, we have gifted to the world engineering history a trailblazing bridge and actualized the ‘dream of centuries’, which has always been my special point of emphasis.

This Project, which in my view is the pinnacle of the civil engineering sector in our country, has been realized by believing in the goal of a strong and great Türkiye, uniting in passionate solidarity and selflessly devoting ourselves to team building and team spirit. In view of the geographic and meteorological conditions in the region, the size of the Project and its technical challenges, it takes serious concentration, organization and attention to complete the world’s longest suspension bridge with the length of its span between the two towers in the recordbreaking time of four years. A great vision is required to match the great size of the Project. One needs to be able to see the whole picture in full detail.

So, with over 30000 employees, we labored assiduously on site and completed the Project 1,5 years in advance of the stipulated deadline. Despite the challenging conditions of the pandemic and the global supply chain, we worked 7 days a week and 24 hours a day with all the necessary measures in place. If today, the 1915Çanakkale Bridge towers above the Çanakkale Strait as a masterpiece of civil engineering, it is the work of a team that strove and pushed forward together, united in unshakeable solidarity.

Once again, on behalf of myself and my company I would like to thank firstly our President Recep Tayyip Erdoğan, then our Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu and the entire Ministry staff for their unwavering support through the actualization of this dream; the former Ministers of Transport and Infrastructure who served during the initial and early stages of the Project; General Directorate of Highways, Highways

Müdürlüğümüze, kurumlarımıza, bürokratlarımıza; bu dev Proje’nin küresel çapta yarışa dönüşen finansman sürecinde ellerini taşın altına koyan ve hayalimize ortak olan 11 farklı ülkeden 25 ayrı banka ve finans kurumuna; inşa sürecinde görev alan tüm tedarikçi ve alt yüklenicilerimize; onlarca farklı ülkeden gelerek bizimle çalışan yüzlerce mühendisimize, binlerce işçimize ve en nihayetinde Proje’nin hayata geçirilmesinde 7 gün-24 saat birlikte mesai harcadığımız Proje ortaklarımıza, şahsım, şirketim adına teşekkür ediyorum. ●

## “Katma değerleri bir potada erittik.”

### “We created a melting pot of added values.”

#### **EBRU ÖZDEMİR**

**Limak Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı**  
**Limak Group of Companies Chairperson of the Board**

**DAHA ÖNCE** söylediğim gibi, 1915Çanakkale Projesi gerçekten benim ‘göz bebeği’ projelerimden biri. Hiç şüphesiz her proje önemli, ancak bazılarının kalbinizdeki, aklınızdaki yeri bir farklı oluyor. İşte 1915Çanakkale’nin de benim kalbimde, aklımda öyle bir yeri var. Bir kere Proje, ülkemizin ve milletimizin destansı bir zafere imza atarak, tarihe adını yazdıran Çanakkale’de yükseliyor. Çanakkale’de verilen mücadele sadece Anadolu coğrafyasının kaderini değil, tüm dünyanın kaderini değiştirmiş. Böylesi anlamlı bir coğrafyada, böylesi tarihi bir mirasın etkisi altında Proje’yi gerçekleştirmek ve tamamlamak hem büyük bir sorumluluk hem de büyük bir gurur vesilesi.

Proje’nin değişik safhalarında 17 bini köprümüz ve 13 bini otoyolumuz olmak üzere, toplam 30 bini aşkın arkadaşımız sahada emek verdi, ter döktü. Temel attığımız günden bugüne, Covid-19 pandemisi dâhil 7 gün 24 saat hiç durmadan çalıştık ve bu muhteşem eseri ülkemize kazandırdık. Şirket olarak kazanımlarımız büyük... Çok büyük. Biliyorsunuz iki Türk ve iki Güney Koreli ortaktan oluşan bir yapı ile bu mega Proje’yi tamamladık. Baktığımızda iki farklı coğrafi ve ülke kültürü ve beraberinde dört farklı şirket kültürü var. Biz dört ortak ihale sürecinden başlayarak birlikte çok yoğun vakit geçirdik, fiziksel olarak birlikte çok mesai harcadık. Bu da birbirimizi tanıma sürecini hızlandırdı, birbirimizden öğrenme sürecini artırdı.

Dediğim gibi birbirimizden çok şey öğrendik. Bunu ben kurumsal bir kazanım olarak görüyorum ve çok değer veriyorum. Mevcut yapımızda her ortak geçmiş

Regional Directorate of Public Private Partnership, public institutions, bureaucrats, 25 banks and financial organizations from 11 countries, that shouldered responsibility and shared in our dream through the globally competitive financing phase of this massive Project; all the suppliers and subcontractors that served through the construction phase; hundreds of engineers and thousands of workers who came to work with us from dozens of countries, and finally our Project partners with whom we worked shoulder to shoulder 7 days a week, 24 hours a day to bring this Project to life. ●



**AS I SAID** before, the 1915Çanakkale Project is one of those projects that are very precious to me; it is like “the apple of my eye”. Undoubtedly, every project is important but sometimes some projects hold a special place in your heart and mind. To start with, the Project is coming to life in the very place where our country and our people won a legendary victory and made history. The battle that was fought in Çanakkale changed the destiny not only of Anatolia but the entire world. In a land loaded with so much meaning, realizing and completing such a project while experiencing the influence of this glorious historical legacy is both a great responsibility and a source of great pride.

Through various stages of the Project, over 30 thousand employees, 17 thousand of whom were on the bridge and 13 thousand on the motorway, exerted themselves on site. From the day we broke ground until today, including the days of Covid-19 pandemic, we worked non-stop 7 days a week, 24 hours a day to present our country with this magnificent structure. As a company, we have gained so much... So very much. As you know, we completed this mega Project as a joint venture of two Turkish and two Korean companies. So, there are two different geographical and national cultures, four different corporate cultures. Beginning with the tender process, these four companies spent a lot of time together, putting in physical hours together. It was an intensive period that accelerated the process of getting to know each other and increased the opportunities of learning from each other.





iş tecrübesine göre farklı alanlarda doğal olarak daha fazla katma değer sağladı. İşte biz bu katma değerleri bir potada erittik. İnanıyorum ki önümüzde, bu kazanımları kullanacağımız bir dönem var. Bu açıdan çok önemli olduğuna inanıyorum.

Kazanım demişken, elbette mühendislik anlamında hem ulusal hem küresel kazanımdan bahsetmem lazım. 1915Çanakkale Köprüsü'nün en benzersiz özelliği, 2023 metrelik orta açıklığı. Köprü, bu özelliğiyle 'dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü' unvanına sahip ve bu dünya mühendislik tarihine Türk inşaat sektörünün büyük bir başarısı olarak geçti. İnşa sürecinde alanında en son teknolojileri ve onlara bağlı çözümleri kullandık. Bunun ülkemiz mühendislik tarihinde bir dönüm noktası olduğuna inanıyorum. Benzer şekilde bu, dünya mühendislik tarihi için de önemli bir kilometre taşı.

Kazanımlar konusunda son olarak, bir kadın mühendis olarak, Proje'nin hayata geçmesinde kadın mühendislerin oynadığı ve üstlendiği role de değinmeden geçemeyeceğim. Dediğim gibi sayısız mühendis bu Proje için çalıştı. Ve mühendislerden neredeyse yüzde 90'ı Türk mühendisti. Bunlardan 50'si ise kadın mühendis. Hem Köprü hem Otoyol tarafında çok farklı alanlarda görev aldılar. Aralarında inşaat mühendisleri, çevre mühendisleri var. Çok farklı pozisyonlarda çalıştılar. Bu kadın mühendislerinden beşi aynı zamanda Türkiye'nin Mühendis Kızı, yani TMK öğrencisi. Bu da benim için ayrı bir gurur vesilesi. Mühendislik kariyerlerinin başında, böylesi görkemli ve

As I said, we learnt a lot from each other. I consider this a huge gain from the corporate perspective and I treasure it. In this structure, each partner's contribution of added value was in correlation to its past experiences in business. We created a melting pot of these added values. I believe that in the future there will come a time when we put these gains into good use. So I think it is very important in that sense.

On the subject of gains, I must talk about what we have gained in terms of engineering both on a national and global scale. The most outstanding and unique feature of the 1915Çanakkale Bridge is its midspan of 2023 meters. As such, the bridge proudly bears the title of "the longest midspan suspension bridge in the world" and this accomplishment was marked in the world engineering history as the great feat of the Turkish construction sector. In the construction process we used the latest technologies and correlated solutions. I believe that it was a turning point in the history of our country's engineering practices. Likewise, it is also a significant milestone in the world engineering history.

Finally on the subject of gains, as a woman engineer, I can't help but mention the role of women engineers in the realization of this Project. As I said before, countless engineers have worked for this Project and 90 percent of these engineers were Turkish. And 50 percent of these Turkish engineers were women. They have worked in various capacities on both the Bridge and the Motorway section. There were civil engineers and environmental engineers among them. They have all been assigned to great variety of positions. Five of these

önemli bir projede yer aldıkları için şanslı olduklarını düşünüyorum. Şimdi bu Proje'de öğrendikleri bilgi ve deneyimi, başka projelere uygulamaları hatta ileriye götürmeleri gerekiyor.

İleriye dönük olarak, 1915Çanakkale Projesi'nin yerel ve küresel ölçekte değerlendirilmesi gerektiğine inanıyorum. Biliyorsunuz ulaştırma sektörü, ekonomik kalkınmanın temel itici güçlerinden bir tanesi. Bu sektör altyapıyı güçlendirerek ekonomiyi desteklerken, toplum refahının artırılmasına da önemli katkı sağlıyor. Bu kapsamda ulaştırma sektörü, ülkemizin en önemli kalkınma altyapı yatırımlarını gerçekleştirdiği alanların başında geliyor. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi bu alanda ülkemizin sarf ettiği yoğun emeğin ve çabanın önemli bir parçasıdır. Bu Proje'yi, sadece içinde yer aldığı coğrafyanın değil, ülkemizin ekonomisine de büyük katkı sağlayacak önemli bir ulaşım ve altyapı yatırımı olarak görüyorum.

Küresel ölçekte baktığımda ise 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, Çin'in girişimiyle başlayan ve tarihi İpek Yolu'nu canlandırmayı hedefleyen "Bir Kuşak-Bir Yol Projesi" kapsamında Türkiye'nin öncülük ettiği "Orta Koridor" girişiminin bir parçası. Biliyorsunuz tarihi İpek Yolu, neredeyse tüm uygarlık tarihi boyunca bu coğrafyayı ve komşu coğrafyaları besledi, büyüttü. Bu noktada bu Proje, Pekin'den Londra'ya, çok geniş bir coğrafyada kesintisiz ticaret yolu oluşturma hedefine doğrudan katkı sunacak. Bu da sadece bir kentin, Çanakkale'nin ekonomisine değil, tüm bölgenin ve hatta ülkenin ekonomisine, kalkınmasına ve gelişmesine çok büyük bir artı değer katacak.

Proje'nin işletme süresi 100 yıl olduğu için mühendisliği hem Proje'nin hizmet süresini sağlayacak şekilde hem de beraberinde ekonomik artı değer getirecek şekilde kullanmalıydık. Bu da Proje'yi tüm boyutları ile orantılı şekilde büyük düşünmenizi, resmin bütününe görmenizi gerektiriyordu. Dolayısıyla birçok unsur, başka unsurla birden fazla noktada etkileşim içerisinde. Finansmanı sağlayamazsanız, Proje'yi inşa edemezsiniz. Diğer taraftan finansörlerin Proje'ye kredi verebilmeleri için mühendislik, yapım, iş programı, kalite, çevre ve sosyal etki gibi konularda planlara, taahhütlere ve yapılanlara güven duyması gerekiyordu. İşte biz bu Proje'de bunu başarabildik. Gerçekten rekor bir sürede, bu derece komplike bir Proje'yi başarıyla tamamladık ve hizmete aldık. Bu başarı ilerisi için bizi hem şirket olarak hem de ortaklar olarak yeni projeleri, yeni ve farklı coğrafyalarda gerçekleştirme konusunda cesaretlendiriyor. ●

women engineers were participants of the Engineer Girls of Türkiye program, which gives me yet another cause for pride. I think they are very fortunate to have been a part of such a glorious and significant project right at the beginning of their engineering careers. Now they need to transfer the knowledge and experience they have gained in this Project to other projects and take it even further from there.

Moving forward, I believe that the 1915Çanakkale Project should be evaluated on the local and global scale. As you know the transportation sector is a key driver of economic development. Serving to strengthen the infrastructure and to support the economy, this sector also makes an important contribution to the improvement of social welfare. In that scope, the transportation sector is one of the key areas of infrastructure investments for our country. The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project is a major part of this intensive endeavor by our country in this area. I regard this Project as a momentous investment in transportation and infrastructure that will contribute greatly not only to the economy of its local region but to the economy of our country.

From a global perspective, the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project is a part of the "Middle Corridor" initiative led by Türkiye within the scope of the "One Belt One Road Project" ventured by China with the aim to resurrect the historical Silk Road. As you know, the historical Silk Road has nourished and fostered this very land and neighboring lands for almost the entire duration

of civilization history. At this point, this Project will be contributing towards the goal of building an uninterrupted commercial route across an extremely broad geographical area. And this will in turn bring added value into the economy and development of not only Çanakkale, but the whole region and even the country.

Since the Project's operation period is 100 years, the engineering aspect of the work needed to cater for this time period and also bring economic added value. It meant that we had to have a big picture of the Project laid out in all its dimensions. Many factors are in interaction with many other factors at several different points. If you can't get the financing, you can't construct the Project. On the other hand, for the creditors to fund the Project, they needed to trust the plans, pledges and deeds in areas such as engineering, production, work schedule, quality, environmental and social impact. This basically sums up what we have accomplished in this Project. Within a record-breaking timespan, we successfully completed an extremely complex Project and made it operational. This accomplishment encourages us, both as a company and as partners, to venture into new projects in new geographical locations. ●

**Bir kadın mühendis olarak, Proje'nin hayata geçmesinde kadın mühendislerin oynadığı ve üstlendiği role değinmeden geçemeyeceğim.**  
**As a woman engineer, I can't help but mention the role of women engineers in the realization of this Project.**



“Projemiz Türkiye’nin  
Hazinesi olarak kalacaktır!”

“Our Project will remain  
a Treasure of Türkiye!”

**SEUNG SOO LEE**  
SK ecoplant Kıdemli Başkan Yardımcısı  
SK ecoplant Senior Vice President



**BİRLİKTE** çok büyük, çok büyük bir başarıya imza attık. Sonucu ifade edecek daha iyi bir kelime bulamıyorum!

Uzun bir yolculuktu ve ben daima inandım ki tüm tarafların “emeği, gözyaşı ve teri” olmasaydı, Proje’nin hayata geçirilmesi süresinde karşılaştığımız ve doğanın önümüze çıkardığı zorlu imtihanları veremezdik. Mühendislikle alakalı tüm faktörleri çok önceden hesaplamış ve tüm uygulama süreçlerini başından itibaren en ufak bir aksaklığa meydan vermeyecek şekilde kusursuzca planlamış olsak da, Proje’nin her noktasında ortaya çıkıveren sayısız zorluktan kaçmamız veya korunmamız mümkün değildi. Üstelik Çanakkale’nin meşhur rüzgârlarına, sert hava koşullarına ve Covid-19 pandemisine rağmen, bu devasa Projeyi, bu şahane güzellikteki tarihsel anıtı dört yılda bitirdik, Tanrı’ya şükür. Mühendislik çalışmalarına daha ilk günden hiç tereddütsüz başladık. Bu arada finansmanla ilgili görüşmeler kreditorler ordusuyla tam bir gizlilik içinde başlatılmıştı.

Farklı kültürel zeminlere ve yönetim sistemlerine sahip dört şirketin oluşturduğu bu ortaklık ve liderlik, yönetim hedeflerimize odaklı kalmamızı ve Tek Takım Ruhu’yla belli bir denge kurmamızı sağladı.

Bu kolektif akıl bazen gecikmelere sebep veriyse de, iyi bir kontrol ve denge mekanizması sayesinde daima somut ve verimli sonuçlar ortaya koydu. Şimdiye kadar başarısını ziyadesiyle ispatlamış olan mükemmel ortaklığımızın gücüyle, hem en az 12 yıl devam edecek olan işletme ve bakım hizmetleri hem de kreditorlere yapılacak geri ödemeler konusunda yeniden başarılı olacağımıza dair güvenim tam.

Nihayet ve sonsuza dek, en azından önümüzdeki 100 yıl boyunca, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Türkiye’nin Hazinesi olarak kalacak! ●

**IT IS A GREAT**, great and great success we’ve achieved together. I cannot find a better word!

It was a long journey and “without toil, tear and sweat” of all parties, we couldn’t have overcome all the difficult challenges posed by the Project execution and nature. Though we calculated all engineering factors perfectly in advance and planned all execution processes seamlessly from the beginning, we could not escape or protect ourselves from numerous unexpected challenges at every corner of the Project. On top of that, despite Çanakkale’s famous wind, tough weather conditions and the Covid-19 pandemic, we completed this mega Project,

this wonderful and beautiful historical monument in four years, thanks to God. We started on the engineering works from day one without any hesitation, while our financing negotiation was initiated with the army of lenders in strict confidentiality.

Our partnership and leadership formed by four companies with different cultural backgrounds and management systems enabled us to stay focused on our management targets and maintain a balance with One Team Spirit.

Our collective intelligence sometimes caused delays but always brought more solid and fruitful results

with a good check and balance mechanism. Based on the strength of our excellent partnership with a well-proven track-record, I am fully confident that we will once again succeed in terms of both our operation and maintenance services for at least another 12 years and the debt repayment to the lenders.

Finally and forever, for 100 years at least, our 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will remain a Treasure of Türkiye! ●

**Mühendislik çalışmalarına daha ilk günden hiç tereddütsüz başladık.**  
**We started on the engineering works from day one without any hesitation.**

“1915Çanakkale Projesi ardında  
gelecek nesiller için bir miras  
bırakacak.”

“The 1915Çanakkale Project will  
provide a legacy and heritage.”

**JI HOON KWON**  
SK ecoplant Yönetim Kurulu Üyesi  
SK ecoplant Member of the Board



**GERİYE** baktığımızda görebiliriz ki 1915Çanakkale Projesi yeni girişimlerin peşpeşe sıralandığı, çok sayıda başlangıcın hayata geçirildiği bir proje oldu. Başta süreç yavaş ilerliyordu ama asla geri gidilmedi. Çok sayıda engel ve zorlukla karşılaşmamıza rağmen vazgeçmedik ve zaman zaman deneyip yanılarak, aklımızı kullanarak tüm bu engellerin üstesinden geldik.

Şimdiye kadar finans sözleşmelerinin imzalanması, MTİ (Mühendislik, Tedarik ve İnşaat) ve çeşitli operasyonları içeren sayısız süreçlere 1915Çanakkale Projesi ekibiyle birlikte dâhil olabilmek benim için muazzam bir onur ve unutulmaz anıların kaynağı oldu.

1915Çanakkale Projesi’nin ardında gelecek nesiller için bir miras bırakacağına eminim. Tutkuyla ve gururla çalışan ve yaşadığımız bu anı mümkün kılan tüm ekip arkadaşlarımız hitaben şunu söylemek istiyorum: Mutluyduk çünkü beraberdik. Hepinizi çok seviyorum ve çok teşekkür ederim. ●

**IN RETROSPECT**, the 1915Çanakkale Project was a series of new initiatives and contained numerous beginnings. It went slowly at first, but never went backwards. Despite numerous obstacles and difficulties, we have not given up and have wisely overcome these obstacles through many trials and errors.

It is a great honor and the source of unforgettable memories for me to have so far been able to participate in countless processes including financial close, EPC (Engineering, Procurement & Construction) and operations with the members of the 1915Çanakkale Project.

I am sure that the 1915Çanakkale Project will provide a legacy and heritage for many generations to come. I would like to address all our members, who are full of passion and pride and have made this great moment possible, when I say that we were all happier because we were together. I love you all and thank you so much. ●





## “Her yeni ‘mühendislik fikri’ bir köprüdür.”

## “Every new ‘engineering idea’ is a bridge.”

### DR. ERSİN ARIOĞLU

Yapı Merkezi Holding Yönetim Kurulu Başkanı  
Yapı Merkezi Holding Chairman of the Board

**ÖZELLİKLE** 1915Çanakkale Köprüsü gibi, hiç denenmemiş boyutta anıtsal bir eserin tasarımı, normal asma köprü tasarımlarından çok farklı ele alınmak zorundadır. Talihin **lütfu**, bize çok-boyutlu bir mühendislik sorumluluğu yükledi. Ne mutlu bu Proje’de sorumluk yüklenmek üzere bir araya gelen mühendislere ki, böyle bir tarihî görevi sâlimen ve yüzümüzün akı ile bitirip, Proje’nin planlanan süreden önce ve istenen tüm vasıflara sahip olarak hizmete girmesini sağladık.

Bu Proje’de görev alabildiğim, çok değerli mühendisler ile iş birliği yapabildiğim ve annemin memleketine uzun yıllar hizmet edecek, bölgeye zenginlik kazandıracak bir köprüyü el birliği ve başarı ile sorunsuz tamamlayabildiğimizden dolayı çok mutluyum.

*“Mühendisliğin ortak hedefi, mevcut şartlar altında mümkün olan en uygunu ve en güzeli gerçekleştirmektir.”* Böyle olduğu için mühendisliğin milliyeti yoktur; müşterek bir teşebbüstür. Bütün bilgiler üst üste birikir. Farklı ülkelerden mühendisler bir araya gelerek bilgilerini paylaştığında, herkesin bilgileri katlanarak çoğalır.

Şunu açıkça söyleyebilirim ki, tarihsel süreçte Türk şirketleri köprülerimizde hem giderek daha çok görev alıyor ve katkıları artıyor, hem de birlikte çalışılan farklı ülkelerden mühendisler ile karşılıklı bilgi ve tecrübelerin paylaşılması sonucu çok daha donanımlı hale geliyorlar. Bundan böyle, Çanakkale’de kazanılan ilave tecrübelerle, Türk mühendisleri tarafından asma köprüler **‘tasarlanabilir’, ‘inşaatı yönetilebilir’** ve **‘inşa edilebilir’**. Bu, çok önemli bir kazanımdır.

Anıtsal bir eserin tasarımında, bulunduğu coğrafyanın geçmişinden aldığı ilhamlar esere nakşedilirken, bugünün en ileri teknikleri kullanılarak geleceğin ihtiyaçlarının nesiller boyu karşılanması hedeflenir. Bu yüzden eserde; dünün, bugünün ve geleceğin ustalıklı ifadelendirilmesi gerekir. Özetle, başarılı eserler, bir kolu ile geçmişini yorumlarken bir kolu ile geleceği kucaklar. İşte **1915Çanakkale Köprüsü**, bunu **“başarmış”** bir projedir.

Tüm estetik sembol ve mesajları ile, **100** yıllık **Türkiye Cumhuriyeti**’nin başarılarının taçlandırılmasına ve **Çanakkale**’yi geçilmez kılan şehitlerimizin anısına; ayrıca günümüzün içerdiği tüm asma köprü teknolojileri ile Dünya bayındırlığına, uygarlığımızın gelişmesine ve **“barışa”**



**SPECIFICALLY**, the design of a monumental work of unprecedented size, such as **1915Çanakkale Bridge**, has to be handled quite differently from normal suspension bridge designs. The **grace** of fortune has placed a multidimensional engineering responsibility upon us. How happy are we as the engineers who came together to take responsibility for this Project in that we have completed such a historical task safely and with honor, and we ensured that the Project was put into service before the planned time and with all the required qualifications.

I am very happy that I was able to take part in this Project, cooperate with very valuable engineers, and complete the bridge successfully and in collaboration that will serve my mother’s hometown for many years and enrich the region.

*“The common goal of engineering is to realize the optimal and the most beautiful possible under the existing conditions.”* As such, engineering has no nationality; it is a joint venture. All the knowledge piles up. When engineers from different countries come together and share their knowledge, everyone’s knowledge increases exponentially.

I can clearly say that in the historical process, Turkish companies have been increasingly taking charge in our bridges and their contribution has been stepping up, and they also become much better equipped as a result of mutual knowledge and experience sharing with engineers from different countries. From now on, suspension bridges can be **‘designed’, ‘managed’** and **‘constructed’** by Turkish engineers with the additional experience gained in Çanakkale. This is a very important achievement.

In the design of a monumental work, inspiration derived from the history of the geography in which it is located is engraved on the work and by utilizing the most advanced techniques of today, it is aimed to meet the needs of the future for generations. Therefore, in the work; yesterday, today and the future must be artfully expressed. In summary, successful works interpret the past with one arm and embrace the future with the other. **1915Çanakkale Bridge** is a project that has **“accomplished”** this.

The 1915Çanakkale Bridge, with all its aesthetic signs and messages and its notable suspension bridge technologies is dedicated to crown the successes of the **100**-year-old **Republic**

adlanmış köprümüzün, **“heyecan verici”** bir eser olduğuna inanıyorum.

Köprüler açıklıkları geçen, pür taşıyıcı sistemlerdir. Bununla birlikte, tarihe tanıklık ederek geçmişle gelecek arasında bağ kurarlar.

Aslında, köprüler **‘her yerdeler’**: Her yeni **‘mühendislik fikri’** bir köprüdür, **‘hayal ile gerçek’** arasında; her **‘tebessüm’** bir köprüdür, **‘iki yürek’** arasında; her **‘insan’** bir köprüdür, **‘nesiller’** arasında... Hiç yılmadan, **‘fiziksel’, ‘ekonomik’** ve **‘politik’** açıklıklar arasına köprüler kurmanın çok **‘daha iyi’, ‘müreffeh’** ve **‘barış dolu’** bir dünya yaratacağına inanıyorum.

**YÜCE ALLAH’A ŞÜKREDİYORUZ.**  
**Her türlü olumsuzluktan Projemizi koruduğu için...**

**T.C. HÜKÜMETLERİ’NE TEŞEKKÜR EDİYORUZ.** Geniş ufuklu vizyon ve siyasi kararlılıkları için...

**FİNANS ÇEVRELERİNE TEŞEKKÜR EDİYORUZ.** Türkiye’nin geleceğine ve şirketlerimize duydukları güven için...

**İŞ VERENLERİMİZE VE BİZİ DENETLEYEN KURULUŞLARA TEŞEKKÜR EDİYORUZ.** Proje süresinde Proje’yi desteklemekte gösterdikleri maharet ve anlayış için...

**PROJEMİZDE EMEĞİ GEÇEN BÜTÜN TEKNİK VE İDARİ GÜÇLERE TEŞEKKÜR EDİYORUZ.** Özverili çalışma ve iş bitirme azimleri için...

Sözlerimi, **Mimar Sinan**’ı da saygıyla anarak ve onun dilinden dua ederek bitirmek istiyorum: **“Bugünün dünyasında inşa edilen eseri göreceğiz olan gelecek kuşaklar, sarf edilen çabanın ciddiyetini insaf ile değerlendirecek; eserde her seviyede ter dökmüş emek sahiplerini hayırlı dualarla anarlar, İnş’Allah.”** ●

**of Türkiye**, to the memory of martyrs who made **Çanakkale** impassable, to the World’s public works, to the development of our civilization and **“peace”**. I believe that our bridge is a **“thrilling”** artifact.

Bridges are *‘pure’* load carrying systems which span gaps. Also, they connect the past with the future, by witnessing history.

Indeed, bridges are *‘everywhere’*... Every new *‘engineering idea’* is a bridge, between *‘dream’* and *‘reality’*; every *‘smile’* is a bridge, between *‘two hearts’*; every *‘human’* is a bridge, between *‘generations’*. I believe that; *‘persistently’* bridging *‘physical’, ‘economical’* and *‘political’* gaps; will create a *‘better’, ‘wealthier’,* and *‘peaceful’* world.

**THANKS TO GOD, for protecting our Project from all unfavorable incidents.**

**THANKS TO TURKISH GOVERNMENTS.**

For their broad vision and political determination...

**THANKS TO THE FINANCIAL CIRCLES.**

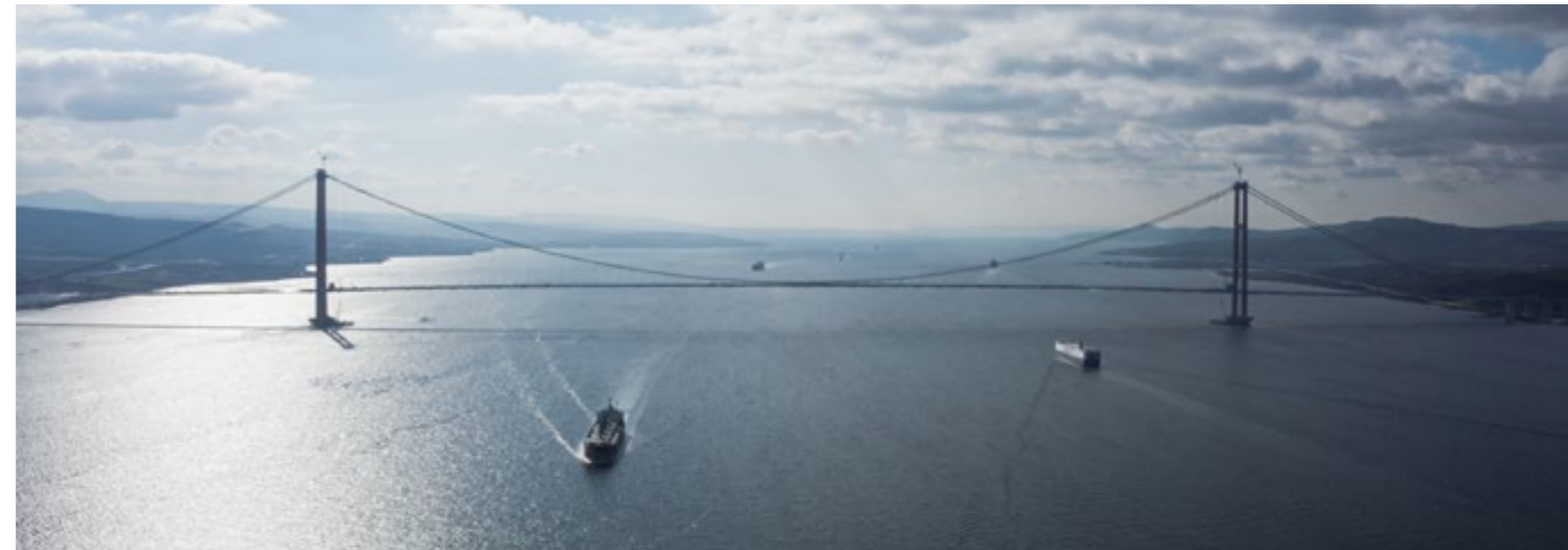
For their trust in Türkiye’s future and our companies...

**THANKS TO OUR EMPLOYERS AND THE ORGANIZATIONS SUPERVISING US.** For their proficiency and understanding in supporting the Project during the project period...

**THANKS TO ALL TECHNICAL AND**

**ADMINISTRATIVE POWERS WHO PARTICIPATED IN OUR PROJECT** for their devoted work and determination to complete work...

I would like to honor the memory of **Mimar Sinan** and pray in his words: **“I hope that the future generations who see the artefact constructed in today’s world will judge the devoutness of the endeavor with fairness and remember those who made great effort for the artefact with gratitude and good prayers. İnş’Allah!”** ●





## “1915Çanakkale Projesi bütün paydaşları için bir rüya projesidir.”

### “1915Çanakkale Project is a dream project for all its stakeholders.”

#### BAŞAR ARIOĞLU

Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş.  
Yönetim Kurulu Başkanı  
Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş.  
Chairman of the Board

**ÖNCELİKLE** köprümüz çok güzel oldu. Her gören bunu hemen söylüyor. Bazıları gönülden, bazıları azıcık istemeyerek de olsa köprünün bir mühendislik harikası olduğunu hemen teyit ediyorlar. Tabii ki, asma köprüler oldukça yalın taşıyıcı sistemler olarak karşıdan bakıldığında hem tabliye hem de kablo geometrisinde birbirine ters iki hiperbolik eğri göze çok hoş geliyor. Matematik bilmeyenler bile matematiğin güzelliğini hissediyorlar. Buna ilave olarak detaylarda birkaç ufak dokunuş, Türk mimarisinden stilize birkaç esinti ve kullanılan renklerin Türk bayrağı ile ilintisi bilene de bilmeyene de bu esere çok özenildiğini ve elden gelen her şeyin yapılarak mühendislik rekoru kıran bir köprüde olması gereken tüm özelliklerin yeterince ve gereğince sağlandığını hissettiriyor.

1915Çanakkale Projesi bütün paydaşları için bir rüya projesidir. Ancak, bu Proje'ye emek veren kişiler içinde birisi, bu rüyayı hepimizden önce görmüştü. Yetmiş sene önce, annesinin memleketi Gelibolu'nun sahilinde suya çakıl taşları atıp oynarken, “Burada bir köprü olmaz mıydı?” diye aklından geçirmişti. 1990'lı yılların başlarında bir fizibilite çalışması hazırlayıp hem devletimize anlatmış hem de uluslararası kongrelerde dünyaya sunmuştu. Yapı Merkezi, bu Proje'ye bu kişinin, kurucumuz Ersin Arioğlu'nun rüyasıyla girdi. O yüzden, Yapı Merkezi tarafında bu Proje'nin büyük bir önemi ve hassasiyeti vardı ve ortaklarımızla beraber bu Proje'ye bu duygu ve düşüncelerle hazırlandık, sonuna kadar aynı hislerimizi muhafaza ettik ve köprümüzün estetiğine de bu duygularımız aynen yansdı.

Elbette dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünün artık Türkiye'de olmasının önemli bir şey olduğunu kimse yadsıyamaz. Tabii ki görenleri etkileyen estetiği çok kıymetli ve köprünün önemini tamamlayan unsurlar, lâkin, bence köprümüzün ana özellikleri ve köprüyü tarif eden en önemli unsurlar bu saydıklarım değil. Bence köprümüzün bugüne kadar üstlendiği görevler ile bundan sonra sağlayacağı faydalar ve işlevler köprünün ana özellikleridir.

İlk başta ve öncelikle, 1915Çanakkale Köprüsü, Türkiye'nin yaklaşık üçte birini temsil eden bir bölgesini Avrupa'ya bağlamaktadır. 1915Çanakkale Köprüsü, her ne kadar, ismi üstünde, Çanakkale'de yapılmış olsa da



**OUR BRIDGE** turned out beautifully. Everyone who sees it says it right away. Some wholeheartedly, some reluctantly, they immediately confirm that the bridge is an engineering marvel. Of course, suspension bridges are very simple and pure structural systems, with two opposite hyperbolic curves in both deck and cable. Thus, they are very pleasing to the eye. Even those who do not know mathematics, feel the beauty of mathematics. In addition to this, a few small touches in the details, a few stylized themes from Turkish architecture, and the references to the colors of the Turkish flag, give anyone the feeling that this work is the result of meticulous efforts to make sure that all the necessary features of a bridge that breaks records in engineering are adequately and duly provided.

Nevertheless, 1915Çanakkale Project is a dream project for all its stakeholders. However, one person, among the many people who worked on this Project, had this dream before all of us. He was asking 70 years ago, “shouldn't there be a bridge here?”. Gallipoli being his mother's hometown, he was spending his summers playing on the Gallipoli beach throwing pebbles into the water. In the early 1990s, he prepared a feasibility study for a bridge on the Dardanelles, talked about it to the decision makers in the government and presented it to the world in two international congresses. Yapı Merkezi's decision to enter this Project was motivated by the dream of this person, our founder Ersin Arioğlu. Therefore, the Project held great significance for Yapı Merkezi. Together with our partners, we prepared for this Project with these feelings and thoughts. Our feelings remained unchanged until the end, and they were reflected in the aesthetics of our Bridge.

Of course, one cannot deny the importance of the fact that the longest midspan suspension bridge in the world is now in Türkiye. Of course, the aesthetics that affect the beholder are very valuable and complement the importance of the bridge. But I think what I've listed so far are not the most outstanding features of our bridge. The main significance of our bridge is the function that it has already served and the functions it will serve throughout its lifespan.

First and foremost, the 1915Çanakkale Bridge connects a huge region, which covers approximately one third of Türkiye to Europe. Although the 1915Çanakkale bridge was built near the

Aydın için, Muğla için, Manisa için, Balıkesir için, Antalya için, Afyon için ve en önemlisi İzmir için Avrupa'ya açılan bir ihracat köprüsüdür. Günümüzde önemi çok iyi kavranan tedarik zincirinin gereğince işleme için ulaşım kanallarının da güvenilir ve tahmin edilebilir olması elzemdir. Türkiye'mizin en zengin tarım imkânlarını barındıran, gelişmiş sanayisine ev sahipliği yapan yukarıda saydığım illerimiz, 1915Çanakkale Köprüsü ile ihracat hedeflerine daha yakınlaşmış, taşıma süreleri kısalmış ve en önemlisi bu illerimizden planlanacak lojistik işlemler daha tahmin edilebilir ve güvenli hale gelmiştir.

Köprümüzün ikinci işlevi ise Batı Anadolu ile İstanbul'a bağlanan bir turizm köprüsü olmasıdır. Hem İstanbul gibi büyük bir megapolün Batı Anadolu'daki doğal cennetlere ulaşımı hem de uluslararası bir ulaşım odağı olan İstanbul Havalimanı'ndan Batı Anadolu'ya olan mesafe ve sürenin kısalması ülkemizin turizmüne önemli katkılar sağlayacaktır.

Son olarak, Projemizin bir görevi de yapımı sırasında Türk mühendislik ve müteahhitlik sektörlerinin insan kaynağı ve bilgi birikimine sağladığı katkılar olmuştur. Proje'nin yapımında ortaklar arasında bir iş bölümü yapmadık. Ama Proje boyunca iyi iletişim ile sorunları hep uzlaşma ile ve hızla çözerek yol aldık. Sonuçta yapılması gereken bir anıt eser, daha önce yapılmamış bir rekor denemesi vardı ve bunun bilinciyle ortaklarımızla beraber bütünsel bir organizasyon oluşturduk. Her şirket yapılacak iş kalemlerini en iyi bilen elemanlarını ortaya koydu. Bazen konuyu en iyi bilenler şirketlerimizin dışındaysa onları da kadrolarımıza kazandık. Başta Türk ve Koreliler olmak üzere dünya çapında konularının en iyileriyle çalıştık, Japon, Alman, Avusturyalı, İngiliz, Hollandalı gibi pek çok ülkeden kişiler ortak girişim kadromuzdaydı. Bunların arasına da erkek kadın ayırmadan ama gelişmeye ve öğrenmeye açık Türk arkadaşlarımızı serpiştirdik. Bu entegre organizasyon sayesinde, Türk arkadaşlarımızın bazıları bize tecrübeleriyle geldiler ve bu Proje'de tecrübelerini geliştirdiler, bazıları ise bu Proje'de yoğun tecrübe edindiler. Türk inşaat sektörü ve dünya çapında rekabet etmeye çalışan Türk müteahhitleri için değerli bir insan kaynağını ülkemize kazandırdık. Diğer bir deyişle büyüklüğü ve teknik zorlukları dışında bizim için 1915Çanakkale Köprüsü çok özel, ulusal bir projeydi ve bu açıdan da üzerimize düşenleri yaptık. Bizleri en çok gururlandıran konu, bu Proje ile birlikte, Türk müteahhitlik ve mühendislik iş gücünün, asma köprü gibi inşaat mühendisliğinin en tepe noktalarından birinde dünya çapında rekabet edecek duruma gelmiş olmasıdır. ●

city of Çanakkale and hence derived its name, it is actually an export bridge that provides an opening to Europe for Aydın, Muğla, Manisa, Balıkesir, Antalya, Afyon, and most importantly İzmir. As it is fully understood today, the reliability and predictability of transportation channels are essential for the proper functioning of supply chains. Our above-mentioned provinces have the richest agricultural potential and are home to highly developed industries in Türkiye. With the Bridge, they have come closer to achieving their export targets.

Transportation times are shortened, and most importantly, logistics operations based in these provinces have become more predictable and reliable.

The second function that our bridge will serve is as a tourism bridge connecting Western Anatolia and Istanbul. The large megapolis, Istanbul, with its airport that is one of the most connected air travel hubs in the world, is now closer to the natural wonders and beauties of Western Anatolia. In that respect, the Bridge will make significant contributions to the tourism sector in this region.

Finally, an important duty already served and completed

by our Project, is its contribution to the Turkish engineering and contracting know-how and human capital. We, the four partners who built this engineering marvel, did not divide the work between ourselves in the construction of the Project. Instead, we formed an integrated organization with our partners. Throughout the Project, we proceeded while quickly solving problems with good communication and consensus. After all, there was a monument to be built, a world record to be challenged, and with this awareness each company put forward their best people with the best know-how. Sometimes, if the people with the best know-how were outside of our companies,

we recruited them as members of our joint venture staff. We worked with the best in the world, especially Turkish and Korean, but also people from many countries such as Japan, Germany, Australia, UK and the Netherlands were part of our joint venture staff. Among them, we have included many young Turkish engineers and managers, men and women whom we thought were open to development and learning. Thanks to this integrated organization, we made a valuable contribution to our country's human capital, and benefited the Turkish construction industry and Turkish contractors by increasing their competitive power worldwide. Some of our Turkish colleagues had come to us already equipped with a lot of experience and gained even more experience in this Project, while others with less experience learned from their more experienced colleagues. It fills us with great pride that, with this Project, the Turkish contracting and engineering workforce has gained world-class experience in suspension bridge construction which is one of the highest points in civil engineering. ●





# “MEGA PROJELERE GENİŞ VİZYONLA BAKMAK GEREKİR.”

“MEGA PROJECTS REQUIRE A WIDER VISION.”

ÇOK A.Ş. Genel Müdürü Sayın Mustafa Tanrıverdi ile, 1915Çanakkale Projesi'nin farklı boyutlarını hem bir üst düzey yönetici hem de mühendis gözüyle değerlendirdiği ayrıntılı bir sohbet gerçekleştirdik. Çok paydaşlı, çok disiplinli, küresel ölçekte bir projenin

genel müdürlüğünü üstlenen Sayın Tanrıverdi, yönetim ve liderlik felsefesinin yanı sıra kurum kültürü ve Yap-İşlet-Devret modeliyle ilgili görüşlerini de bizimle paylaştı.

In an in-depth interview with ÇOK A.Ş. CEO Mustafa Tanrıverdi, he evaluated various aspects of the 1915Çanakkale Project from the dual perspective of an executive director and an engineer. As the CEO of a multi-stakeholder and multi-disciplinary project of global scale, Mr. Tanrıverdi shared with us his personal management and leadership philosophy as well as his views on the corporate culture and the Build-Operate-Transfer model.

**SAYIN TANRIVERDİ, ÇOK A.Ş. Genel Müdürlüğü pozisyonuna atanmanız nasıl oldu? Öncelikle sizi bu zorlu göreve hazırlayan geçmiş deneyimlerinizden bahsedebilir misiniz?**

Geçmişimi kısaca özetlemek gerekirse, Kuleli Askerî Lisesi'ndeki orta öğrenimimin ardından, İTÜ'den inşaat mühendisi olarak mezun oldum. The University of Texas at Austin'de mühendislik, ODTÜ'de ise işletme dalında yüksek lisans eğitimlerimi tamamladım. Yurda dönünce, bir dönem Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nde su yapıları, barajlar ve hidroelektrik santraller üzerinde çalıştım. Böylece kamu kurumlarının yapısını ve işleyişini yakından tanıma fırsatım oldu. Uluslararası bir danışmanlık firmasında kısa süreli bir deneyimin ardından Yapı Merkezi Ailesi'ne katıldım. Yapı Merkezi'nde, Proje ve İş Geliştirme konuları başta olmak üzere çeşitli projelerde, farklı

**MR. TANRIVERDİ, could you tell us about your appointment to the position of ÇOK A.Ş. CEO? Perhaps you could start with your previous experiences that have obviously prepared you for this challenging role.**

To put it briefly, I completed my secondary education at Kuleli Military High School and graduated with a degree in civil engineering from Istanbul Technical University. I received my postgraduate diploma (MSc) in engineering from The University of Texas at Austin and also completed an MBA at METU (Middle East Technical University). Upon returning home, I worked for a while at the General Directorate of State Hydraulic Works, focusing on water structures, dams and hydroelectric power plants. There, I had the opportunity to familiarize myself with the structure and operation of state institutions. Following a short-term appointment

**Kendi iş arkadaşarımla**

**beraber hep bir düzen**

**ve sistem kurmaya**

**gayret ettik.**

**My co-workers and**

**I have made every**

**effort to establish**

**a system and order.**





pozisyon ve kademelerde görev aldım. 2011 yılında Avrasya Tüneli Projesi'ne Teknik Koordinatör olarak atandım. 2013 yılında da Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş. (ATAŞ) Genel Müdür Yardımcısı oldum.

Büyük projelerin meslek hayatımda hep özel bir yeri oldu. Ancak, Avrasya Tüneli'nin gönülümdeki yeri her zaman ayrıdır. Avrasya'nın bana çok önemli deneyimler kazandırdığını, hatta 1915Çanakkale Projesi'ne hazırladığımı düşünüyorum. 1915Çanakkale Ortak Girişimi'nde de yer alan iki şirket, Yapı Merkezi ve SK ecoplant tarafından yürütülen Avrasya Tüneli Projesi, ilk büyük Kamu Özel Sektör İş Birliği (KÖİ) projelerinden biriydi. Kapsam, mühendislik ve idari yönden bazı farklılıklar gösterse de, bir KÖİ projesi olması nedeniyle, yönetim açısından 1915Çanakkale ile çok büyük benzerlikler taşıyordu. Avrasya Projesi, pek çok ödül kazanan, dünyada büyük ilgi gören çok özel bir proje oldu. Avrasya'da beş yıl yöneticilik yaptım. Çok sayıda paydaşın eşzamanlı yönetimi, her konuya oldukça geniş bir perspektiften bakmayı gerektiriyordu. Hem kapsamlı koordinasyon hem de yaygın bir uzlaşma tabanlı oluşturma becerileri açısından oradaki deneyimlerim çok değerliydi.

1915Çanakkale ihalesini ilk öğrendiğim andan itibaren Proje'yi yakından takip etmeye başladım. ÇOK A.Ş. genel müdürlüğünü, yönetim felsefemi sınavacak, zorlayacak bir görev olarak gördüm. Avrasya deneyimlerimden en iyi şekilde yararlanabileceğim, bir üst düzeye taşıyabileceğim bir pozisyondu. Benim Proje'ye sağlayabileceğim katkıların yanı sıra Proje'nin

at an international consultancy firm, I joined the Yapı Merkezi Family. Within Yapı Merkezi, I have worked on various projects, at various positions and capacities mainly in Project and Business Development. In 2011, I was assigned to the Eurasia Tunnel Project as Technical Coordinator. In 2013, I became the Deputy General Manager of Eurasia Tunnel Operation Construction and Investment Co. (ATAŞ).

Grand-scale projects hold a special place in my career journey. But the Eurasia Tunnel is particularly dear to my heart. I believe that the Eurasia Tunnel has enriched me with really significant experiences and even prepared me for the 1915Çanakkale Project. Realized by Yapı Merkezi and SK ecoplant - also partners of the 1915Çanakkale Joint Venture - the Eurasia Tunnel Project was one of the very first grand-scale Public Private Partnership (PPP) projects in the country. Even though the Eurasia Tunnel and 1915Çanakkale differed in scope as regards engineering and management, the two projects shared a great deal of similarities in terms of overall organizational structure. The Eurasia Tunnel Project won many awards and received global attention. I served the Project in an executive capacity for five years. The synchronous management of multiple stakeholders required the adoption of a very wide perspective on every imaginable topic. My experience there was invaluable in terms of developing the skill set to build a platform of extensive coordination and broad consensus.

From the moment I first heard about the 1915Çanakkale tender, I began to follow the Project quite closely. I regarded the position of Chief Executive Officer at ÇOK A.Ş. as a role that would put my management philosophy to the test. It was a position that would allow me to capitalize on my experience in the Eurasia Tunnel Project and step it up to the next level. I believed that my involvement in the Project would be mutually beneficial for both parties. But since the Project was extremely complex in both content and structure, the appointment process was by no means an easy one. I was appointed to this position pursuant to a long-running reconciliation effort.

From my first day in office, I have focused on building a relationship of trust with all the stakeholders. Since the Project had a multipartite and deeply hierarchical organizational structure, everyone had to fulfill their role in a balanced manner while responding to various expectations.

de bana katkılarda bulunacağını düşündüm. Fakat Proje, oldukça komplike bir içerik ve yapıya sahip olduğu için, genel müdürlük ataması kolay bir süreç olmadı. Uzunca bir zaman içinde sağlanabilen bir uzlaşma çerçevesinde bu göreve atandım.

Göreve başladığım ilk günden itibaren tüm paydaşlar ile hep bir güven oluşturma felsefesi üzerine yoğunlaştım. Proje, organizasyon yapısı olarak çok taraflı ve derin bir hiyerarşik yapıya sahip olduğu için, herkesin kendisinden beklenen rolü, farklı beklentiler çerçevesinde ve dengeli olarak yerine getirmesi gerekiyordu.

Bu görevin klasik genel müdürlük tanımlarının oldukça dışında olduğunu özellikle vurgulamalıyım. Hepsini de dünya çapında dört farklı firmanın kurum kültürünü bir noktada buluşturmalı, İcra Kurulu ve Yönetim Kurulu'nun aktif olarak devrede olduğu işleyişi de dikkate almalıydım. Ayrıca Proje, işin asıl sahibi diyebileceğimiz Kamu ile yakın iş birliği içinde yürütülecekti. Dolayısıyla yönetici egosunu biraz geriye atarak, bu karmaşık yapının gereklerine göre, katılımcı ve dengeli bir yönetim modeli kurmaya özen gösterdim. Proje aslında, yönetim felsefesi olarak, dengeleri yönetme ve optimize etme projesiydi. Zaman kısıtlarına azami özen göstererek, farklılıkları en aza indirerek, en doğrusunu ortaya koyacak, daha doğrusu optimale ulaşacak, çevik bir yapı ve yönetim felsefesi gerekiyordu. Farklılıkları aynı pota içinde eriterek, tek bir noktaya getirip, hızlı kararlar alınmalı ve uygulamaya konmalıydı. Teknik ve idari zorlukların yanı sıra, zamanla yarıştığımız için, bu Proje'de iletişim, bilgi paylaşımı ve empati çok önemliydi. Kolay olmadı, ama çok deneyimli yöneticilerimizin ve İdaremizin geniş vizyon ve doğru öngörülerini yanında, tüm çalışanlarımızın da özverili gayretleri sayesinde Proje başarılı bir şekilde zamanında tamamlandı.

**Yönetim felsefenizi nasıl tanımlarsınız? Özellikle insan yönetimi konusundaki yaklaşımınızı öğrenebilir miyiz?"**

Her yöneticinin tarzı farklı oluyor; "Her yiğidin bir yoğurt yiyişi vardır." atasözünde olduğu gibi... Ben, genel eğilim olarak, uzlaşıcı ve aşağıdan yukarıya doğru olan yönetim modelini (*bottom-up approach*) tercih ediyorum. Her ne kadar otoriter yönetim felsefesine sahip askerî bir altyapıdan gelsem de, daha çok demokratik bir yönetim anlayışına sahibim. Yani, en alt kademelerden başlayarak, konu ile ilgili herkesin görüşünü alıp, yukarı doğru süzerek, olabildiğince demokratik bir yöntemle karara varmak. Askeri

I must duly emphasize the considerable extent to which this position transcends the classical job description of a chief executive officer. I had to fuse the corporate cultures of four different companies - each with an established global presence - while paying regard to the operational mechanism in which the Executive Committee and the Board of Directors were both actively involved. In addition, the Project was going to be run in close collaboration with the Administration, which could well be named as the true owner of the work. So, I put the managerial ego on the back burner and carefully worked on building a participatory and balanced management model in alignment with the needs of this complex structure. In fact, in terms of management philosophy, the work was really about managing and optimizing the fine balance between multiple parties involved in the Project. What was needed was an agile structure and management philosophy that would produce optimal results while paying strict attention to time constraints and minimizing differences. Concentrating on what unites us instead of what separates us was the key to making quick decisions and putting them swiftly into action. Not only did we wrestle with technical and administrative difficulties, but we were also in a race against time, which meant that communication, sharing of information and empathy were of the utmost importance in this Project. It was by no means easy but thanks to the broad vision and accurate projections of our experienced management team and Administration, as well as the selfless efforts of all our employees, the Project was successfully completed on time.

**How would you describe your management philosophy? In particular, would you share with us your approach to people management?**

Every manager has his/her own style; just as the saying goes "Different strokes for different folks." I generally prefer the bottom-up approach which is more conciliatory. Even though I come from a military background with an authoritarian management philosophy, my own understanding of management is more democratic. It means that I favor a decision-making process that starts from the bottom of the hierarchy, factors in everyone's opinions and filters all the way to the top, following the most democratic route possible. The characteristics I inherited from my military upbringing can be summarized as work discipline, time management, establishment and implementation of rules, systematic approach and creation of order. If you are a know-it-all, then a military management style can make sense. But in such a large-scale and multi-disciplinary project, it is impossible for one person to master every topic. In any case, this scenario does not afford any advantage for future growth. It renders the project dependent on individuals.

Regardless of the project's structure, you must first devise a system. If the system is correctly in place, everything will function like clockwork. Otherwise, conflicts and setbacks will be

**Çalışanların en çok görmek ve hissetmek istedikleri şey, "sen değerlisin" mesajını almaktır.**

**What is most desired by the employees is to feel that they are valued.**



kökenimden gelen özellikler, iş ve zaman disiplini, kural koyma ve uyma, sistem ve düzen kurma olarak özetlenebilir. Her konuda en iyiyi ve doğruyu siz biliyorsanız, askeri tarz yönetim daha makul karşılanabilir. Ama böylesine büyük ve çok disiplinli bir projede bir kişinin her konuyu çok iyi bilmesi mümkün değildir. Zaten böyle bir durum ileriye dönük gelişim için iyi de değildir, faydalı da değildir. Projeyi bireylere bağımlı kılar.

Hangi yapıda olursanız olun, öncelikle sistemi kurmanız gerekir. Sistem doğru kurulmuş ise, her şey tıkrır tıkrır işler. Eğer doğru kurulmadı ise, her an çatışma ve aksaklık çıkması doğaldır. Herkes neyi ne zaman yapacağını bilir ise, yetki ve sorumluluklar dengeli tanımlanmış ise sistem çalışır ve az pürüz çıkar. ÇOK A.Ş. içinde kendi iş arkadaşlarımla beraber ilk günden itibaren hep bir düzen ve sistem kurmaya gayret ettik.

Dolayısıyla yönetim felsefemi şu şekilde özetleyebilirim: Öncelikle sistem ve düzen kurma, güven tesis etme, delegasyon, demokrasi, disiplin, adalet, paylaşım, sürekli gelişim, sıcak iletişim ve empati kurma.

Buna bir de düzenli olarak incelediğim futbol teknik direktörlüğü yaklaşımını ekleyebilirim. Bir futbol takımını, örneğin Real Madrid'i yönetmek nasıl bir şeydir? Teknik direktör hedefi ortaya koyuyor, oyuncularını o hedefe yönlendiriyor. Ferguson, Wenger, Mourinho gibi teknik direktörleri yakından izliyorum. Egosu oldukça yüksek, "önce ben" diyen 11 kişiden, birlikte hareket eden bir takım yaratmak hiç kolay bir iş değil. Üst düzey yetenekleri yönetme konusuna tamamıyla teknik direktör mantığıyla bakıyorum. İşin özü, motivasyon ve ego yönetimi. Öncelikle doğru insanları doğru yere yerleştirmek; gerekiyorsa, rol ve pozisyon değiştirmek. Takımdan bir kişi eksildiyse, kalanların o rolü üstlenip paylaşması ve oyuna devam etmesi gerekir. Teknik direktör hem kalede gol kurtarıp hem de ileriye çıkıp gol atamaz. Beğenmediği oyuncunun yerine geçip kendi oynamaz. Onun görevi takımı, takım ruhu ile oynatmaktır. Eğer bu yapılmaz ise, bir noktadan sonra, oyuncular motivasyon olarak geri çekilir. Koltuğunuzu terk ettiğiniz zaman, yönetici pozisyonu boş kalır. Dolayısıyla işin temeli takım ruhu. Takım ruhu varsa zaten herkes birbirinin açığını tamamlıyor, hedeften uzaklaşmıyor. O nedenle bu konuya en başından beri özel önem verdim.

Güven ve delegasyon konusunu biraz daha açmak istiyorum. "Benim dediğimi yap, sorgulama" yaklaşımı yerine insanları görevlendirirken nedenlerini açıklıyor, işi anlamalarını sağlıyorum. İnsan bir işi severek yapınca motivasyonu, verimliliği artıyor. Çalışana ilk olarak hem "ben sana güveniyorum, zorlandığın konuda arkadayım" mesajını vererek hem de kendisini

inevitable. If everyone knows what they are supposed to do and when to do it, in other words if they have been given clear definitions of their authority and responsibility, then the system works with very few complications, if any. Within ÇOK A.Ş., my colleagues and I have made every effort from the very first day to establish a system and order.

Therefore, I can summarize my management philosophy like so: First and foremost, creation of system and order, establishing trust, delegation, democracy, discipline, justice, sharing, continuous development, warm communication and empathy.

The approach of a technical director in football is also a subject I study quite methodically, and I would like to add it to the list above. I often wonder what it is like to manage a football team, for example a team like Real Madrid. The technical director defines the goal and guides the players towards that goal. I closely observe technical directors like Ferguson, Wenger, Mourinho. It is really not an easy task to build a united team with 11 people who are all quite egocentric and have a "me-first" attitude. So, I approach the management of people with superior talents like the technical director of a football team. It all comes down to motivation and ego management. First and foremost, you need to place the right people in the right roles, then, if necessary, change the roles and positions. If the team loses a player, then the remaining members must pull together, fill in for that person, and keep the ball rolling. The technical director can't be both the goalkeeper and striker. He can't simply step in the shoes of a player he's not happy with. His job is to engage team spirit within the team. Otherwise, the players will feel demotivated at a certain point. When you leave your seat, the director's position is no longer occupied. So, it is really all about team spirit. If team spirit prevails, everyone makes up for the failings of one another, and the team stays locked on target. That's why this matter has been my primary focus from the very beginning.

I would like to elaborate further on the subject of delegation and trust. Rather than saying "Do what I say, don't question it!", I share with people my reasons for assigning them to certain tasks and make sure that they understand. When one enjoys performing a task, his motivation and efficiency increase. If you start by encouraging the employee with the message that you trust them and you'll back them up if they run into problems, and also give them the opportunity to express their opinions, then they perform so much better. First let the employee feel your trust in them, then monitor and make sure. Don't just leave them alone to manage by themselves. Building trust takes time. If you give the message, "I don't trust you, so I'm keeping a close eye on you," from the beginning, then

ifade edebilmesine imkân tanıyarak işe başlarsanız, o da arkasındaki güveni hissederse, çok daha iyi bir performans gösteriyor. Önce güvendiğini hissettir, sonra izleyerek bundan emin ol. Tamamen kendi haline de bırakma. Güven, zaman gerektirir. Baştan, "ben sana güvenmiyorum, o nedenle seni sıkı takip ediyorum," mesajı veriyorsanız, çalışanları kazanamazsınız. Ama, her şeye rağmen tam bir güven sağlanamadı ise yolları ayır. İnsanları değil, yaptıkları işin sonucunu ve kalitesini takip et.

Çalışanların en çok görmek ve hissetmek istedikleri şey, "sen değerlisin" mesajını almaktır.

Bir şirketin en önemli paydaşı ise ilk olarak kendi çalışanlarıdır. Çünkü iş onlara teslim edilmiştir. İş doğru yönetebilmek için önce insanları doğru yönetebilmeyi becermek gerekir.

### Nasıl bir kurum ve çalışma kültürü oluşturduunuz? Şirkete hangi temel değerleri kazandırmaya çalıştınız?

Şirketimizin özel bir yapısı var. Özel Amaçlı Kuruluş (SPV - Special Purpose Vehicle) olarak ömrü sınırlı; dolayısıyla esneklik ve çoğul görevlendirme (multi-tasking) kurumsallıktan daha ön planda. Asgari sayıda personelden kurulmuş bir kadromuz var. Üst düzey uzmanlık gerektiren konularda ise, gerektiğinde danışmanlık hizmeti alıyoruz. Çünkü bazı ihtiyaçlarımız çok üst düzey uzmanlık gerektiriyor. Bu yapıdan dolayı, dünya çapında uzmanları yönetebilecek kapasitede, yetkin insanlardan oluşan, sınırlı bir ekibimiz var. Buna karşın ilk günden itibaren kurumsallaşma üzerinde titizlikle durdum. Örneğin ilk önceliklerimden biri, güçlü bir kurumsal kimliğin oluşturulması, görsel, sözel iletişim dilimizin oturtulması oldu. Her konunun kayıt altına alınması, eksiksiz bir arşivin oluşturulmasına da özen gösteriyoruz. Çünkü kurumlar ancak hafızalarıyla var olabilir.

Çok paydaşlı ve çok kültürlü yapımızdan dolayı, çok iyi tanımlanmış, benimsemiş ve doğal olarak uygulamaya konmuş ilkeler ve değerler etrafında toplanmış bir kurum ortamı çok kolay oluşmuyor. Ama bu yönde birkaç kademe ilerlediğimizi rahatlıkla söyleyebilirim.

Kurum kültürümüzü iki ilke çerçevesine oturtmaya çalıştım: Profesyonellik ve önemseme (caring). Profesyonellik, işinin gereğini, söz konusu kurumun amaç, ilke ve değerleri çerçevesinde hakkını vererek yapmaktır. Önemseme ise karşınızdakinin derdini anlamak, ilgi, yakınlık ve şefkat göstermektir. Bu benim, farklılıkları

you can't win your employees over. However, after all that, if trust hasn't been established, then part ways. Don't follow up on people, follow up on the results and quality of their work.

What is most desired by the employees is to feel that they are valued.

A company's most important stakeholders are its own employees. Because the job has been entrusted to them. The key to good business management lies in good people management.

### Could you tell us about the corporate culture and the work culture you have built? What were the core values towards which you led the company?

Our company has a very particular structure. It has a limited life span as an SPV (Special Purpose Vehicle) which means that flexibility and multi-tasking are more in focus than institutionalization. We employ the minimum number of personnel as permanent staff. We hire consultancy services to assist with various matters that require a high level of expertise, which is obviously



the case for some of our needs. This structure necessitates the employment of a localized team bringing together very competent individuals with the capacity to manage world class experts. Nonetheless, I have been diligent about building a corporate culture from day one. For example, creation of a strong corporate identity and establishment of a visual and verbal language were among my top priorities. We are serious about recording our progress, and building an exhaustive archive, because corporations only exist through their memories.

On account of our multi-stakeholder and multi-cultural structure, it is not easy to create a corporate climate supported by principles and values that are very well defined, embraced and naturally implemented. Still, I can confidently say that we have indeed advanced a step or two in that direction.

I tried to build our corporate culture upon the foundation of two core principles: Professionalism and caring. Professionalism is about doing what needs to be done in line with the said corporation's goals,



.....

**İyi yönetici, insanları sadece çalıştırır, iyi lider ise severek çalıştırır.**

**A good manager gets people to work, but a good leader gets people to enjoy their work.**

.....

yönetebilmek açısından çok önemseydiğim bir ilkedir. Yani birincisi daha çok çalışandan, ikincisi ise daha çok işverenden beklenen davranış biçimleridir.

ÇOK A.Ş.'de şunu yerleştirmeye çalışıyorum: Şirketin çıkarları ile kişisel çıkarlarınız paralel olmalı. Elbette herkes kendisi için çalışır. Ancak şirketin amacını ve değerlerini iyi anlar, bunu kendi amaç ve değerleriniz ile örtüştürebilerseniz, yanınızdaki

arkadaşınızı da anlayıp, empati kurarsanız, daha başarılı olursunuz.

Paylaşım da önem verdiğim bir diğer konu. Ben insanları son derece paylaşımcı olmaya teşvik ediyorum. Şu örneği veriyorum: İnsanlar ister istemez kendi küçük çevreleri içinde yarışıyorlar. Ancak biz bugün bu çevredeyiz, yarın öbür çevrede. Bunu referans almamalı. Olay çok daha büyük aslında. Yanınızdakini her zaman rakip olarak görür, bilgiyi paylaşmazsanız, büyük resimde herkes kaybeder. Siz bir biliyorsunuz, diğeri de bir biliyor. Bilgiyi paylaşırsanız bu firmadan çıktığınızda iki bilerek çıkarırsınız. **“Bilgi paylaşarak büyür.”**

Genç arkadaşlarıma verdiğim diğer bir tavsiye ise şu: Başkalarının ayağına ya da omuzuna basarak yükselmeyi düşünmeyin. Etrafınızı çok iyi gözlemleyin. Ama geçmeniz gereken en doğru referans noktası olarak etrafınızdakileri değil kendinizi referans alın. Her geçen gün kendinize bir şeyler katarak ilerliyorsanız, doğru yoldasınız. Yanlış seçilen rakip, sizi hataya ya da faule zorlar.

**Liderlik konusunda neler söylemek istersiniz? İyi bir lideri nasıl tanımlarsınız?**

Bence lider, “ben gidiyorum” dediğinde, ‘manevi değerler çerçevesinde’ arkasından kaç kişiyi kendi isteğiyle getirebildiği ile ölçülür. Lider, takip edilen, izinden yürünen kişidir. Bu hususta altı çizilmesi gereken en önemli konu ‘değerler’dir. Yüzünüze ne söylendiği değil, arkanızdan ne söylendiği önemlidir. Yapılan araştırmalar, çalışanların uzun vadede, maddi değerlerden ziyade, manevi değerlerden daha çok motive olduğunu göstermiştir. Kurum kültürünün temeli, benimsediği ve açık bir şekilde ortaya koyarak uyguladığı değerler topluluğudur. Kurumların moda olarak kullandığı vizyon ve misyon söylemleri bana hep yavan ve göstermelik gelmiştir. Önemli olan, yıllar içinde geliştirmiş oldukları değerlerdir. Bu değerlerin içinde **“çalışanına değer vermek”** de benim açımdan “olmazsa olmaz” olan yegâne öğedir. Kurumlar ayakta kalmak için maddi değer üretmek zorundadırlar. Ama sadece maddi değer üretmeye odaklanan ve manevi

principles and values. Caring is about recognizing the concerns of the person before you and treating them with understanding and compassion. This is a principle I deeply care about when it comes to managing differences. So, the former is a behavioral style expected of the employee and the latter is the appropriate course of conduct for the employer.

This is what I am trying to establish in ÇOK A.Ş.: Your personal interests must align with those of the company. Sure, everyone works for themselves at the end of the day. But if you can understand the company’s goals and values and match them up with your own goals and values, and if you can understand and empathize with the person working next to you, you are more likely to succeed.

Sharing is another topic that I take quite seriously. I encourage people to share more. I give the following example: People can’t help but compete within their own small circles. But today, we are in this particular circle and tomorrow we’ll be in another. We cannot base ourselves on where we are. The picture is much bigger. If you always see the person next to you as a competitor, and withhold knowledge from them, everyone ends up losing within the big picture. You know one thing, the other knows something else. If you share the knowledge, you’ll both know two things by the time you leave this company. **“Knowledge grows by sharing.”**



değerleri ihmal eden kurumların uzun ömürlü olacağını düşünmüyorum.

İyi bir lider aynı zamanda iyi bir yöneticidir. Ama iyi bir yönetici her zaman iyi bir lider olamayabilir. Dolayısıyla, iyi liderlik için iyi yönetici olmak (profesyonellik) şarttır ama yeterli değildir. Burada önemseme (*caring*) özelliği devreye girer. Bu ikisini aynı anda başarabiliyorsanız hem iyi bir yönetici hem de iyi bir lider olabilirsiniz. İyi yönetici, insanları sadece çalıştırır, iyi lider ise severek çalıştırır. Severek ve sahiplenerek yapılan işin başarı şansı çok daha yüksektir. **“At sahibine göre kişner.”**

**İşletme dönemiyle ilgili düşünceleriniz nedir? Yönetim anlayışınızda bir değişiklik olacak mı?**

“Yapımcının yaptığı, işletmecinin yapmadığı konuşulur.” Bu bir Karayolları Genel Müdürlüğü deyimidir. Küresel ölçekte çok önemli bir projenin yapımına katkıda bulunduk. 1915Çanakkale mühendislik dünyasında çok ses getirdi. Övgü aldı, hayranlık uyandırdı. Gurur duyduk. Bunları tekrar etmeye gerek yok. Ama işletme aşaması farklı. Oradaki başarılı işler, muhtemelen, yapımdakiler kadar öne çıkmayacak. “Zaten olması gereken buydu,” diye değerlendirilecek. Ancak, işletme döneminde her gün binlerce insana hizmet vereceğiz; en ufak bir hata ya da aksaklık hemen göze çarpacak ve eleştiri alacak. Dolayısıyla, işletme dönemi daha hassas ve doğru yönetilmesi gereken bir süreç.

İnşaat döneminin organizasyonu ve yönetilmesi aslında çok daha zordur. Ama daha içeriye dönük bir ortamdır. Çünkü Proje daha halka açılmamıştır. İşletme döneminde Proje artık halkın hizmetine açılmıştır; bütün gözler üzerindedir. İşletme döneminde daha küçük bir organizasyon yapısı vardır. Yönetilmesi görece daha kolaydır. Ancak yukarıda değindiğim sebeplerden dolayı, artık kol kırıldığında yen içinde kalmayacaktır. Hizmet kalitesini sürekli yükseltmek için bütün süreçlerin çok daha dikkatli ve hassas yönetilmesi gerekir.

Yönetim felsefesine gelirse, yönetim felsefesinde bir değişiklik olmayacak tabii ki. Yukarıda saymış olduğum ilkeler çerçevesinde ilerleyeceğiz. Köprüyü ve otoyolu kullanacak her kesimden insana sadece zaman kazandırmayacak, aynı zamanda en üst seviyede güvenlik ve konfor sunacağız. 1915 yılında olduğu gibi, “her şey vatan için” felsefesi çerçevesinde, 1915Çanakkale çatısı altında, “Çanakkale ruhu” ile tek yürek görevimizi şevkle yapıp, vatanımıza, milletimize, halkımıza olan görevimizi layıkıyla yerine getirmeye çalışacağız.

Another advice I give my young friends is this: Do not think that you can rise by stepping on other people’s feet or shoulders. Observe those around you. But know that the only person you need to surpass is you, not others. If you are advancing each day, improving yourself one step at a time, then you’re on the right path. When chosen for the wrong reasons, an opponent can force you into a foul, or a mistake.

**What would you like to tell us about leadership? What is your definition of a good leader?**

I believe that a leader can be measured by the number of people who, in terms of non-material values, voluntarily accompany them when they step into action. A leader is someone who is followed, someone who becomes a role model. On this subject, what is paramount and needs to be stressed is one’s values. It doesn’t matter what people say to your face, it is all about what they say behind your back. Research shows that, in the long term, employees are motivated more by moral values than material values. A corporation’s culture is founded on the set of values it embraces and clearly manifests in its actions. The fashionable discourse of mission and vision statements so haphazardly expended by corporations has always seemed uninspired and perfunctory to me. I find that what’s more important than those statements are the values they have developed over many years. In that respect, **“caring about your employees”** is the only value that I find “absolutely indispensable”. Corporations have to produce material value in order to survive, but I think those who focus solely on that goal and neglect moral values are less likely to enjoy longevity.

A good leader is also a good manager. However, a good manager doesn’t necessarily make a good leader. For good leadership professionalism is a necessary but not sufficient condition. This is the point where caring comes into play. If you can achieve both at the same time, then you can be both a good manager and a good leader. A good manager gets people to work, but a good leader gets people to enjoy their work. If people enjoy their work and embrace it as their own, they are more likely to succeed. **“A horse is only as good as his rider.”**

**What are your thoughts on the operation stage? Will there be any changes to your management approach?**

“People talk about the deeds of the constructor, and the failings of the operator.” This is a famous saying at the General Directorate of Highways. We have contributed to the construction of a project with global significance. 1915Çanakkale became a resounding success in the world of engineering. It has been the object of much praise and admiration. We have been filled with pride. That all goes without saying. The operation stage, however, is quite different. The accomplishments of the operation will probably not shine as brightly as those of the construction stage. They will most likely be taken for granted. Nevertheless, we will be serving thousands of people on a daily basis during the operation stage; the tiniest mistake or setback will immediately stand out and attract criticism. Therefore, the operation stage is a much more delicate process that needs to be managed well.

As a matter of fact, the organization and management of the construction stage presents more of a challenge. But it is an introverted environment, as the Project hasn’t been made accessible to the public yet. In the operation stage, the public can access the Project and all eyes now rest on you. In the operation stage, the organizational structure is smaller in scale and is relatively easier to manage. However, because of all the reasons I’ve just mentioned, it is no longer possible to make a mistake and keep it



**1915Çanakkale Projesi'nin pek öne çıkmayan, ancak sizin özellikle vurgulamak istediğiniz yönleri nelerdir?**

Bu tip mega projelere biraz geniş vizyonla bakmak gerekir. Eğer sadece "bir mühendislik şaheseri nasıl yaratıldı?" diye bakarsanız, öncelikle uzaktan yaklaşarak tam içine girmeniz ve hatta elinize mercek alıp yakından incelemeniz gerekecektir. Ama, "Bu Proje neden yapıldı?" diye sorarsanız, bu sefer de geri geri uzaklaşıp, çok geniş bir perspektiften bakmanız doğru olacaktır.

1915Çanakkale Köprüsü, öyle basit manada, bugün deniz yolu ile bir yakadan diğer yakaya geçen araçların yarın karayolu ile geçişini sağlamak için yapılmış münferit bir proje değildir.

Devletler, hükümetler halkın refahını artırmak için projeler üretirler. Halkın refahı bugünden yarına artmaz. Ekonomik kalkınma ile artar. Ekonomik kalkınmanın temelinde ise altyapı yatırımları yatar.

1915Çanakkale Projesi bölgedeki istihdamı, yatırımları ve ticari faaliyetleri artırmak, bunun sonucunda da ekonomik kalkınmayı hızlandırmak için yapılmış çok geniş kapsamlı ve uzun vadeli bir kalkınma hamlesinin parçasıdır. Proje'nin bölgeye getirdiği ekonomik katkı ve hareketlilik, daha işletmeye açılmadan inşaat aşamasında dahi hissedildiği gibi, kısa, orta ve uzun vadede de katlanarak devam edecektir.

2021 Ekim ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen "12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası"nda Sayın Binali Yıldırım'ın aktardığı çok önemli bir bilgi var: Altyapıya bir yılda gayri safi milli hasılanın yüzde biri kadar yapılan bir yatırım on yıl

içinde milli gelirin 6,5'u kadar katkı sağlıyor. Sayın Yıldırım'ın da vurguladığı gibi, bu projelerin ana amacı kısa vadede doğrudan gelir elde etmek değil, uzun vadede ekonomik faaliyeti geliştirmek ve refahı artırmaktır.

**Yap-İşlet-Devret (YİD) projelerinin içinde yer almış bir yönetici olarak, KÖİ modeli konusunda neler söylemek istersiniz?**

Çok uzun ve çok yönlü bir konu tabii. KÖİ ve YİD münferit özellikleri ile çok konuşuluyor, çok tartışılıyor. Bunlarla ilgili, medyada ve literatürde çok fazla haber ve kaynak da var.

Ben, ilk olarak, burada üst bir bakış açısından, "şemsiye kavram" yaklaşımıyla kişisel ve genel görüşümü paylaşmak

in the family. For continuous improvement of service quality, all processes must be managed with a lot more diligence and precision.

As for the management philosophy, it won't be changing of course. We will be advancing in line with the principles I've listed above. Not only will we save time for all people who will be using the motorway and the bridge, but we'll also provide them with utmost safety and comfort. Just as in 1915, we will do "everything for the motherland", united under the roof of 1915Çanakkale, embodying the "Çanakkale Spirit", we will joyfully perform our duty to the best of our ability for the sake of our nation, our country and our people.

**Are there any aspects of the 1915Çanakkale Project that have remained in the background, but you would like to shine a light on?**

Such mega projects require a wider vision. If you are just interested in finding out "how this marvel of engineering was created", then you'll need to come closer, get inside it and scrutinize the work. But if you are wondering "why this project was created", then you need to take a few steps back and adopt a much broader perspective.

The 1915Çanakkale Bridge is not simply an isolated project to provide motorway access to vehicles that were formerly using a sea route to cross from one shore to the other.

Governments produce projects to improve the welfare of the people. And people's welfare does not improve overnight. It improves in tandem with economic development. And economic development relies on infrastructure investments.

The 1915Çanakkale Project is part of a very comprehensive and long-term development drive to increase the employment, investments and commercial activities in the region and to accelerate economic development as a result. The Project's contribution to the region in terms of economic growth and commercial mobility was felt even before it became operational, during the construction stage, and it will continue while growing exponentially in the mid and long term.

At the "12<sup>th</sup> Transport and Communication Council" organized by the Ministry of Transport and Infrastructure in October 2021, Mr. Binali Yıldırım shared some critical information: An infrastructure investment made in one year at the value of one percent of gross national product provides a return at the value of 6.5 times the gross national product within 10 years. As Mr. Binali Yıldırım emphasized the main objective of these projects is not to generate an income in the short-term but to develop economic activity and increase welfare in the long term.



istiyorum: Hepimizin bildiği gibi, politikacılar, haklı olarak ülkeyi en iyi kendilerinin idare edeceği savıyla iktidara talip olurlar ve iktidarlarını sürdürebilmek için halkın yaşam kalitesini artırma yönünde çaba sarf ederler. Yaşam kalitesini yükseltmenin temelinde ise eğitim, sağlık, adalet, özgürlük gibi sosyal konuların yanı sıra, ekonomik kalkınma yatar. Ekonomik kalkınmanın en önemli ögesi ise altyapı yatırımlarıdır. Yatırım yapmak için bir bütçenizin olması gerekir. Devlet bütçesinin ana kaynağı halktan toplanan vergilerdir. Toplanan bu vergilerin adil bir şekilde yine halkın yararına kullanılması gerekir. Ancak, vergilerin ve dolayısıyla da devlet bütçesinin bir sınırı vardır. Kalkınma ve halkın refah seviyesini daha hızlı yukarı çekebilmek için birim zamanda yapılması gereken ya da düşünülen yatırımlar için gerekli bütçe mevcut bütçeyi aşar. Yatırım bekletilirse, ekonomik kalkınma hızı da yavaşlar. Burada bir optimizasyon gerekir. Eğer mevcut bütçe yeterli değil ise borçlanarak yatırım yapılır. Yatırımın hem doğrudan hem de dolaylı getirisi ile borç ödenir. Yatırımın ürettiği faydanın, ödenen borç üstünde kalan kısmı ise yaratılan katma değerdir ve ekonomiye, dolaylı olarak da halkın refah seviyesine yapılmış bir katkıdır. Borçlanmaya girmek istemezseniz, sadece elinizdeki bütçe ile yatırım yapmak da bir tercihtir. Ama bu ekonomik gelişim hızını ciddi ölçüde yavaşlatır.

**As an executive with experience in Build-Operate-Transfer (BOT) projects, how would you like to comment on the PPP model?**

This is of course a very extensive and multi-dimensional topic. Individual aspects of PPP and BOT are the subject of heated discussions and debates, fed by a plethora of news and resources in the media and academia.

Here, I would like to offer, first of all, my personal and general opinion from a somewhat elevated angle, taking the "umbrella concept" approach: As we all know, politicians aspire for power with the argument that they are best suited to run the country and once they're in power, they make efforts to increase people's quality of life so that they can continue to rule. The way to increase quality of life is through the improvement of social spheres like education, health, justice, freedom, in addition to promoting economic development. And the most important factor that influences economic development is investment in infrastructure. Obviously, investment requires a budget. Revenues of the state budget consist mainly of taxes. People's taxes need to be spent in an equitable manner for the sake of the people. However, there is a limit to taxes and consequently the state budget. The required budget for the investments needed or planned for development and expedited improvement of public welfare often exceeds the limits of the available budget. If investments are put on hold, economic development slows down. At this point, what is required is optimization. If the available budget is not sufficient, then there is the option of leveraging. The direct and indirect proceeds from the investment are used to pay off the debt. Any proceeds that remain after the debt is paid off are added value, which is an indirect contribution to people's welfare. If you don't want to utilize financial leverage, then there is always the option to invest on the budget that is available to you. But that would seriously slow down economic growth.

In discussions around BOT, a couple of important points are generally overlooked: First of all, these are sometimes short-term, but mostly mid- and long-term projects actualized for the public good. How much they benefit



YİD tartışmalarında gözden kaçan şudur: Birincisi, bu projeler kamu faydası için yapılan, kısmen kısa, ama çoğunlukla orta ve uzun vadeli projelerdir. Kamuya, genel ekonomiye faydası, dolaylı olarak herkese uzun vadede fayda olarak dönüşü çok kolay hesaplanabilir değildir. Kişi özelinde “cebinize girecek para” cinsinden bir vaat içermez. Bir de, “Kim ne vergi veriyor? Karşılığında ne alıyor?” konusu var. Kamu otoritesinin vergileri nasıl kullanacağına karar vermesi ise kısmen siyasi yönelim konusudur.

Tarihin her döneminde görülmüştür ki, halkın her kesimi kendisi için “daha çok” ve “hemen” ister. Bu konuda en yetkin bilim insanlarının ve hukukçuların cevapları bile tek tek bireyler özelinde yeterli bulunmayacaktır. Bu çerçeveden bakıldığında, YİD projeleri değerlendirilirken konuya bireyler ve çıkar grupları özelinde değil, daha genel olarak toplam kamusal fayda açısından bakılmasının doğru olduğu görülecektir. İşte, genel olarak ekonomik kalkınma hızını artırmak da bu amaca hizmet eder. Bireysel ve kısa vadeli değil, çok geniş kapsamlı ve uzun vadeli genel bir kamu faydasından söz ediyoruz yani.

Bu projeler ilk olarak finansal yönden fizibil olmalıdır (mikro-ekonomik analiz). Bir başka deyişle, projenin doğrudan nakit çıkış ve girişleri, proje katılımcılarını tatmin edici seviyede ve dengede olmalıdır. Diğer türlü zaten bu projeler bu yöntem ile yapılamaz. Devlet kendi bütçesi ile yine vergileri kullanarak yapar; tabii bütçesinde o kadar para var ise... Ama biraz önce de dediğim gibi, burada daha önemli olan konu projenin ekonomik fizibilitesidir (makro-ekonomik analiz). Bu dönüşüm projelerinin ekonomiye kazandıracağı fayda, finansal fizibilitede olduğu gibi kuruşuna kadar çok net hesaplanamaz. Ama, doğru bir şekilde öngörülebilir.

Sonuçta, bu projeler uzun vadede ekonomiye önemli katkılarda bulunan, halkın yararına ve toplumun refah seviyesini yükseltmek için yapılan projelerdir. Devletimiz büyük ölçekli altyapı yatırımlarını en kısa zamanda hayata geçirme kararlılığıyla, geleceğe yönelik güçlü bir vizyon ortaya koymuştur. 1915Çanakkale, hem finans yapısı ve proje yönetimi hem de uzun vadeli makro ekonomik katkıları açısından bu vizyonun en başarılı örneklerinden biridir.

İnce bir ayrıntıya daha değinmek istiyorum. Yapımını doğrudan devletin

the public and the general economy, in other words their long-term returns, cannot be measured so easily. They don't hold a promise in terms of "actual money in your pocket". Secondly, there is the question of "Who is paying how much tax? And what are they getting in return?". The manner in which the public authority chooses to spend taxes is partially a matter of political orientation.

We know that throughout all history, every section of society has always wanted "more" and "right now" for itself. On that score, answers provided by the most competent scientists and legal experts will not prove sufficient in the eyes of individuals. From this point of view, evaluating BOT projects in terms of public good as opposed to individual interests can be a more accurate approach. So, in general, acceleration of economic growth serves this purpose. In a nutshell, we are talking about a model of very comprehensive and long-term public good as opposed to individual and short-term benefit.

To begin with, these projects have to be financially feasible (micro-economic analysis). In other words, the project's direct cash outflows and inflows must be balanced at a level that is satisfactory for the project's stakeholders. Otherwise, such projects cannot



üstlendiği projelerde hizmet daha ucuzla sunulduğunda aslında herkese, özellikle hiç kullanmayanlara daha fazla yük yüklenmektedir. KÖİ modellerinde uygulandığı gibi, hizmetten doğrudan faydalanan ve bunun ücretini ödemeye razı olan kesimden, daha az ücret almak ya da hiç ücret almamak, kullanmayanların vergilerinden daha fazla pay kullanma anlamına gelir. Bu konu vergi adaleti açısından çok önemli bir nüanstır. Unutmayalım ki, her kamu projesi, hangi modelle yapılırsa yapılsın, bir şekilde halktan alınan vergilerin katkısı ile gerçekleştirilir. Her vergi mükellefinin orantısız katkısı hesaplandığında, YİD modelinin rasyonel ve halkın yararına olduğu ortaya çıkacaktır. Zaten öyle olmasaydı bütün dünyada yaygın olarak kullanılan bir yöntem olamazdı.

#### **1915Çanakkale Projesi'nden çıkarılması gereken en önemli ders nedir sizce?**

Bu ülkenin yetiştirdiği bir yönetici olarak değil de, bir “inşaat mühendisi” olarak değerlendirmede bulunayım.

Bu Proje de gösterdi ki, müteahhitlik ve yönetim alanlarında küresel ölçekte oldukça iyi ve rekabetçi bir konumdayız. Büyük projeleri, parayı, zamanı, işi, insanı, sözleşmeleri ve riskleri yönetme konularında iyiyiz. Fakat, bazı çok özel yapıların ve işlemlerin tasarımı, mühendisliği, imalatı ve bunun yanında bazı özel inşaat malzemeleri ve ekipmanların tedariki gibi alanlarda var olan gücümüzü bir üst seviyeye taşımamız gerekiyor diye düşünüyorum.

Özellikle mühendislerimize daha çok değer vermeli, onlara daha çok olanak tanımalıyız. Farklı konularda uzmanlaşmalarını sağlamalıyız. 1915Çanakkale Projesi'nde genç mühendislerimiz büyük deneyim kazandılar, çok şey öğrendiler. Bu öğrenme devam etmeli. Bu Proje gençlerimize esin kaynağı olmalı. Mühendislik, imalat, malzeme ve ekipman konularında bu Proje'de de yerli kaynaklarımızla ve entelektüel insan gücümüzle çok şeyler yaptık ve başardık. Ama bazı özel konularda dış kaynaklara başvurduk. İşte biz hangi konularda dış kaynakları kullandıysak, bunların nedenlerini sorgulamalı, bunları geliştirmek ve bu konularda da dünya ölçeğinde söz sahibi olmak için adımlar atmamız gerekir. İnsan doğası da budur zaten. Mümkün olduğunca kendi ayakları üzerinde durmak ister. Konunun biraz dışına taşsa da, söyleyişi şu sözlerle kapatmak istiyorum. Çok şükür o konumda olmasak da, “Allah kimseyi muhannete muhtaç etmesin”. “Allah herkesi muradına erdirdin, gönlüne göre versin.” ●

be actualized through this method. The state uses its own budget and taxes to realize them; and that is if the budget holds that much money... But as I mentioned before, what's more important here is the project's economic feasibility (macro-economic analysis). The advantage of these transformation projects for the economy cannot be measured as precisely as in financial feasibility. But an accurate foresight is possible.

Ultimately, these projects make significant long-term contributions to the economy and their purpose is to serve the public good and increase people's welfare.

With its determination to actualize large-scale infrastructure investments in the shortest possible timeframe, the government has presented a robust vision for the future. 1915Çanakkale is one of the most accomplished exponents of this vision with respect to both its financial structure and long-term macro-economic contributions.

I would like to point out another fine detail. In projects undertaken directly by the state, offering of services at lower costs actually places a heavy burden on everyone, but especially non-users of those services. As implemented in PPP models, charging a lower fee or no fee at all to those who benefit directly from the service and are prepared to pay, means using a larger share of taxes paid by non-users of those services. This is a remarkable nuance in terms of justice in taxation. Let us not forget that every public project, regardless of the applied model, is realized partially with taxes paid by the people. When we calculate the proportional contribution of every taxpayer, the rationality of the BOT model and its benefits for the people will be apparent. In fact, if that were not true, it wouldn't be so widely applied throughout the world.

#### **In your opinion, what is the most important lesson to be learned from the 1915Çanakkale Project?**

Let me give you my opinion not as an executive raised in this country, but as an “civil engineer”.

This Project has shown that in terms of contracting and management, we are at a very good and competitive position on a global scale. We are very good at managing major projects, money, time, work, people, contracts and risks. But in the design, engineering and manufacturing of some particular structures and operations, as well as the supply of some specific construction materials and equipment, I believe that we need to improve our existing capabilities and step up to the next level.

We need to really cherish our engineers and provide them with more opportunities. We need to make sure that they have access to avenues of specialization in a variety of fields. A young generation of engineers gained a lot of experience and learnt a great deal in the 1915Çanakkale Project. This learning process must continue. This Project must be a source of inspiration for the youth. In terms of engineering, production, material and equipment, we achieved a lot in this Project, using our local resources and intellectual human power. But in some very specific areas, we had to refer to external resources. Now in hindsight, we need to think about those areas where we found ourselves lacking, we need to take the necessary steps to improve ourselves and advance to a position of global authority also in those fields. That is human nature in any case. The aspiration to stand on one's own feet - as much as possible - is very human in essence. I may be digressing here a little bit, but I'd like to close by saying “May God never abandon anyone in the hands of the tyrant” - thank God we're not in that position - and “May God grant all people their wishes, their hearts' content.” ●



**“DÜNYADA BİLE ÖRNEĞİ AZ GÖRÜLÜR BİR YAPIDAN SÖZ EDİYORUZ.”**  
**“WE ARE TALKING ABOUT A STRUCTURE THAT IS RARE IN THE WORLD.”**

**1915Çanakale Projesi kurumsal iletişim departmanından, üstlendiğiniz görev ve sorumluluklardan kısaca bahsedebilir misiniz?**

İletişim çalışmalarımız kapsamında, kurumsal itibarın desteklenmesine yönelik olarak, Proje'nin ve markanın iletişim stratejisinin planlanması, kurumsal kimliğin oluşturulması ve uygulanması, paydaş iletişimi, medya ilişkileri, etkinlik yönetimi, dijital iletişim ve içerik yönetimi, ulusal ve yerel medya nezdinde yürütülen kampanyaların planlanması gibi farklı disiplinleri bir arada yürüttük.



Diyez Beksaç Cin

Kurumsal İletişim Müdürü  
Corporate Communications Manager

**Çok ortaklı ve çok paydaşlı bir yapıda iletişimi yönetmenin zorlukları nelerdir? Bu konuda nasıl bir strateji izlediniz?**

25 yıllık meslek yaşantımda bu kadar çok paydaşlı bir yapıya ilk kez şahit oluyorum. Dünyada bile örneği az görülür bir yapıdan söz ediyoruz. İki farklı ülkeden, birbirinden farklı kurum kültürlerine sahip dört eşit ortak şirket, bağlı olduğumuz İdari yapı ve kurumlar, Türkiye'den ve dünyanın 15 farklı ülkesinden yüzlerce tedarikçi firma, Proje boyunca toplam 30 binden fazla çalışan, kredi veren finans kuruluşları, yerel idareler, üniversiteler ve ilgili akademik çevreler, inşaat sürecinin başından beri Proje'ye yoğun ilgi gösteren ulusal, uluslararası, yerel ve sektörel medya paydaşlarımızın başında yer aldı.

Gerek ortaklardan, gerek İdarelerimizden gelen taleplere her zaman eşit yakınlıkta ve özende, ilgide kusur etmeden, zarif ve saygıya dayalı bir ilişki yönetimi ile doğru ve çok hızlı yanıt verebilmek, kültür ve değerlere, kurum kültürlerinin farklılıklarına saygı duyabilmek, süreci sağlıklı ve başarılı yönetebilmek için gözettiğimiz en önemli ilkeler oldu.

Diğer yandan, Proje içinde kurumsal iletişim birimimizin bağlı olduğu ÇOK A.Ş. ve EPC tarafını üstelenen şirketimiz DLSY JV olarak iki farklı yapı olsak da aynı hedefe hizmet verdiğimiz unutulmadan, DLSY JV şemsiyesi altında hem Otoyol hem Köprü tarafında hizmet veren İdari İşler ve İnsan Kaynakları, İş Sağlığı ve İş Güvenliği, Şantiye Güvenliği gibi birimlerle güvene ve saygıya dayalı ilişkiler kurabilmek yürüttüğümüz etkinliklerde en önemli başarı faktörlerinden biri idi. Gece gündüz demeden şantiyelerimizde mesai veren arkadaşlarımızın deneyimlerine güvenerek, şantiyelerimizde gerçekleşen tüm etkinlik yönetimi operasyonlarında onların çok kıymetli yardımlarını alarak ilerledik.

Birimimizin bağlı olduğu CEO'muzun yapılan işleri çok titiz takibi, en küçüğünden en büyüğüne kadar ele alınan tüm görevlerde daha iyiyi ve daha yüksek standartları yakalamak için bizi zorlaması ve teşvik etmesi de başarıyı getiren itici güçler arasındaydı.

**Could you tell us about the workings of the 1915Çanakale Project's corporate communications department and your role and responsibilities within it?**

Our work in the communications department was focused on fostering and maintaining the corporate image and reputation and involved multidisciplinary tasks such as the planning of communication strategies both for the Project and the brand, creation and execution of the corporate identity, communicating with the stakeholders and the media, event management, digital communication and content management, and organizing campaigns conducted in the presence of the national and local media.

**What are the challenges of managing communications within a multi-partnered and multi-stakeholder structure as this one? What was your strategy for overcoming these challenges?**

In my professional life of 25 years, I have never seen such a comprehensive framework with so many stakeholders. We are talking about a structure that is rare in the world. Four equal partner companies with different corporate cultures from two different countries, Administrative bodies and institutions with which we are affiliated, hundreds of supplier companies from Türkiye and 15 other countries, over 30 thousand employees throughout the Project, creditor finance institutions, local authorities, universities and academic circles, national, international, local and sectoral media who have expressed a great interest in the Project since the beginning, were among our stakeholders.

Responding accurately and swiftly to requests from both the partners and the Administration with an equal measure of care and attention, always practicing a relationship management style that is kind and respectful, especially of cultural differences at the local, national and corporate levels, were the main principles guiding us through this robust and successful management process.

Even though there were two separate entities in the Project, namely ÇOK A.Ş. to which our department of corporate communications reported to, and DLSY JV, which was responsible for the EPC aspect, we were ever mindful of our shared goal. Building respectful and trusting relationships with departments serving under DLSY JV on both the Motorway and the Bridge, such as the Administrative Affairs and Human Resources, Occupational Health and Safety, Construction Site Safety, was a primary factor behind the successful management of our several events. Through all our event management operations in our construction sites, we relied on the experience and active support of our co-workers exerting themselves night and day on the sites.

Our department reports directly to the CEO. And therefore, our CEO's diligent follow-up and continuous encouragement for

Bu Proje'de beni en çok etkileyen unsurlardan biri ise bağlı olduğumuz yapılar olan T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü yöneticileri ve kadrolarıyla her aşamada omuz omuza, dirsek dirseğe çalışmak, onların da yalnızca bizlere talimat vermek ve denetlemekle sınırlı kalmadan, büyük özveri ile gün ve saat sınırı olmaksızın bizlerle birebir çalışmaları, bizlere her aşamada destek olmaları, sevgi, güven ve himayelerini her an hissettirmeleri oldu.

**Farklı iletişim kanallarında yürüttüğünüz çalışmalar içinden en çok öne çıkan ya da ilgi görenler hangileri oldu?**

Gerçekleştirdiğimiz pek çok iletişim çalışması içinde şu anda okumakta olduğunuz Geri Sayım Günceleri'nin farklı bir yeri olduğunu rahatlıkla söyleyebilirim. Genç iletişimci başarılı ekip arkadaşım Burcu Ak ile birlikte her bir sayı için büyük emek verdiğimiz bu yayın, kamudan özel sektöre, çalışanlarımızdan tedarikçilerimize tüm paydaşlarımızla birebir bağ kurabildiğimiz kalıcı bir eser oldu. Geri Sayım Güncesi adı üzerinde, 09 sayısından geri saymaya başlayarak Projemizin hizmete açılmasıyla elinizde tuttuğunuz 01 sayısına ulaştı; Projemizin tüm aşamalarını tarihe not düşecek şekilde belgelerken, paydaşlarımızın da bu dev Proje'de yarattıkları katma değeri paylaşabilmeleri için büyük bir fırsat ve açık bir platform oldu.

Yayınımızın hem tasarımı hem içerik yönetimi konusunda Türkiye'nin en önemli grafik tasarımcılarından Bülent Erkmen ve BEK ekibi ile çalıştığımız için kendimi şanslı hissediyorum.

İnşaat sektörünün global lider yayını ENR dergisinde yer alan ve dünya çapında ses getiren özel haber çalışmamız, rotası Projemizden geçen Tour of Türkiye kıtalararası bisiklet yarışı ile Projemizin dünya çapında temsili, Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi koordinasyonunda Lapseki şantiyemizde YouTube üzerinden canlı olarak gerçekleştirdiğimiz ve yayın esnasında toplam 1,1 milyon izleyiciye ulaşan “Söz Yetenekte” yayınımla iletişim çalışmalarımız içinde öne çıkan çalışmalarımızdan bazıları oldu.

**İşletme dönemine geçişle birlikte nasıl bir iletişim kurgusu planlıyorsunuz? Neler değişecek, neler değişmeyecek?**

Işık hızıyla geçen ve dört sene gibi rekor bir sürede tamamlanan Projemizin inşaat aşamasından sonra şimdi işletme döneminde kullanıcılarımızla buluşmanın heyecanını yaşıyoruz. Bugüne kadar bu dünya çapında mühendislik harikasının hızla vücuda gelişinin nefes kesen hikâyesini en doğru ve en kapsamlı şekilde aktarmaya çalıştık.

Bundan sonraki dönemde ise Proje'nin ülkemiz, Çanakale'miz ve bölgemiz için yaratacağı katma değeri iyi aktarabilmeyi hedefliyoruz. Gerek ticaret gerek turizm amaçlı seyahat eden ve köprümüzü ve

us to do better and achieve higher standards in all our tasks and responsibilities were among the important factors behind our success.

What impressed me most in this Project was how we worked hand in hand with the directors and personnel of the official bodies we were affiliated with, such as the Ministry of Transport and Infrastructure, General Directorate of Highways, and Public Private Partnership Regional Directorate, in every stage of the Project, through thick and thin. They did not content themselves with merely giving us instructions, and monitoring our work. On the contrary, they worked with us devotedly, at all hours of the day, lending us their support, and making us feel their love, trust and protection.

**Of all the works you conducted in various channels of communication, which ones stood out or attracted the most attention?**

Among all the works we carried out, I can confidently point to the Countdown Chronicle - which you are reading at the moment - as a rather special project. With my young colleague, the communication specialist Burcu Ak, we worked very hard for each and every issue of this publication that not only enabled us to connect with all our stakeholders, both public and private, as well as our employees and suppliers, but also became an enduring record of our work. The Countdown Chronicle, as the name implies, opened with issue no. 09 and reached as far as this very issue in your hands, numbered 01, which coincided with the opening of the Project. Recording all the stages of our Project with historical markers, it became an opportunity and an open platform for our stakeholders to share the added value they created in this monumental Project.

For the design and content management of our publication, I feel fortunate to have worked with one of Türkiye's most prominent graphic designers Bülent Erkmen and the BEK team.

The coverage of our Project as a feature story in ENR, the authoritative publication of the construction industry worldwide, the Presidential Cycling Tour of Türkiye mapping its intercontinental route through the Project zones, the live broadcast of our program “Let Talent Speak”, organized with the support of the Presidential Human Resources Office and staged in our construction site in Lapseki, with one 1.1 million viewers on YouTube, were some of our other accomplishments as the corporate communications department.

**What will be your communication strategy during the transition to the operation phase? What will be changing? What will stay the same?**

Following the construction stage of our Project, which was completed in a record-breaking timeframe of four years, we are excited to be meeting the users in the operation phase. Until now, our efforts have been concentrated on conveying the breathtaking story of this world-renowned engineering marvel in the most accurate and comprehensive manner.

Going forward, we are aiming to do our absolute best to convey the added value our Project will be creating for Türkiye, Çanakale and the region.





otoyolumuzu kullananların bizlere her ihtiyaçta kolaylıkla erişebilmeleri en önemli önceliğimiz.

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu'nu işleri veya tatilleri vesilesi ile kullananların benzersiz bir deneyim yaşamaları ve deneyimlerini sosyal medya hesaplarımızı takip ederek paylaşmalarını iletişim çabalarımızın somut çıktıları olacak.

İşletme dönemi için planladığımız ve geliştirmeye devam ettiğimiz stratejik dış ve iç iletişim planımız çerçevesinde, paydaşlarımızla ve bölge STK'larıyla yakın diyalogların geliştirilmesi ve sürdürülmesi, Çanakkale'ye, bölgeye ve ülkemize değer yaratacak ve çalışanlarımızın da katılımı ile katma değer yaratabilecekleri sürdürülebilir sosyal sorumluluk projelerinin geliştirilmesi, geleneksel ve dijital iletişim mecralarının Projemizin faydalarının aktarılmasında etkin kullanılması gündemimizde olacak. Dürüstlük, samimiyet, ve yaptığımız her işte en yüksek standartları hedeflemek iş yapış biçimimizin vazgeçilmez ilkeleri olmaya devam edecek. ●

It is our top priority that the users of our bridge and motorway, travelling either for touristic or commercial purposes, easily reach us whenever they need to.

With people having unique driving experiences while using the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway for either business or leisure, and sharing their impressions on our social media pages, we will be reaping the fruits of our hard labor in the communications department.

Within the framework of our strategic external and internal communications plan which we have prepared and are developing for the operation phase, we will continue our close dialogues with the stakeholders and the regional NGOs, develop sustainable social responsibility projects that will create value for Türkiye and the region while giving our employees the opportunity to participate and contribute added value, and focus on the effective use of conventional and digital communication channels to convey the benefits of our Project. Honesty, sincerity and aiming for the highest standards in everything we do will continue to be the essential principles shaping our work. ●

### “DOĞRU İŞ ORTAKLARIYLA ÇALIŞMANIN AVANTAJLARINI GÖRME FIRSATI BULDUM.”

“I HAD THE OPPORTUNITY TO APPRECIATE THE ADVANTAGES OF WORKING WITH THE RIGHT BUSINESS PARTNERS.”

**Genç bir iletişimci olarak böyleleri dev bir projede yer almak nasıl bir deneyimdi? Proje'nin size kattığı en önemli deneyim ve kazanımlar neler oldu?**

Öncelikle, ÇOK A.Ş. ve DLSY JV'den birlikte çalışma fırsatı bulduğum tüm ekiplere hem yakın ilgi ve yönlendirmeleri hem de güven ve destekleri için teşekkürlerimi sunuyorum. Bu Proje'de çalışmak benim için yüzmeyi öğrenmek için doğrudan denize atlamaya benzer bir deneyim oldu diyebilirim, zorlayıcı olsa da aynı zamanda her anı öğretici ve keyifli geçti.

Proje'nin geniş ve çok katmanlı yapısı kısa zamanda etkinlik yönetiminden, ulusal ve uluslararası medya ilişkilerine sosyal medya yönetiminden içerik geliştirmeye kadar hemen hemen her konuda sorumluluk üstlenmemi ve deneyim kazanmamı sağladı.

Ekip arkadaşlarımdan bilgi birikimlerinden, profesyonel ve pozitif yaklaşımlarından çok yararlandım. Kurumsal iletişim, farklı uzmanlıkları bir araya getirdiğinden, doğru iş ortaklarıyla çalışmanın avantajlarını görme fırsatı buldum.

Ayrıntılı planlama, geniş kapsamlı düşünme ve hızlı karar almanın önemini her gün tekrar fark ediyorum. En büyük kazanımım ise sanırım bir marka yaratmanın ve onu her geçen gün güçlendirmenin, daha ileri taşınmanın neler gerektirdiğini bizzat yaşayarak öğrenmek. ●



**Burcu Ak**  
Kurumsal İletişim Uzmanı  
Corporate Communications Specialist

**Could you tell us about your experience of working in such a monumental project as a young communications specialist?**

**How would you say the Project has contributed to your growth?**

First of all, I would like to thank all the ÇOK A.Ş. and DLSY JV teams, which I had the opportunity to work with, for their caring support, guidance and trust. For me, working in this Project was like jumping into the sea to learn how to swim. Challenging as it was, I enjoyed and learnt from every minute of it.

The Project's broad and multi-layered framework allowed me to take on responsibility and gain experience in a wide array of topics ranging from event management to national and international media relations, from social media management to content development.

I benefited greatly from my fellow team members' wealth of knowledge and their

professional and positive attitude. As the discipline of corporate communications brings together different areas of expertise, I had the opportunity to appreciate the advantages of working with the right business partners.

Every day, I realize again and again the importance of detailed planning, extensive thinking and quick decision making. The Project's greatest contribution to my growth was the opportunity to learn through the first-hand experience of creating a brand, and strengthening and advancing it day by day. ●

“TÜM İZİN, ONAY VE HUKUKİ SÜREÇLER EN UFAK BİR AKSAMA OLMASIZIN YÜRÜTÜLMELİYDİ.”  
“OBTAINING PERMISSIONS AND APPROVALS, AND ALL LEGAL PROCESSES NEEDED TO RUN WITHOUT THE SLIGHTEST GLITCH.”

**Doğrudan temasta olduğunuz paydaşların Proje'ye yaklaşımını hakkında neler söylemek istersiniz?**

Proje'nin büyüklüğü ve çok disiplinli etkilerinin olması nedeniyle birçok kamu kurum ve kuruluşu ile düzenli bir şekilde iletişim kurmamız gerekiyor. Bu kurumların bir kısmı halihazırda bu tarz altyapı projeleri ile doğrudan ilgili olan kurumlar. Onların 1915Çanakkale Projesi'ne duydukları heyecan doğal karşılanabilir... Ancak şunu söyleyebilirim ki görev tanımı olarak Proje'nin çok içinde yer almayan kurumlarda dahi Proje'nin bilinirliğinin çok yüksek olduğuna ve “ulusal bir proje” olarak sahiplenildiğine şahit olduk ve bu durum bizi çok mutlu etti.



**Zafer Sinoplu**  
Ankara Temsilcisi  
Ankara Representative

**How would you like to comment on the approach of the stakeholders with whom you were in direct contact?**

Due to the size of the Project and its multidisciplinary impacts, we have to be in regular communication with a great number of public institutions and organizations. Some of these institutions are currently directly related to infrastructure projects of this kind. Their excitement about the 1915Çanakkale Project can be taken for granted... But I can say that even in institutions that are not directly involved in the Project in terms of their job descriptions, we witnessed an enhanced level of cognizance about the Project. They regarded it as a “national project” and embraced it as their own, which made us very happy.

**Ankara Ofisi olarak hangi çalışmalarını yürütüyorsunuz? Odaklandığınız öncelikli konular nelerdir?**

1915Çanakkale Projesi'nin gerek mega bir ulaşım projesi olarak ön plana çıkması gerekse Kamu Özel İş Birliği yöntemi ile yapılıyor olması, birçok farklı kurum ve kuruluş ile yakın iş birliği içinde olmamızı gerektiriyor. Dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsün inşa edilmesinin yol açtığı teknik zorlukların yanı sıra bir de Proje'nin en kısa zamanda tamamlanması hedefimiz vardı. Bu da yapım sürecinde gerekli tüm izin, onay ve hukuki süreçlerin en ufak bir aksama olmaksızın yürütülmesini gerektirdi. Proje'nin büyüklüğü dikkate alındığında gerekli izin, onay ve hukuki süreçler, ilgili bakanlıkların Ankara'da olması nedeniyle Ankara Ofis tarafından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü koordinasyonunda yürütüldü.

Proje'nin otoyol, ocak, depo ve şantiye sahalarının izinlendirilmesi ve ÇED sürecinin takip edilmesi amacıyla ağırlıklı olarak Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile iletişimimiz oldu. Pandemi sürecinde çalışmaların aksamaması ve yurtdışındaki personelin güvenli bir şekilde ülkeye gelebilmesi için Sağlık Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı ile sürekli iletişim halinde olduk. ●

**Could you tell us about your work at the Ankara Office? What are your main areas of focus?**

The 1915Çanakkale Project's prominence as a mega transportation project and the fact that it is based on the PPP model required us to collaborate closely with a number of institutions and organizations. Besides the technical challenges of constructing the world's longest midspan suspension bridge, we were also aiming to complete the Project in the shortest possible time frame. It meant that obtaining permissions and approvals and all legal processes needed to run without the slightest glitch. In consideration of the size of the Project, all the necessary permissions, approvals and legal processes were conducted by the Ankara Office in coordination with the Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Highways which is based in Ankara.

For the permissions required for the Project's motorway, quarry, storage and construction sites and the follow up of the EIA process, we were in communication mainly with the Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change, Ministry of Agriculture and Forestry, and the Ministry of Energy and Natural Resources. During the pandemic, to make sure that the works could continue without interruptions and the personnel abroad could safely enter the country, we were in continuous communication with the Ministry of Health, Ministry of Labor and Social Security, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Internal Affairs. ●



**Mustafa Uğurtürk**  
Ankara Ofis Müdürü  
Ankara Office Manager





## 1915ÇANAKKALE HALKIMIZIN VE DÜNYANIN HİZMETİNDE

## 1915ÇANAKKALE READY TO SERVE THE NATION AND THE WORLD

Asırların Hayali “1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi” 18 Mart Çanakkale Zaferi’nin 107. yıl dönümünde hizmete girdi. Simgelerin ve rekorların köprüsü 1915Çanakkale, 18 Mart 2022 Cuma günü Cumhurbaşkanımız

Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından hizmete açıldı. Yurt içinden ve yurt dışından binlerce davetlinin katıldığı görkemli tören köprünün Gelibolu Alın Gişeleri alanında gerçekleştirildi.

The Dream of Centuries “1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway” became operational on the 107<sup>th</sup> anniversary of the March 18 Çanakkale Victory. The bridge of symbols and record-breaking achievements, 1915Çanakkale was officially opened by President Recep Tayyip Erdoğan on March 18, 2022.

The grand opening ceremony was held at the Gallipoli Toll Plaza area and was attended by thousands from home and abroad.

18 Mart Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Deniz Zaferi’nin 107. yıl dönümünde hizmete giren 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu’nun açılışı Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından gerçekleştirildi. Hazırlıklarına haftalar öncesinden başlanılan tarihi açılış törenine vatandaşların ilgisi büyüktü. Başta Çanakkale ve çevre iller olmak üzere, Türkiye’nin farklı illerinden gelen otobüsler ve özel araçlar köprünün bütün bağlantı yollarını doldurdu. Güvenlik önlemlerinin en üst düzeyde tutulduğu tören alanına sabahın erken saatlerinden itibaren gelmeye başlayan vatandaşlar, açılış öncesi Serkan Çağrı, Şükriye Tutkun ve Esat Kabaklı’nın konserlerini izleme fırsatını buldular. Yurt içinden ve yurt dışından çok sayıda medya mensubunun izlediği açılış töreni, pek çok televizyon kanalı tarafından canlı olarak yayınlandı.

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway became operational on the 107<sup>th</sup> anniversary of March 18<sup>th</sup> Çanakkale Victory and Martyrs’ Day and was officially opened by President Recep Tayyip Erdoğan. After weeks of preparations, the historical opening ceremony was a great success and was very well-received by the citizens. Buses and private vehicles travelling from not only Çanakkale and neighboring cities but all over Türkiye, filled up the bridge’s connection roads. Citizens began to arrive at the highly secured ceremony area from early hours of the morning. The early comers enjoyed live concerts by Serkan Çağrı, Şükriye Tutkun and Esat Kabaklı prior to the opening. Members of the national and international media and press were also in attendance and the event was televised live.





## Büyük Coşku

Şehitler Abidesi'nde düzenlenen "18 Mart Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Zaferinin 107. Yılı Anma Töreni"ne katılan Cumhurbaşkanı Erdoğan, açılışın yapılacağı alana 1915Çanakkale Köprüsü'nden makam aracıyla geçerek geldi. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan törende, önce Proje'nin yapılış hikâyesini anlatan tanıtım filmi gösterildi.

Proje'nin ortaklarından Limak Holding'in Onursal Başkanı Nihat Özdemir, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve Kore Cumhuriyeti Başbakanı Kim Boo-Kyum'un konuşmalarından sonra kürsüye davet edilen Cumhurbaşkanı Erdoğan, ellerinde Türk bayraklarıyla sevgi gösterisinde bulunan halkı "Coşkunuz coşkumuzdur ve bu ilginiz inanıyorum ki bugün açılışını yaptığımız bu eserin ne anlama geldiğini en güzel şekilde ifade etmektedir." sözleriyle selamladı.

Binlerce yıl boyunca farklı medeniyetlerin, kültürlerin ve toplumların göz bebeği olan Çanakkale'nin yepyeni bir geleceğe kucak açtığını belirten Cumhurbaşkanı Erdoğan, "yakut bir gerdanlık" olarak adlandırdığı 1915Çanakkale Köprüsü'nün Türkiye'ye, millete, Çanakkale'ye ve tüm insanlığa hayırlı olmasını diledi.

## Great Joy

President Erdoğan attended the "Commemoration Ceremony for the 107<sup>th</sup> Anniversary of March 18<sup>th</sup> Çanakkale Victory and Martyrs Day" and the official car transporting him to the event site rode across the 1915Çanakkale Bridge. The ceremony began with a moment of silence and the singing of the National Anthem, followed by the screening of an introductory film relating the story of the Project's construction.

After the opening speeches delivered by the Honorary President of Limak Holding Nihat Özdemir, the Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu, and Prime Minister of the Republic of Korea Kim Boo-Kyum, President Erdoğan was invited to the stage. The President greeted the public who were cheering and waving Turkish flags, and said "Your joy is our joy. I believe that your enthusiasm is the finest expression of the significance of this work we are opening today."

President Erdoğan also stated that Çanakkale, as a city that had been treasured by many civilizations, cultures and societies for several millennia, was now welcoming in a brand-new future. Describing the 1915Çanakkale Bridge as a "ruby necklace", he expressed his wish for it to bring many blessings to Türkiye, the nation, Çanakkale and the entire humanity.



Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Çanakkale'nin yeni abidesi bu eserin ülkemize kazandırılmasında emeği geçen bakan arkadaşlarımı, kurumlarımızı, yüklenici ve işletici firmaları, çalışanları tekrar tebrik ediyorum." sözleriyle tamamladığı konuşmasının ardından protokol davetlilerini sahneye çağırdı. Kurdele kesimi öncesi okunan duadan sonra Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Şimdi de bütün gerek siyasiler, gerek burada emeği geçen yüklenici firmalar, hep birlikte kurdeleyi kesiyoruz. Makaslar bugünün hatırasına kendilerinde kalıyor." diyerek, protokoldekilerle birlikte kurdele kesimini gerçekleştirdi.

Bakan Karaismailoğlu, günün anısına Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Güney Kore Cumhuriyeti Başbakanı Kim Boo-Kyum'a 1915Çanakkale Köprüsü'nün maketini takdim etti. Köprü inşaatında kullanılan özel cıvatalardan birini içeren anı objesi, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'a Bakan Karaismailoğlu tarafından; Başbakan Kim Boo-Kyum'a ise Limak Holding Onursal Başkanı Nihat Özdemir tarafından sunuldu.

Kurdele kesiminin ardından 1915Çanakkale Köprüsü ile aynı renkleri taşıyan Türk Yıldızları, açılış onuruna gökyüzünde 6'lı kol düzeninde özel bir gösteri uçuşu gerçekleştirdi. Havanın kararmasıyla birlikte 1915Çanakkale Köprüsü, dört yanından lazer ışıklarla aydınlatılarak görsel bir şölen oluşturuldu.

President Erdoğan's closing sentiments were: "I would like to congratulate all ministers, institutions, contracting firms, operating companies, and all employees who spared no effort to realize this work that is now the new monument of Çanakkale". He then invited the protocol guests to the stage. At the end of the prayer recital before the ribbon cutting ceremony, President Erdoğan addressed the public once again: "And now, together with the statesmen and all the contracting companies who contributed their labor to the Project, we are cutting the ribbon. They will be holding on to the scissors as a memento of this day." He then cut the ribbon with the members of the protocol.

Minister Karaismailoğlu presented President Recep Tayyip Erdoğan and Prime Minister of the Republic of Korea Kim Boo Kyum each with a model of the 1915Çanakkale Bridge as a memento of the day. Another memento object comprising a custom-made bolt used in the construction of the bridge was presented to President Recep Tayyip Erdoğan by Minister Karaismailoğlu and to Prime Minister Kim Boo-Kyum by Limak Holding Honorary President Nihat Özdemir.

After the ribbon-cutting ceremony, Türkiye's national aerobatics team Turkish Stars, sporting the colors of the national flag like the 1915Çanakkale Bridge, demonstrated an air show in honor of the opening. With nightfall, the 1915Çanakkale Bridge was illuminated on four sides with laser lighting, creating a visual feast.





## Üst Düzey Katılım

Başta TBMM Başkanı Mustafa Şentop, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, Anayasa Mahkemesi Başkanı Zühtü Arslan, Yargıtay Birinci Başkanı Mehmet Akarca, Danıştay Başkanı Zeki Yiğit olmak üzere devlet erkânının büyük ilgi gösterdiği açılış törenine Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun yanı sıra Adalet Bakanı Bekir Bozdağ, Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet M. Kasapoğlu, İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, Milli Eğitim Bakanı Mahmut Özer, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Tarım ve Orman Bakanı Vahit Kirişçi, Ticaret Bakanı Mehmet Muş da katıldılar.

Eski Türkiye Büyük Millet Meclisi başkanları, valiler, milletvekilleri, eski bakanlar, siyasi parti yöneticileri ve belediye başkanlarının da hazır bulunduğu törene Proje'nin hayata geçmesini sağlayan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü mensupları geniş katılım gösterdiler. Proje'ye destek sağlayan banka ve finans kurumlarının yöneticileri, sivil toplum kuruluşları ve özel sektör temsilcileri de davete icabet edenler arasındaydı.



## Top-Level Attendance

The opening ceremony was attended by several ministers and top officials including Speaker of the GNAT Mustafa Şentop, Vice President Fuat Oktay, President of the Constitutional Court Zühtü Arslan, First President of the Court of Cassation Mehmet Akarca, Council of State President Zeki Yiğit, Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu, Minister of Justice Bekir Bozdağ, Minister of Foreign Affairs Mevlüt Çavuşoğlu, Minister of Energy and Natural Resources Fatih Dönmez, Minister of Youth and Sports Mehmet M. Kasapoğlu, Minister of Internal Affairs Süleyman Soylu, Minister of Culture and Tourism Mehmet Nuri Ersoy, Minister of National Education Mahmut Özer, Minister of National Defense Hulusi Akar, Minister of Industry and Technology Mustafa Varank, Minister of Agriculture and Forestry Vahit Kirişçi, and Minister of Commerce Mehmet Muş.

Also in attendance were former Parliamentary Speakers of the Grand National Assembly of Türkiye, governors, members of the parliament, former ministers, leaders of political parties and mayors. There was broad participation from the Ministry of Transport and Infrastructure and the General Directorate of Highways, the two institutions that played key roles in the actualization of this Project. Executive directors of banks and financial institutions which lent their support to the Project, representatives of non-governmental organizations and the private sector were also among the guests.

## Açılışın Dünyadaki

### Yansımaları

1915Çanakkale'nin açılışı yalnızca Türkiye'de değil, dış basında da geniş yer buldu. Dünyanın önde gelen haber ajanslarından Reuters, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın yirmi yıllık iktidarı boyunca öncelik verdiği büyük altyapı projelerinin en yenisi olan 1915Çanakkale Köprüsü'nün dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olduğunu vurguladı.

ABD'nin önde gelen gazetelerinden Washington Post'ta, 1915Çanakkale Köprüsü ile Türkiye'nin en uzun orta açıklıklı asma köprülerde Japonya'yı geride bırakarak birinciliği aldığı ifade edildi. Alman Der Spiegel dergisi "Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü" başlıklı haberinde 1915Çanakkale'yi ismiyle tarihe göndermede bulunan, "rekortmen bir yapı" ve "bir prestij projesi" olarak adlandırdı. CNN Travel'da yer alan haberde, "Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan bir dizi büyük altyapı projesinin sonucusu olarak Çanakkale Boğazı üzerinde devasa bir asma köprü açtı." denildi; aynı zamanda Proje'nin teknik özelliklerine yer verildi. Dubai'de yayınlanan Khaleej Times, 1915Çanakkale Köprüsü'nün açılışının Birinci Dünya Savaşı sırasında İngiliz ve Fransız birliklerine karşı kazanılan deniz zaferinin 107. yıl dönümüne denk gelişini öne çıkardı. ENR (*Engineering News-Record*) dergisinde ise 1915Çanakkale Köprüsü'nün 2023 metre orta açıklığı ile Japonya'nın Akashi Kaikyo Köprüsü'nü geride bırakarak hem orta açıklığı hem de 318 metre yüksekliğindeki iki kulesiyle rekor kırdığını belirtti.

The Korea Herald'da ise Güney Kore Başbakanı Kim Boo-Kyum'un katılımına ve Güney Kore ile Türkiye arasındaki ilişkilere ayrıntılı olarak değinildi. Türkiye'de bu tarihi öneme sahip köprü'nün açılışının, diplomatik ve ekonomik ilişkileri güçlendirmek için iyi bir fırsat olduğu belirtildi. ●



## Global Media Coverage

The opening of 1915Çanakkale had wide media coverage not only in Türkiye but also in the foreign press. One of the world's leading news agencies, Reuters introduced the 1915Çanakkale Bridge as the latest in a series of major infrastructure projects which President Erdoğan had prioritized during his two decades in power, and highlighted that it had the longest main span of any suspension bridge in the world.

A leading daily American newspaper Washington Post reported that with the 1915Çanakkale Bridge, Türkiye was taking over from Japan the top ranking in the list of countries with the world's longest mid-spanned suspension bridges. The German magazine Der Spiegel's report titled "The World's Longest Mid-Span Suspension Bridge" described 1915Çanakkale as a "recordbreaking structure" and "a prestigious project" with a name that reaches back to a significant period in history. CNN Travel's report read: "President Tayyip Erdogan opened a massive suspension bridge across Türkiye's Dardanelles Strait on Friday, the latest in a series of major infrastructure projects which he has prioritized during his two decades in power." The news report also included information on some technical features of the Project. Published in Dubai, Khaleej Times highlighted the opening date of the 1915Çanakkale Bridge as coinciding with the 107<sup>th</sup> anniversary of the naval victory won against the British and French troops during the First World War. The American weekly magazine Engineering News Record reported that the 1915Çanakkale Bridge surpassed Japan's Akashi Kaikyo Bridge with its main span of 2023 meters and broke records both with its main span and its two towers that are 318 meters high.

The Korea Herald published a detailed report on the attendance of the South Korean Prime Minister Kim Boo-Kyum and the relations between South Korea and Türkiye. The opening of this historically significant bridge in Türkiye was pointed out as an opportunity to strengthen the diplomatic and economic relations between the two countries. ●





## “İŞ BİLENİN, KILIÇ KUŞANANINDIR.”

“THE WORK BELONGS TO THOSE WHO CAN MASTER IT, THE SWORD BELONGS TO THOSE WHO CAN CARRY IT.”

“Şehitlerimizin aziz hatıralarına, ecdadın 107 yıl önce kazandığı muhteşem zafere adadığımız 1915Çanakkale Köprüsü’nü bir hilal uğruna ya Rab, batan güneşlere, Bedrin aslanları kadar şanlı, tarihe gömülemeyecek kadar büyük ecdada ithaf ediyoruz. Hani hep ‘maziden atiye köprü kurmak’ diyoruz ya, işte bugün bu sözü hem lafızıyla hem ruhuyla hayata geçiriyoruz...

Bu köprümüzü de tıpkı İstanbul Boğazi’ndeki 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray, Avrasya Tüneli ve şimdi de işte burada, özellikle Çanakkale’de altıncı köprüyü açıyoruz. Fakat unutmayın 140 yıl önce Sultan Abdülhamid Han, az önce ifade ettiğim o köprülerin eskiz çalışmalarını yapmıştı ve o hazırlıkları yapmıştı. Osmanlı’nın ardına yaşadığı savaşlar sebebiyle hayata geçirilemeyen Abdülhamid Han yadigarı bu projelerin bir kısmını hayata geçirmek de bize nasip oldu...

Köprümüzün isminin başındaki 1915, Birinci Dünya Savaşı’nın en kanlı, en ibretlik, en canhıraş mücadelelerine sahne olan Çanakkale’de deniz zaferini kazandığımız yılı; kule yüksekliği 318 metre de Mart’ın 18’ini ifade ediyor. Üç, Mart ayı, 18, bugün. Orta açıklığın uzunluğu 2023 metre ise Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. yılı olan 2023’ün ve o tarihe atfettiğimiz büyük hedeflerimizin remzidir, işaretidir.

Karşımızda İstanbul’u Tekirdağ’a ve Çanakkale üzerinden Balıkesir’e bağlayacak dev bir ulaşım projesi var. Bugün köprüyle birlikte Malkara’dan Çanakkale’ye kadar uzanan 101 kilometrelik otoyolun da açılışını gerçekleştiriyoruz. İş bilen, kılıç kuşananındır. Türkiye’nin en yoğun araç güzergâhlarından birisi olan bu yolda Lapseki-Gelibolu arasında feribotlarla ulaşım sağlanıyordu. Burası saatlerce feribot sırası beklenen, ardından 1,5 saatlik bir yolculukla karşıya geçilebilen bir yerdi. Şimdi aynı yolculuk 1915Çanakkale Köprüsü üzerinden sadece altı dakikada tamamlanacak. Nereden nereye...

Firmalarımız Güney Koreli iş ortaklarıyla birlikte kolları sıvadı, 5 binin üzerinde personelin, 740 iş makinasının geceli gündüzlü çalışmasıyla köprümüzü söz verdiğimiz tarih olan bugünkü açılışa hazır hâle getirdi. Dünyada böylesine devasa bir eseri bu kadar kısa sürede tamamlayacak bir başka ülke var mıdır bilmiyorum. Türkiye orta açıklığı itibarıyla dünyanın en uzun köprüsüne sahip Japonya’yı geride bırakarak bu alanda ilk sıraya yerleşti. Tabii orta açıklık



Recep Tayyip Erdoğan  
Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı  
President of the Republic of Türkiye

“We dedicate the 1915Çanakkale Bridge to the sacred memories of our martyrs and to the magnificent victory won by our ancestors 107 years ago, to the suns that are setting, oh Lord, for the sake of a crescent moon, to our forefathers as glorious as the lions of Badr, too great to be buried in the bosom of history. Don’t we always talk about ‘building a bridge between the past and the future’? Well, today we are embodying those very words, both in deed and spirit.

In succession to the 15<sup>th</sup> of July Martyrs Bridge, Fatih Sultan Mehmet Bridge, Yavuz Sultan Selim Bridge, Marmaray, and Eurasia Tunnel, today in Çanakkale, we are opening the sixth bridge. But let us not forget that 140 years ago, Sultan Abdulhamid Han had already sketched all these bridges mentioned and done the preliminary work. Alas, these projects could not be actualized because of the disruption of many wars the Ottomans had to live through. We on the other hand were blessed with the opportunity to actualize some of these projects that are the legacy of Abdulhamid Han.

The date “1915” in the title of our bridge stands for the year in which we won the naval victory in Çanakkale, the scene of the bloodiest, the most cautionary and bitter struggles of the First World War. The tower height of 318 meters represents the March 18<sup>th</sup>. Three stands for the month of March, and 18 stands for this very day. The length of the main span is 2023 meters, symbolizing the 100<sup>th</sup> anniversary of our Republic and the goals we have set for the year 2023.

We have before us a colossal transportation project that will connect Istanbul to Tekirdağ and Balıkesir via Çanakkale. Today, as well as the bridge, we are also opening 101 kilometers of motorway stretching between Malkara and Çanakkale. The work belongs to those who can master it, the sword belongs to those who can carry it. On this route, which is one of the busiest in Türkiye, transportation between Gelibolu and Lapseki used to be run by ferries. This was a place where you had to wait for hours for the ferry after which the travel time across the water was 1.5 hours. Now the same journey will only take six minutes across the 1915Çanakkale Bridge. From several hours down to six minutes, it is a remarkable progress indeed.

Our companies and their South Korean business partners rolled up their sleeves and with over 5 thousand personnel and 740 construction equipment working day and night, they were able to get the bridge ready for today’s opening, in keeping with our promise. I don’t know if there is any other country in the world that can complete such a colossal work in such a short time span. With this bridge, Türkiye was able to surpass Japan which used to have the world’s longest suspension bridge in terms of its main span. The title now belongs to Türkiye. At this point, I would like to remind you that in fact three of

uzunluğu bakımından dünyadaki ilk 10 köprünün üçünün ülkemizde olduğunu da hatırlatmak isterim. Marmara’yı otoyollarıyla, köprüleriyle, tünelleriyle çepeçevre kuşatan Otoyol Projemizin bugün açılışını yapacağımız kısmı 2,5 milyar avroluk yatırım bedeline sahiptir. Peki, bu 2,5 milyar avroluk yatırım bize ne kazandıracaktır? Ülkemizin bu yatırımla sadece zamandan, akaryakıt tüketiminden ve karbon salınımı azalımından kazancı yıllık ne kadar olacak biliyor musunuz? 415 milyon avro. Şehirlerimiz arasında güvenli, konforlu, hızlı şekilde yapılacak seyahatin kolaylığına, rahatlığına, huzuruna değer biçilir mi? Yapılan hesaplamalar bu Proje’nin ekonomimize üretimde 5,3 milyar avro, istihdama 118 bin kişi, millî gelirden 2,4 milyar avro ilave katkısının olacağına işaret ediyor. Velhasıl neresinden bakarsanız bakın ülkemiz için kazanç, milletimiz için iftihar kaynağı bir eserin açılışını yapıyoruz...

Kamu-Özel İş Birliği modeli performansında Avrupa’da üçüncü, dünyada 13’üncü sırada yer alıyoruz. Türkiye, bu yöntemle sadece ulaşım sektöründe son 20 yılda, 37,5 milyar dolarlık yatırımı hayata geçirmiştir. Yani kendi kasamızdan değil, dışarıdan getirmek suretiyle bunu başarmıştır. Bu dönemde yaptığımız projelerin millî gelirimize katkısı ne biliyor musunuz? 395 milyar dolar. Üretime katkısı 838 milyar dolar, istihdama katkısı 1 milyon kişi. Şayet aynı yatırımları sadece bütçe kaynaklarıyla yapmaya kalksaydık on yıllar boyunca beklememiz gerekirdi...

Rahmetli Arif Nihat’ın ‘İçimizden biri köprü olmaya razı gelmezse biz kıyamete kadar bu suyun kıyılarında bekleriz.’ serzenişine cevap verecek eserler inşa ettik. Merhum Cemil Meriç’in ‘Cümleler vardır kıtaları birbirinden ayırır / Uçurumlara köprü atan cümleler de vardır.’ sözünden ilhamla kıtaları birleştirerek, gönülleri yakınlaştırdık. Allah’a hamdolsun.

Özellikle buradaki gibi stratejik öneme sahip yüksek bütçeli projeleri Kamu-Özel İş Birliğiyle kısa sürede tamamlayarak hizmete açtık. Master plan hazırlıkları süren 2053 vizyonumuzdaki altyapı projelerinin önemli bir kısmını da aynı modelle gerçekleştirmeyi düşünüyoruz...

Türkiye, babasının temelini attığı eserin bitimini ancak torununun görebildiği dönemlerden aldığı dersle bu modeli geliştirerek, uzun yıllara yayılacak yatırımlarını kısa sürede bitirmeyi tamamlamıştır. Garantili işletme döneminde bile kamuya kaynak aktarmaya başlayan bu eserler, sonrasında da uzun yıllar boyunca devlete kazanç sağlamayı sürdürecektir.

Bu modele karşı çıkanlara sadece ülkenin kalkınması için gereken yatırımları yapma konusunda hangi teklifleri olduğunu sorun. Bu soru tek başına onların ne derece boş konuştuklarını, ne derece hazırlıksız, ne derece riyakâr olduklarını göstermeye yetecektir

the 10 longest suspension bridges - in terms of their main spans - are in Türkiye. Today we are also opening a section of our Motorway Project which surrounds Marmara with highways, bridges, and tunnels. This section we are opening today has an investment value of 2.5 billion euros. So what will we gain from this investment of 2.5 billion euros? Do you know how much our country will gain through savings on time, fuel consumption and reduction of carbon emission? 415 million euros. Can you put a price on the peace of mind to be experienced during an intercity journey that is safe, fast and comfortable? Calculations show that this Project’s contribution to our nation’s economy will be 5.3 billion euros in production, 118 thousand personnel in employment, and 2.4 billion euros in national income. On the whole, no matter how you slice it, we are opening a work that is an asset to our country, and a source of pride for the people...

In terms of our performance in the Public Private Partnership model, we rank in the third place in Europe and 13<sup>th</sup> place in the world. In the last 20 years, Türkiye has realized through this method an investment of 37.5 billion dollars, and that is only in the transportation sector. This was accomplished not with our own money, but by bringing in external funds. Do you know how much was contributed by these projects to our national income? 395 billion dollars. Contribution to production is 838 billion dollars, contribution to employment is 1 million people. If we had attempted to venture into same investments on our own budget, we would have had to wait for decades.

I feel that these works are an apt response to the late Arif Nihat’s reproachful sentiment: “If no one among us consents to becoming a bridge, until doomsday shall we wait on the shores of this water.” We were in fact inspired by the verses of the late Cemil Meriç “There are phrases that pull continents apart / And there are phrases that throw bridges across precipices”, as we brought the continents together and closed the distance between hearts. All praise to Allah.

We have completed several mega projects like this one, in a short time span, through the Public Private Partnership model and put them in the service of the people. We intend to apply the same model in the realization of a significant portion of the infrastructure projects included in our 2053 vision, the master plan of which is currently in preparation.

Having learned a lesson from those times when a father laid the foundations of a work and only the grandchild could see its finished state, Türkiye developed this model and was able to bring to completion its investments, which would have otherwise stretched over many long years. Even during their guaranteed operation periods, these works have begun to transfer resources to the public. After the operation periods are over, they shall likewise continue to profit the state for many years to come.

To those who are opposed to this model, just ask how they are proposing to realize the investments that are necessary for the country’s development. This question



İşte bunun için diyoruz ki biz burada sadece Boğaz'ın iki yakası arasındaki bir köprüyü hizmete açmıyoruz. Biz burada Türkiye'nin bugünüyle geleceği arasında, giderek daha da güçlenen bir kalkınma köprüsü kuruyoruz. Biz bugün burada Türkiye'nin büyüme, güçlenme, gelişme, bölgesinde ve dünyada huzurun, refahın, adaletin, hakkaniyetin sembolü hâline gelme vizyonunun yeni bir halkasına kavuşuyoruz. Türkiye'nin tamamladığı her eser, her proje, yatırım, hizmet, üstat Necip Fazıl'ın deyişiyle surda açılmış bir gediktir. Bundan sonra biz rüzgârın ne yandan estiğine değil, kırdığımız zincire, bitirdiğimiz esarete ve zillate, kavuştığımız hürriyete, kulak kesildiğimiz masumun sesine, ram olduğumuz milletimizin istikametine, şaha kaldırdığımız ülkemizin kazanımına bakacağız." ●

alone will suffice to show how empty their discourse is, how unprepared and hypocritical they are. So therefore, I say, it is not just a bridge connecting the two shores of the Strait, that we are opening here today. We are building an ever-strengthening bridge of development between the present day and the future of Türkiye. Today, we are getting even closer to the realization of Türkiye's vision to grow, strengthen, develop and become the symbol of peace, welfare, justice and equity in its region and the world. Each work, project, investment, service completed by Türkiye is, in the words of master Necip Fazıl, a hole opened in the wall. From now on, we won't care about the direction from which the wind blows, we will only think about the chains we are breaking, the captivity and derogation we are ending, the freedom we are earning, the voice of the oppressed to whom we are listening, the direction of the nation to whom we are submitting, the winnings of our country which we are carrying forward in leaps and bounds." ●



## "İNSANLIK TARİHİ AÇISINDAN ÖNEMLİ" "IMPORTANT FOR THE HISTORY OF HUMANITY"

"Saygıdeğer Cumhurbaşkanı Erdoğan, Bakan Karaismaioğlu ve Türkiye'nin kıymetli vatandaşları, açılışa davet ettiğiniz için teşekkür ederim. Kan kardeşiniz ülke olan Kore Cumhuriyeti adına tekrar tebriklerimi sunmak istiyorum. Çanakkale Boğazı'nın derin ve hızlı akıntıları, değişen hava koşulları ve Covid-19 pandemisine rağmen Proje'yi planlanan süreden önce başarıyla tamamlayan şirket ve çalışanları gayretlerinden ötürü takdir ediyorum. Çanakkale Köprüsü'nün inşaatında bulunan şirketler, çok çalıştınız, tebrik ediyorum. Ayrıca inşaat süresindeki aktif desteklerini esirgemeyen Türk yetkilileri ve Çanakkalelileri ve saygıdeğer Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın liderliğini takdir etmek istiyorum. Çanakkale Boğazı'nı bağlayan köprünün tamamlanmış olması Doğu-Batı'da yeni bir geçit açması nedeniyle insanlık tarihi açısından önemlidir. Çanakkale Savaşı'nda zafer kazanan atalarınızı tebrik etmek istiyorum. Artık 1915Çanakkale Köprüsü bu çatışma ve taarruz tarihini geride bırakarak Doğu ile Batı arasında barış ve refah çağını başlatan bir köprü olacaktır. Türk halkı, 1915Çanakkale Köprüsü vesilesiyle Türkiye'nin yeni bir barış ve refah çağına öncülük ediyor olmasıyla gurur duyacaktır..."



Kim Boo-Kyum  
Kore Cumhuriyeti Başbakanı  
Prime Minister of the Republic of Korea

1915Çanakkale Köprüsü, Türkiye ekonomisinin ana arteri olarak insan ve yük taşımacılığının artmasına büyük katkı sağlayacaktır. Türkiye, bu köprü vesilesiyle Avrupa ve Orta Doğu ile Kuzey Avrupa ve Orta Asya'yı birbirine bağlayan uluslararası lojistik merkezi olarak daha da gelişecektir..."

1950 yılında Kore Savaşı sırasında henüz ülkelerimiz arasında diplomatik ilişkiler dahi olmamasına rağmen binlerce Türk askeri zor durumda olan Kore Cumhuriyeti'ne yardım etmek için Asya kıtasının bir ucundan diğer ucuna uzun yollar kat etti. Kore halkı bu gerçeği hiçbir zaman unutmadı. Tekrar teşekkür ederiz..."

Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli'nin ardından Güney Kore bu kez Türkiye ile 1915Çanakkale Köprüsü yapımında yer almıştır. Böylece bu köprü ülkelerimiz arasındaki bağları gelecekte daha da güçlü hale getirmek için verilen tarihi bir vaat olmuştur..."

İki ülke arasındaki ilişkilerimizin 1915Çanakkale Köprüsü'nün yükselen iki kulesi gibi, Doğu ile Batı'yı birbirine bağlayan güçlü bir sütun haline geleceğine ve köprünün kulelerini birbirine bağlayan on binlerce kablo gibi aramızdaki yoğun ve güçlü ticaret ve iş birliklerinin ekonomik, sosyal, kültürel ve başka tüm alanlarda devam edeceğine yürekten inanıyorum.

Ülkem ve halkım adına Cumhurbaşkanı Erdoğan'ı ve Türk halkını tebrik ediyorum." ●

"Honorable President Erdoğan and Minister Karaismaioğlu and esteemed citizens of Türkiye, I would like to thank you for your invitation to the opening ceremony and offer you once again my congratulations on behalf of the Korean Republic, your sister country. I also would like to express my admiration for the companies and staff for their efforts to complete the Project ahead of schedule despite the deep and fast currents of the Çanakkale Strait, changing weather conditions and the Covid-19 pandemic. The companies that took on the construction of the Çanakkale Bridge, you have worked hard, I congratulate you. I would also like to express my appreciation for the active support of the Turkish authorities and the people of Çanakkale throughout the construction stage and the leadership of the esteemed President Erdoğan. The completion of the bridge that connects

the two shores of the Çanakkale Strait opens a new passage between the East and the West, and it is therefore very important for the history of humanity. I would like to congratulate your ancestors who emerged victorious from the Çanakkale War. The 1915Çanakkale Bridge is going to be a bridge that leaves behind this state of conflict and aggression, and starts a new age of peace and prosperity for the relations between the East and the West. The people of Türkiye will be proud of their country leading a new age of peace and prosperity thanks to the 1915Çanakkale Bridge.

As the main artery of the Turkish economy, the 1915Çanakkale Bridge will be contributing greatly to the increase of transportation of goods and people. Thanks to this bridge, Türkiye will develop even further as the international logistics center that connects Europe and the Middle East, Northern Europe and Central Asia.

During the Korean War in 1950, even though there were no diplomatic relations between our countries, thousands of Turkish soldiers travelled long distances across the Asian continent to help the Republic of Korea in its times of distress. The Korean people have never forgotten this fact. Once again, we thank you..."

After the Yavuz Sultan Selim Bridge and the Eurasia Tunnel, South Korea collaborated again with Türkiye, this time for the construction of the 1915Çanakkale Bridge. This bridge has thus become a historical promise to further strengthen the ties between our countries.

I wholeheartedly believe that the relations between our two countries will become a strong pillar like the two tall towers of the 1915Çanakkale Bridge, and that our strong and intense cooperation in commerce and business will continue in economic, social, cultural and all other areas, just like the thousands of cables that link together the two towers.

On behalf of my country and my people, I congratulate President Erdoğan and the people of Türkiye." ●



## “EN'LERİN, İLKLERİN VE REKORLARIN PROJESİ”

“A PROJECT OF SUPERLATIVES, BREAKTHROUGHS AND RECORD-BREAKING ACCOMPLISHMENTS”

“Kurtuluş Savaşı'mızın şanlı direnişi, İstiklal Harbimizin ilk cephesi, Türk'ün gücünün tüm cihana yeniden gösterildiği Çanakkale Deniz Zaferi'nin 107. yıl dönümünü kutladığımız bu manevi günün eşsiz atmosferinde, Cumhuriyet tarihimizin en büyük ulaştırma projelerinden biri olan Malkara-Çanakkale Otoyolu ve 1915Çanakkale Köprüsü'nü milletimizin ve tüm dünyanın hizmetine sunmamızın haklı gururu ve mutluluğunu taşıyoruz...”

Köprümüzün mimari tasarımı ve teknik özellikleri, yüzyılın destanını bugünlere taşıyor. 'En'lerin, ilklerin ve rekorların projesi olarak ülkemizin simge yapılarından biri bugün milletiyle buluşuyor. Ortada büyük bir resim var, 'Büyük ve Güçlü Türkiye' resmi. Liderliğinizde, hayata geçen tüm yatırımlar ve ortaya çıkan tüm eserler tek tek bu resme vurulan fırça darbeleridir. Otoyolumuz ve köprümüzün hizmete girmesiyle, Trakya ile birlikte Batı Anadolu ve Ege'nin hatta Batı Akdeniz Bölgesi'nin ulaşım, üretim, sanayi, ticaret, turizm ve hizmet sektörü çok daha canlanacak. Pekin'den Londra'ya kadar kesintisiz uzanan ticaret yoluna katkı sağlayacak...

Yapım çalışmalarında gösterilen üstün başarı ile Projemiz 1,5 yıl önce tamamlandı. Sadece bu Proje dahi Kamu-Özel İş Birliği ile yapılan Yap-İşlet-Devret projelerinin ne kadar faydalı olduğunu küresel çapta gösteren güzel bir örnektir. Türkiye, 'küresel lojistik üs' olma hedefine ulaşırken, günlük siğ siyasi tartışmaların aksine, vizyon sahibi olmayı gerektiren, Ulaşım ve Lojistik Master Planı çerçevesinde hayata geçirdiğimiz ulaştırma ve altyapı yatırımları ile Türkiye'nin 2053 Vizyonunun gerekli altyapısı şimdiden hazırlanıyor.

Amacımız, ülkemizin rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkıda bulunarak; güvenli, ekonomik, konforlu, çevreye duyarlı, kesintisiz, dengeli, akıllı ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemidir.

Bütünsel kalkınma odaklı; mobilite, dijitalleşme ve lojistik dinamikleriyle şekillenen, yeni, etkin ve dünyayı bu coğrafyaya entegre etmeyi hedefleyen iddialı bir sürecimiz var ve bu süreci ulaşımın her modunda liderliğinizde başarıyla yönetiyoruz. 1915Çanakkale Köprüsü hem ülkemizde hem de dünyada yeni teknik atılımlara da ilham verecektir.” ●



Adil Karaismailoğlu  
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı  
Republic of Türkiye, Minister of  
Transport and Infrastructure

“Within the unparalleled atmosphere of this spiritually significant day when we celebrate the 107<sup>th</sup> anniversary of the Çanakkale Naval Victory, the glorious resistance front, the foremost battlefield of our nation's War of Liberty where the power of the Turks was shown once again to the entire world, we are deservedly proud and happy to be presenting the Malkara-Çanakkale Motorway and the 1915Çanakkale Bridge, one of the greatest transportation projects in the history of our Republic, to the service of our people and the world...”

The architectural and design features of our bridge transport the legend of the century into the reality of our day. As a project of superlatives, breakthroughs and record-breaking accomplishments, a landmark structure of our country is meeting the eyes of the nation today. There is a big picture here, the picture of a “Great and Strong Türkiye”. Under your leadership, all the investments and works that have been actualized are brushstrokes added to this picture. With our motorway and bridge becoming operational, the transportation, production, industrial, commercial, tourism and service sectors in the Thrace, Western Anatolia, the Aegean and Western Mediterranean will be revitalized. This Project will contribute to the uninterrupted commercial route stretching all the way from Beijing to London...

Thanks to the excellent level of achievement demonstrated during the construction phase, our Project was completed 1.5 years ahead of schedule. This Project alone is a fine example demonstrating on a global scale the advantages of Build-Operate-Transfer projects based on the model of Public-Private-Partnerships. As Türkiye achieves its goal of becoming a “global logistics base”, we are moving in the opposite direction of mundane and superficial political debates, and building the infrastructure of Türkiye's Vision for 2053, with the transport and infrastructure investments we are realizing as part of the Transport and Logistics Master Plan.

Our goal is to establish a transportation system that is safe, affordable, comfortable, environmentally sensitive, uninterrupted, balanced, sustainable and contributes to our country's competitive power and the increase of our society's quality of life.

We are engaged in a new, effective and ambitious process that is focused on integral development, shaped by the dynamics of mobility, digitalization and logistics, and aimed at integrating the world into this geography. And under your leadership we are managing this process with success in every mode of transport. The 1915Çanakkale Bridge shall inspire new technical breakthroughs both in our country and the world.” ●

## “HEYECAN, İLHAM VE GÜÇ KAYNAĞI”

“A SOURCE OF EXCITEMENT, INSPIRATION AND STRENGTH”

“Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünü rekor sürede tamamlayarak 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nu milletimizin kullanımına sunmanın gururunu yaşıyoruz. Bu Proje bizler ve ortaklarımız için bir iftihar meselesi olmasının yanı sıra heyecan, ilham ve güç kaynağı oldu. Çanakkale'ye bir gerdanlık lazım diyerek kıtaları bir kez daha birleştirmek Cumhurbaşkanımızın hayalimdi. Böylesi dev bir köprü projesine hayat vermek benim mühendis olarak iş hayatına atıldığım ilk günden beri gerçekleştirmek istediğim bir hayaldti. Ne mutlu ki bir hayali bir daha gerçekleştirmek bizlere nasip oldu. Allah'ıma hamdolsun.” ●



Nihat Özdemir  
Limak Holding Onursal Başkanı  
Limak Holding Honorary President

“Having completed the world's longest midspan suspension bridge in a record-breaking timespan, we are filled with the pride of presenting the 1915Çanakkale Bridge and Motorway, fully ready to serve our people. This Project has been not only a source of pride for us and our partners, but also a source of inspiration and strength. It was our President's dream to dress the Strait of Çanakkale with a necklace and connect the continents once again. It has also been a dream of mine since the beginning of my career as an engineer to give life to a monumental bridge project like this one. Happy is the one who is granted the opportunity to realize a dream. All praise to Allah.” ●





1915Çanakkale Projesi Malkara-Çanakkale Otoyolu'nda kontrol, bakım, işletme ve hizmet gibi farklı işlevleri yerine getiren birçok tesis ve bina bulunuyor. Yolculuğun en güvenli ve en konforlu şekilde gerçekleşmesini sağlayan bu yapılar otoyolun adeta yaşamsal organlarını oluşturuyor. 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project entails many buildings and facilities that fulfill various functions such as control, maintenance, operations and service. Ultimately serving to provide the drivers with maximum safety and comfort, these structures could be described as the vital organs of the motorway.



Ana Kontrol Merkezi, Lapseki.  
Main Control Center, Lapseki.

AKM (Ana Kontrol Merkezi) içten görünüm.  
Main Control Center, inside view.

## OTOYOLUN YAŞAMSAL ORGANLARI VITAL ORGANS OF THE MOTORWAY

### Ayrıntılı Planlama

89 km (köprü dâhil ana gövde) uzunluğundaki Malkara-Çanakkale Otoyolu kapsamında inşa edilen toplam 48 bina, beş farklı kategoriye ayrılıyor: Ana Kontrol Merkezi, Bakım İşletme Tesisleri, Gişe Binaları, Kimyasal Madde Kontrol Binaları (TIR park alanları) ve Otoyol Hizmet Tesisleri. 15 farklı lokasyonda 585.099 metrekare yer üzerinde inşa edilen bu tesis ve hizmet alanları 26.950 metrekare kapalı inşaat alanına sahip.

Yapıların inşa edileceği noktalar Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) gözetiminde Proje'yi yürüten DLSY JV ve ÇOK A.Ş.'nin ayrıntılı çalışmaları sonucunda belirlendi. Gişe binaları, otoyol hizmet tesisleri gibi alanların yerleri Proje öncesi ihale

### Detailed Planning

On the Malkara-Çanakkale Motorway which is 89 km long (the main body including the bridge) there are 48 buildings classified under five categories: Main Control Center, Maintenance and Operation, Toll Booth Plazas, Chemical Substance Control Buildings (Truck Parking Areas) and Motorway Service Stations. These facilities and service areas constructed in 15 different locations over an area of 585,099 square meters include enclosed structures covering 26,950 square meters.

The locations of the structures were determined as a result of thorough studies conducted by DLSY JV and ÇOK A.Ş. running the Project under the supervision of the General Directorate of Highways (GDH). Locations

dosyasında belirtilmişti. Kontrol, bakım, işletme tesisleri gibi alanların yerleri ise gelecekteki ihtiyaçlar ve farklı işlevler dikkate alınarak Proje'ye başlandıktan sonra saptandı. Bina ve tesis büyüklüklerine göre yer planlaması yapıldı. Kamulaştırma süreçlerinin hazırlıkları da bu çalışmaya dâhil edildi.

of the toll booths and service stations had already been specified in the tender documents before the Project began. Locations of buildings designated for controls, maintenance and operations were determined after the Project was launched, in view of future needs for certain functions. Ground plans were drawn up as per the size of the buildings and facilities. The drafts of the expropriation process were also included in the scope.



Lapseki Otoyol Hizmet Tesisleri.  
Lapseki Motorway Service Area.



Köprü Alın  
Gişesi.  
Bridge Entry  
Toll Plaza.



## 1915ÇANAKKALE MALKARA-ÇANAKKALE OTOYOLU'NDAKİ BELLİ BAŞLI BİNALAR MAIN BUILDINGS ON THE 1915ÇANAKKALE MALKARA-ÇANAKKALE MOTORWAY

Bina Adı	Lokasyon		Bina Kullanım Amacı	Name of Building	Location		Intended Use of Building		
Ana Kontrol Merkezi	Asya	Lapseki	Otoyol, Köprü izleme, takip, kontrol ve yönetim merkezi	Main Control Center	Asia	Lapseki	Motorway & Bridge surveillance, monitoring, control and management center		
Kavakköy Bakım İşletme Tesisleri	Avrupa	Kavakköy	Otoyol, Köprü bakım, işletme merkezi	Kavakköy Maintenance and Operation Facility	Europe	Kavakköy	Motorway & Bridge maintenance and operation center		
Lapseki Bakım İşletme Tesisleri	Asya	Lapseki	Otoyol, Köprü bakım, işletme merkezi	Lapseki Maintenance and Operation Facility	Asia	Lapseki	Motorway & Bridge maintenance and operation center		
Gişe Binaları	Avrupa	Malkara	Otoyol, Köprü ücret toplama noktası	Toll Booth Plazas	Europe	Malkara	Motorway & Bridge toll collection point		
		Kavakköy	Otoyol, Köprü ücret toplama noktası			Kavakköy	Motorway & Bridge toll collection point		
		Gelibolu Kuzey	Otoyol, Köprü ücret toplama noktası			Gelibolu North	Motorway & Bridge toll collection point		
		Gelibolu Güney	Otoyol, Köprü ücret toplama noktası				Motorway & Bridge toll collection point		
		Köprü Alın	Otoyol, Köprü ücret toplama noktası				Motorway & Bridge toll collection point		
Kimyasal Madde Kontrol Binası 1	Avrupa	Köprü Alın	TIR kontrol noktası	Chemical Substance Control Building 1	Europe	Bridge Entry	Truck Check Point		
Kimyasal Madde Kontrol Binası 2	Asya	Lapseki	TIR kontrol noktası	Chemical Substance Control Building 2		Europe	Bridge Entry	Truck Check Point	
Otoyol Hizmet Tesisleri	Avrupa	Malkara	Otoyol dinlenme tesisi	Police Building	Europe	Bridge Entry	Bridge security building		
	Avrupa	Kavakköy	Otoyol dinlenme tesisi			Motorway Service Facilities	Europe	Malkara	Motorway service area
	Avrupa	Gelibolu	Otoyol dinlenme tesisi			Europe	Kavakköy	Motorway service area	
Asya	Lapseki		Otoyol dinlenme tesisi			Europe	Gelibolu	Motorway service area	
						Asia	Lapseki	Motorway service area	

## Beton ve Çelik Yapılar

Yapılar, 3800 ton demir, 56.000 metreküp beton, 1500 ton ağır çelik işçiliği ile bir buçuk yıl gibi kısa bir sürede yaklaşık 900.000 adam saat harcanarak tamamlandı.

Binaların çok büyük bölümü betonarme olarak inşa edildi. Binalarda kullanılan betonlar şantiye alanlarında kurulan santrallerden temin edildi. Tasarıma uygun olarak hazırlanmış, TSE ve KTŞ (Karayolları Teknik Şartnamesi) standartlarındaki beton, Otoyol Kalite Ekibi tarafından düzenli

## Concrete and Steel Structures

With 3800 tons of steel, 56,000 cubic meters of concrete, 1500 tons of heavy-duty steelwork, and 900,000 man-hours spent in their construction, the structures were completed in only one and a half years.

A large section of the buildings are concrete structures. The concrete used in the buildings were procured from the plants set up on the

olarak takip ve kontrol edildi, her dökümden beton numuneleri alındı. Bunun yanında yoğun ağır çelik imalatları da farklı alanlarda uygulandı. Uygulanan ağır çelikler fabrikalarda üretilip işlendi; montaja hazır olarak şantiyelere getirilip, yerlerine montajlandı. Bakım işletme binaları, ambar, atölye, garaj, tuz deposu, yakıt istasyonu, gişe kanopileri gibi endüstriyel binaların çatı ve cephelerinde de çelik kullanıldı.

Hem Avrupa hem de Asya yakasındaki köprü girişlerinde yer alan kimyasal madde kontrol binaları, yapı blok beton duvar elemanları ile depreme ve yangına dayanıklı yığma binalar olarak inşa edildi. Böylelikle hem yapım tekniği olarak hem de görsellik olarak farklı bir bina tipi de Proje'ye katılmış oldu. Ayrıca yapıblok binaların cephede sıva, boya gerektirmemesi sebebiyle hem uygulamada hem de bakım döneminde Proje'ye maddi tasarruf katkısı hususu önemlidir.

## Proje'ye ve Bölgeye

### Özel Tasarımlar

Yapıların tasarımlarına bir buçuk yıl gibi uzun bir süre ayrıldı. Bunda, işlevselliği en üst düzeyde binalar ve alanlar oluşturabilme isteği kadar, 1915Çanakkale Projesi'ne özgü tasarımlar yapabilme çabası da etkili oldu. Örneğin gişe kanopilerinin ayaklarında 1915Çanakkale Köprüsü'ne özel kırmızı renk kullanıldı. Otoyol hizmet tesislerinde geniş saçaklarda da kırmızı öğeler öne çıkarıldı. Tesis iç duvar boyalarında, 1915 Çanakkale Zaferi ile

construction sites. Complying with TSI (Turkish Standards Institution) and HTS (Highway Technical Specifications) standards, the concrete was regularly monitored and checked by the Motorway Quality Assurance Team who took samples from each casting. Heavy duty steel productions were processed in various different areas. The heavy-duty steel was produced and processed in factories, made ready for assembly and brought over to the construction sites to be assembled. Steel was used also on the roofs and façades of industrial buildings such as maintenance and operation buildings, storehouses, workshops, garages, salt warehouses, fuel stations, and toll booth plaza canopies.

The chemical substance control buildings at bridge entry points on both the European and Asian shores are loadbearing structures with concrete block walls that are earthquake and fire resistant. So, a very different type of building was included in the Project in terms of construction technique and appearance. And since the concrete block buildings don't need any paint or plaster on their façades, cost savings made a significant contribution to the Project during both execution and maintenance stages.

## Custom Designs for the Project

### and the Region

Allocated time period for the design phase of the structures was a year and a half. Besides having utmost functionality, the designs were required to have a character that was specific to the 1915Çanakkale Project. For example, on the legs of the toll booth plazas, the color red was used to stay in character with the 1915Çanakkale Bridge. At the motorway service areas, red elements were highlighted on the wide aprons. The inner walls of the facilities feature graffiti elements depicting a historical connection between the Çanakkale Victory of 1915 and the 1915Çanakkale Bridge. In the Main Control Center,

TIR Parkı  
Kimyasal Madde  
Kontrol Binası.  
Truck Park  
Chemical Substance  
Control Building.







Lapseki Bakım İşletme Merkezi.  
Lapseki Maintenance and Operation Center.

1915Çanakkale Köprüsü arasında tarihsel bağ kuran grafitinin yanı sıra, AKM (Ana Kontrol Merkezi) video wall odasında da kırmızı renge yoğun olarak yer verildi. KGM binalarında kurumsal turuncu renk kullanılarak binaların her noktadan kendi özellikleriyle fark edilmesi sağlandı.

1915Çanakkale Köprüsü'nde olduğu gibi otoyol bina tasarımlarında da iklim koşulları gözetildi. Özellikle bölgede sık görülen güçlü rüzgârların getireceği ekstra yükler, otoyol hizmet tesislerinin saçak çeliklerindeki kesitlerin büyümesine neden oldu. Keza gişe kanopi çelikleri bu anlamda iklim koşullarına göre güvenli tarafta

kalınarak özel kesitlerde tasarlandı. Ayrıca bakım işletme tesislerindeki yarı çelik binalarda hem çatı ve cephe çeliğinde hem de cephe sandwich panel kaplamalarında iklimin getirdiği hususlara tasarımda da uygulamada da özellikle önem verildi.

Tasarım öncesi, benzer otoyollarda (Gebze-İzmir, Kuzey Marmara, Ankara-Niğde, vb.) daha önce yapılan, aynı işleve sahip tüm binalar yerlerinde gezildi, yöneticileri ile konuşuldu. İlerde Proje'ye ek maliyet getirebilecek tasarım eksiklikleri önceden tespit edilerek ilk aşamada giderildi. Örneğin

**Gişe kanopi çelikleri bu anlamda iklim koşullarına göre güvenli tarafta kalınarak özel kesitlerde tasarlandı.**

**The canopy steels of the toll plazas were also sectioned in special formats to stay on the safe side of weather conditions.**

the dominant color scheme in the video wall room is again red. For the GGDH buildings, the color orange was used to stay tuned with the institution's corporate identity.

Just like on the 1915Çanakkale Bridge, climate was a determining factor in the design of the motorway buildings. The extra load introduced by the strong winds in the region led to larger sections on the apron steel of the motorway service plants. Likewise, the canopy steels of the toll plazas were also sectioned in special formats to stay on the safe side of weather conditions. Weather was taken into consideration both in the design and execution of semi

incelenen bir tesiste sadece sundurmadan oluşan garaj binası, araçların yıpranma payı düşünülerek seksiyonel kapılarla girilen bir garaj haline dönüştürüldü. Minimal düşünülen depo alanları uzun vadeli ihtiyaçlar gözetilerek daha büyük tasarlandı. Binaların birbiri ile ilişkisi açısından takip eden fonksiyonlu binalar birbirine yakın konumlandırıldı. ●

steel buildings at the maintenance and operation facilities, especially in terms of the steel used on the roofs and façades and the sandwich panel coverings on façades.

In advance of the actual design phase, discovery trips were made to similar motorways (Gebze-İzmir, North Marmara, Ankara-Niğde, etc.) to study buildings with the same functionalities and managers of these facilities were interviewed. Possible design deficits, which could create extra costs for the Project in the future, were identified and eliminated. For example, in one of the inspected facilities, the garage building was just a porch. But in view of the possible wear and tear on the vehicles, in our Project the garage was designed with sectional doors. The warehouse areas, which were kept at minimal sizes in other projects, were designed in larger format in view of long-term needs. Buildings with related functions were placed in proximity to each other. ●



Kavakköy Bakım İşletme Merkezi.  
Kavakköy Maintenance and Operation Center.

**“PROJE’NİN RUHUNA UYGUN, ÖZVERİLİ BİR EKİP ÇALIŞMASI YAPTIK.”**  
“WE DEMONSTRATED GREAT TEAMWORK IN KEEPING WITH THE SPIRIT OF THE PROJECT.”

Böylesi büyük bir projenin parçası olmak her mimara nasip olmayacak çok değerli bir deneyim. 17 yılı aşkın süredir çalıştığım Yapı Merkezi'nin görevlendirmesiyle başladığım bu Proje'de yepyeni deneyimler kazanıp, bir yandan da otoyol işleri ile ilgili yeni bilgiler edindim. Hepimiz için çok öğretici bir proje oldu. Ekip olarak, işlerimizdeki kalite ile, işleri vaktinde teslim edişimiz ile, aktif taşeron yönetimiyle Proje'ye katkı sağladık. Bu sayede elde edilen başarıda güzel bir söz sahibi olduğumuzu düşünüyorum. Özellikle son aylarda artan zaman baskısını çok iyi yöneten, bir iken iki kişilik performans gösteren tüm ekip arkadaşlarıma buradan bir kez daha teşekkür ediyorum. Tesisler ve hizmet alanları grubu olarak tüm arkadaşlarımla uyumlu ve tam bir koordinasyon içinde çalışmasıyla, taşeronlarımızın gayretleri ve destekleriyle Proje'nin ruhuna uygun, özverili bir ekip çalışması yaptık. Hatırı sayılır, beğenilen işler yaptığımız kanaatindeyim. Gayemiz Çanakkale ruhunu binalarıyla da yansıtan, önce yapılanlardan daha üst kalitede, farklı bir iş çıkarmaktı. Çok şükür ki buna ulaştığımızı düşünüyorum.



A. Umut Güngör

Tesisler ve Hizmet Alanları Yapım Müdürü  
Facilities and Service Areas  
Construction Manager

Being part of such a grand project is a rare and invaluable experience for any architect. As an employee of Yapı Merkezi for the last 17 years, I was appointed to this Project by my company. I gained a lot of experience and learnt more about motorway works. It was a very educational project for all of us. As a team, we contributed to the Project by producing high-quality work, delivering on time and active management of the subcontractors. I think we have done our best to earn the Project its ultimate success. I want to use this opportunity to thank all my crew members who have managed the increasing time pressure

extremely well especially during the last few months. Each member of my team did the work of two people, and I am very grateful. The facilities and service areas group members have worked in perfect coordination. We were fully supported by our subcontractors. I believe that we demonstrated great teamwork in keeping with the spirit of the Project and the results of our work have been more than satisfactory. Our goal was to surpass earlier similar projects in quality and character, by creating buildings that reflect the Çanakkale spirit. I am thankful for having accomplished that goal.





1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nda bakım ve işletme sistemleri en son teknolojilerden yararlanılarak Proje'ye özel olarak tasarlandı. Elektromekanik Departmanı'nın sorumluluğunda geliştirilen bu sistemler, her durumun anbean izlenmesini ve gerekli kararların en hızlı şekilde alınmasını sağlıyor.

1915Çanakkale Bridge and Motorway's maintenance and operation systems are custom-designed for the Project, using state-of-the-art technologies. Developed in the care of the Department of Electromechanics, these systems allow for continuous monitoring of all situations and accelerate decision-making.

## 1915ÇANAKKALE'NİN SİNİR SİSTEMİ

### 1915ÇANAKKALE'S NEURAL NETWORK

**1915ÇANAKKALE** Köprüsü ve Otoyolu'nda hem güvenliği hem de hizmet kalitesini en üst düzeye taşıyan onlarca otomasyon sistemi kullanılıyor. Proje'nin sinir sistemi olarak adlandırılan otomasyon altyapısı, Elektromekanik Departmanı'nın sorumluluğunda büyük ölçüde yerli kaynaklar kullanılarak hayata geçirildi. Bu sistemler, ücret toplamadan köprü'nün yapısal sağlığını korumaya, güç yönetiminden yangın önlemeye pek çok işlevi yerine getiriyor.

**ON THE** 1915Çanakkale Bridge and Motorway, the dozens of automation systems that are in place serve to maximize both safety and service quality. This automation infrastructure is aptly described as the Project's neural network and was realized in the trust and care of the Department of Electromechanics using mainly local resources. These systems fulfill various functions from toll collection to maintaining the bridge's structural health, power management and fire prevention.



### Entegre Yazılımlar

1915Çanakkale Köprüsü'nde otomasyon, SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition - Gözetleyici Kontrol ve Veri Toplama Sistemi) adı verilen, veri tabanlı bir uzaktan kontrol ve izleme yazılımı ile sağlanıyor. Uluslararası bir yazılım tabanına sahip olan SCADA bir Türk alt yüklenici ile birlikte Elektromekanik Departmanı tarafından 1915Çanakkale Köprüsü'ne uyarlandı.

### Integrated Software

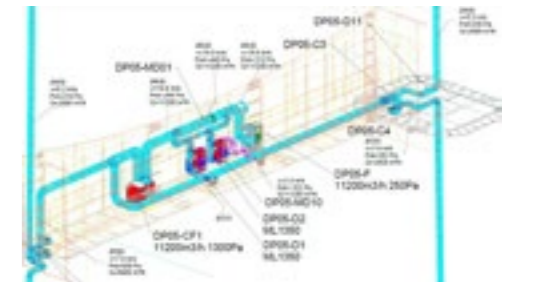
On the 1915Çanakkale Bridge, automation is implemented through a software called SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition), a database system for the remote control and monitoring of processes. SCADA has an international software base and was adapted to the 1915Çanakkale Bridge by the Department of Electromechanics working with a Turkish subcontractor.

Köprü'de kurulan sistem sayesinde güvenlik en üst düzeyde sağlanıyor. Through this system installed on the bridge, optimal security is ensured.

Sol: Yol aydınlatma. Sağ: Nem alma sistemi. Left: Road lighting. Right: Dehumidifying system.

**Köprü üstünde kullanılan sensörlerin toplam sayısı tam 1049 adet.**  
**Total number of sensors used on the bridge is 1049.**

Uçak ikaz ışığı.  
Aircraft warning light.







Thanks to SCADA, the data gathered through the sensors on the bridge can be regularly monitored, maintenance and operation systems can be controlled, recorded and reported. Unforeseen situations like extreme stress on a bridge cable or the windspeed exceeding a certain limit, come immediately into the radar, leading to instant action to take the necessary measures and precautions. Many other systems such as the lights that orient and guide the ships passing under the bridge, caution lights for planes and humidifiers are all managed in an integrated manner.

SCADA sayesinde, köprüde sensörler aracılığıyla toplanan veriler düzenli olarak izlenebiliyor, ayrıca bakım ve işletme sistemleri kontrol edilerek, kayıtları ve raporları çıkarılıyor. Köprü'nün bir kablodaki aşırı gerilim ya da rüzgâr hızının belli bir seviyenin üstüne çıkması gibi beklenmedik durumlardan anında haberdar olunuyor, böylece gerekli hazırlık ve uyarılar hızla yapılabilir. Ayrıca köprü'nün altından geçen gemilere yön veren ışıklandırma sistemlerinden uçak ikaz lambalarına ve nem alma ünitelerine kadar onlarca sistem de entegre bir şekilde yönetilebiliyor.

Çelik tabliye bakım ve muayene sistemi.  
Steel deck maintenance and checking system.

Yangın hidrant söndürme sistemi.  
Fire fighting hydrant system.



Köprü üstünde kullanılan sensörlerin toplam sayısı tam 1049 adet. Bunların 508 tanesi dinamik, 88 tanesi de statik gerinim ölçerlerde konumlandırılmış. Titreşim ölçen tek, ikili ve üçlü eksenli akselerometrelerde (ivme ölçer) toplam 103 sensör yer alıyor. 74 adet iki eksenli eğim, 64 adet deplasman, 54 adet çelik sıcaklığı sensörü de diğer büyük sensör gruplarını oluşturuyor. Kalan sensör grupları ise hava, kablo, asfalt sıcaklığı, basınç ölçme, korozyon önleme, veri toplama gibi sistemlerde kullanılıyor.

The total number of sensors on the bridge is 1049. Of these, 508 are placed as dynamic strain sensors and 88 as static strain sensors. On single, double and triple-axis accelerometers that measure vibrations, there are 103 sensors. 74 double-axis gradient sensors, 64 displacement sensors, and 54 temperature sensors for steel are the large sensor groups. The remaining sensor groups are used in systems such as air, cable, asphalt temperature, pressure measurement, corrosion prevention and data collection.

#### 1915Çanakkale Köprüsü'ndeki Sistem ve Ekipmanlar

- Güç Yönetim Sistemi
- Otoyol Işıklandırma ve Çakarları
- Trafik Yönetimi
- Kapı Erişim Kontrolü
- Hırsız Alarm Kontrolü
- Ağ (Network) İzleme Sistemi
- Ücret Toplama Sistemi
- Hareket Halinde Tartma (Yapısal Sağlık İzleme Sistemi'ne ait)
- Kapalı Devre Kamera Sistemi
- Yangın Algılama ve Söndürme
- Yol Kenarı Acil Durum Telefonları
- Yapısal Sağlık İzleme Sistemi
- Nem Alma Sistemi
- Havacılık Uyarı Işıkları
- Deniz Trafiği Uyarı Işıkları
- Elektriksel Katodik Korozyon Önleme Sistemi
- Aktif Kütle Sönümleyici
- Servis Telefonları (Kule ve Tabliye İçleri)
- Kule İçi Asansörler
- Tabliye İnceleme Rampası
- Ana Kablo İnceleme Kabini
- Mimari Aydınlatma
- Hidrolik Tampon İzleme Sistemi
- Drenaj Pompa İzleme Sistemi
- Kablo Yangın Söndürme Sistemi

#### Systems and Equipment on the 1915Çanakkale Bridge

- Power Management System
- Motorway Lighting and Beacons
- Traffic Management
- Gate Access Control
- Burglar Alarm Control
- Network Monitoring System
- Toll Collection System
- Weighing in Motion (of the Structural Health Monitoring System)
- Closed Circuit Camera System
- Fire Sensing and Extinguishing
- Roadside Emergency Phones
- Structural Health Monitoring System
- Dehumidification System
- Aircraft Warning Lights
- Marine Traffic Warning Lights
- Electrical Cathodic Corrosion Prevention System
- Active Mass Dampener
- Service Phones (Inside Towers and Deck)
- In-tower Elevators
- Deck Inspection Ramp
- Main Cable Inspection Cabin
- Architectural Lighting
- Hydraulic Bumper Monitoring System
- Drainage Pump Monitoring System
- Cable Fire Extinguishing System

#### Malkara-Çanakkale Otoyolu'ndaki Sistem ve Ekipmanlar

- Güç Yönetim Sistemi
- Otoyol Işıklandırma ve Işık Çakarları
- Trafik Yönetimi
- Kapı Erişim Kontrolü
- Hırsız Alarm Kontrolü
- Data Ağ İzleme Sistemi
- Ücret Toplama Sistemi
- Hareket Halinde Tartma (Yapı Sağlığı İzleme Sistemi'ne ait)
- Kapalı Devre Kamera Sistemi
- Yangın Algılama ve Söndürme
- Yol Kenarı Acil Durum Telefonları
- Kaza Tespit Sistemi

#### Systems and Equipment on the Malkara-Çanakkale Motorway

- Power Management System
- Motorway Lighting and Beacons
- Traffic Management
- Gate Access Control
- Burglar Alarm Control
- Network Monitoring System
- Toll Collection System
- Weighing in Motion (of the Structural Health Monitoring System)
- Closed Circuit Camera System
- Fire Sensing and Extinguishing
- Roadside Emergency Phones
- Accident Detection System





Köprü'nün kalbi olan ana enerji besleme noktaları. Main energy feed points that are the heart of the bridge.

Kesintisiz enerji ile beslenen trafo merkezleri. Transformer centers powered by uninterruptible energy.

Köprü'nün kullanım ömrü boyunca en iyi şekilde hizmet verilebilmesi için "Yapısal Sağlık İzleme Sistemi" kurulumunda da Elektromekanik Departmanı önemli sorumluluklar üstleniyor. Örneğin, bazı sistemler çelik yapıların nemini alarak zamanla paslanmalarını önüyor. Köprüde ayrıca yapısal olmayan ancak yapının tasarım ömrü boyunca korunmasına yardımcı olan 40'a yakın ikincil sistem var. Bu sistemlerin hepsi Elektromekanik Departmanı tarafından tasarlandı, seçildi ve uygulandı.

## Otoyolda Yenilikler

Elektromekanik Departmanı aynı zamanda SCADA'nın bir Türk firma tarafından otoyol için üretilen yerli yazılımla birleştirilmesini gerçekleştirdi. Bu iki yazılımın birlikte çalışması bu alana önemli bir yenilik getirmiş oldu.

Also for the bridge to have optimal conditions throughout its service life, the Department of Electromechanics fulfils an important role in the installation of the "Structural Health Monitoring System". For example, some systems dehumidify the steel structures and prevent rust. On the bridge there are also approximately 40 secondary systems that are not structural but help protect the structure throughout its service life. All of these systems were designed, selected and implemented by the Department of Electromechanics.

## Innovations on the Motorway

Department of Electromechanics also managed the integration of SCADA with a software application produced by a Turkish company for the motorway. These two software applications working together

Otoyol tarafında, 89 kilometrelik güzergâh boyunca, akıllı ulaşım sistemleri kuruldu. Yol durumunun her an takip edilmesini sağlayan, ayrıca otoyol üzerindeki sürücülere trafik ve hava durumu hakkında bilgilendirmeye yardımcı olan kameralar, trafik ve meteoroloji sensörleri, elektronik bilgi panoları, aydınlatma sistemleri, elektrik istasyon altyapılarından oluşan bu sistemler de Elektromekanik Departmanı tarafından tasarlandı ve montajları yapıldı.

Proje kapsamında Türkiye'de ilk kez otoyolda LED aydınlatma kullanıldı. Ayrıca otoyolda kamera, sensör, elektronik pano gibi akıllı ulaşım sistemleri ekipmanlarında solar panellerle güneş enerjisi kullanılması da Türkiye'de ilk kez gerçekleştirildi. Böylece önemli oranda enerji tasarrufu sağlanmış oldu.

Bu ilk'lerin önümüzdeki dönemde Türkiye'deki şartnamelere girmesi ve prosedürleri değiştirmesi öngörülmüyor. ●

was an innovative practice in this field.

In the motorway section, smart transportation systems were installed along the 89 km route.

Comprising of cameras, traffic and meteorology sensors, electronic information panels, lighting systems and power station infrastructures that monitor the road conditions on a moment-to-moment basis and help inform the drivers about traffic and weather, these systems were also designed and installed by the Department of Electromechanics.

This Project marked the first-time use of LED lighting on a motorway in Türkiye. Also it was the first time that solar power was used in smart transportation system equipment such as cameras, sensors and electrical panels in Türkiye. This practice contributed greatly towards energy savings.

It is anticipated that these groundbreaking practices will be introduced into the Turkish legislation, effecting a permanent change in the procedures. ●

## "KÖPRÜ VE OTOYOLU TEK BİR KONTROL YAZILIMIYLA BİRLEŞTİRDİK."

### Anıl Gündemir - Bakım ve İşletme Müdürü

"Proje'nin inşaat kısmı kadar işletme süreci de büyük önem taşıyor. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi ileri mühendislik teknolojileri kullanılarak kısa sürede işletmeye açılan devasa projelerden biri olarak literatürdeki yerini aldı. Artık Proje'nin en yüksek hizmet kalitesinde işletilmesi ve bunun için de bakım çalışmalarının en iyi şekilde yapılması gerekiyor. Tam da bu nedenle ÇOK A.Ş. çatısı altında işletme dönemi ile ilgili çalışmalara Proje'nin tasarım aşamasından itibaren başlandı. Yapım süreci boyunca tüm detaylar düşünüldü; tüm gereklilikler tasarım dokümanlarına işlendi ve Proje henüz işletmeye açılmadan işletme ve bakım çalışmalarında görevlendirilecek tüm ekipler ve ekipmanlar hazırlandı.

İşletmenin Proje'den beklenen hizmet kalitesinde gerçekleşmesi ve Proje kapsamındaki tüm yapıların uzun yıllar korunabilmesi için gerekli olan birçok ekipman ve sistemin kurulumu Elektromekanik Departmanı tarafından yönetildi. Dolayısıyla bizler Proje'nin başından itibaren Elektromekanik Departmanı ile çok yakın çalıştık. Bu süreçte bir tarafta KGM'nin yıllar boyunca biriktirdiği tecrübelerden, diğer tarafta

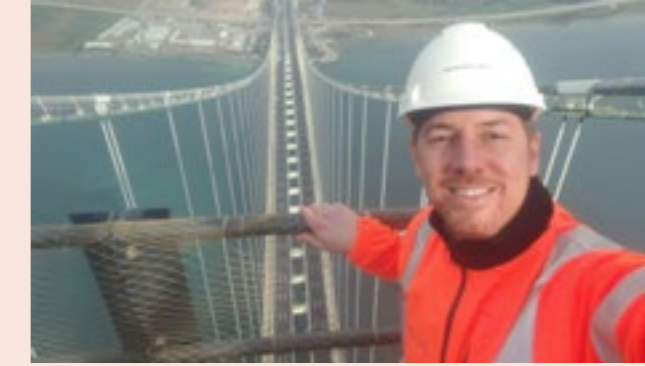
## "WE UNIFIED THE BRIDGE AND THE MOTORWAY UNDER A SINGLE CONTROL SOFTWARE."

### Anıl Gündemir - Maintenance and Operations Manager

"The Project's operation stage is as important as its construction stage. The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project has made its mark in history as a mega-project completed in record-breaking time thanks to advanced engineering technologies. Now it is time for it to become operational and deliver top quality service, and excellent maintenance is the key to achieve that goal. For that reason, it was as early as the design stage that the works regarding the operation period began under the umbrella of ÇOK A.Ş.

Throughout the construction period, there was careful deliberation of all details. All the requirements were noted on design documents. Before the Project became operational, all teams and equipment to be tasked in the operation and maintenance works were in place and ready to go.

It was the Department of Electromechanics that managed the installation of equipment and systems that are absolutely necessary for the operation to deliver the expected service quality and for the long-term protection of all structures included in the Project. So, we have worked very closely with the Department of Electromechanics right from the beginning







benzer projelerde edinilen tecrübelerden yararlandık. Her biri konusunda uzman çalışma arkadaşlarımızla hem ülkemiz için en iyisini gerçekleştirmek hem de ileride yapılacak projelerde örnek teşkil edecek bir Proje ortaya çıkartmak için tüm gücümüzle çalıştık. Bizler Proje gerekliliklerini masaya koyarken Elektromekanik Departmanı'ndaki arkadaşlarımız da bu gerekliliklerin tam anlamıyla yerine getirilebilmesi için üstün çaba sarf ettiler.

Proje'de kullanılan malzemeler, ekipmanlar, sistemler işletme dönemi gereksinimlerini karşılayacak şekilde köprü ve otoyol kesimleri için ayrı ayrı seçildi. İleride yapılacak bakım çalışmaları için en iyi kalitede benzer marka ürünler seçildi ve tüm işletme personeline bakım çalışmaları ile ilgili teorik ve pratik eğitimler verildi. Elektromekanik Departmanı, Köprü ve Otoyol'daki malzemeler ile yüklenici firmaların seçimlerinde her iki yapıyı da gözettiler. Yani hem Köprü hem Otoyol için malzeme ve firma seçimlerinde, çok spesifik bir malzeme olmadığı sürece, genel olarak yedek parça ve servis hizmetlerini istenen sürelerde sağlayabilecek, aynı markadan malzemeler kullanıldı.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nden önce Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde çalışıyordum. Yaklaşık beş yıl süren görevim boyunca Proje'nin hem inşaat sürecinde hem de devamındaki işletme aşamasının yaklaşık 1,5 yıllık bölümünde bulundum. Bundan yaklaşık 4,5 yıl önce 1915Çanakkale'ye geldim. Burada gerçekten güzel bir ekip kuruldu. ÇOK A.Ş.'nin kurucusu DL E&C, Limak, SK ecoplant ve Yapı Merkezi firmalarının büyük tecrübeleri sayesinde Proje'nin her aşaması

of the Project. Throughout this process, we have benefited greatly from the experiences accumulated by the GDH over many years and our own experiences in similar projects. With our coworkers who were experts in their respective fields, we poured all our strength into doing our best for our country and realizing a Project that will set precedent for future projects of similar scale and scope. While we laid on the table the requirements of the Project, our colleagues in the Department of Electromechanics exerted themselves to fully meet them.

The materials and equipment used in the Project were selected both for the bridge and the motorway respectively so as to meet the requirements of the operation period. For future maintenance activities, similar brands of superior quality were selected, and the entire team of operational personnel received theoretical and practical training on maintenance. Department of Electromechanics were in charge of both the Bridge and the Motorway as regards the selection of materials and subcontractor firms. Unless a very specific kind of material was required, generally the same brands were used for both the Bridge and the Motorway, on the condition that they could meet the timeline requirements for the delivery of spare parts and service.

Before the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, I was employed at the Yavuz Sultan Selim Bridge and Motorway Project. During the 5 years of my service there, I worked through the construction stage and 1.5 years of the operation period. About 4.5 years ago, I came to 1915Çanakkale. A very fine team was built here. Thanks to the input of experienced founders of ÇOK A.Ş., DL E&C, Limak, SK ecoplant and Yapı Merkezi, every stage of the

başarıyla gerçekleşti, gerçekleşiyor. Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli ve bunlar gibi son dönemde yapılan projeler Türk mühendislerine gerçekten ciddi tecrübe kazandırdı. Buraya ilk geldiğimde ekip bende "yıldızlar karması" izlenimi yarattı. Her projenin en iyi mühendisleri, işçileri, teknikerleri buraya geldi ve ülkemiz için en iyisini yapmak adına büyük çaba harcadı. İşletme döneminin başlangıç süreçleri aslında çok meşakkatli, zor, sıkıntılı olur. Çalışma arkadaşlarımız ve yöneticilerimizle birlikte burada bizler uçağı çok rahat bir şekilde indirdik, hiç yolcuları rahatsız etmeden. Onun için açıkçası çok mutluyuz. Bizim için güzel bir başlangıç oldu." ●



Project has been and still is a success. Turkish engineers have gained great experience in recent projects such as

Yavuz Sultan Selim Bridge, Osmangazi Bridge, Eurasia Tunnel. When I first came here, I felt like I was meeting an All-Stars Team. The best engineers, workers, technicians from every project came together here and worked really hard to create the best for our country. The beginnings of the operation periods are usually very hard, laborious and problematic. But here, together with our coworkers and managers, we made a smooth landing without disturbing the passengers. So we are very happy about that. It's been a great beginning for us." ●

### "TRAFİK GÜVENLİĞİNİN EN ÜST SEVİYEYE ÇIKARILMASINI SAĞLADIK."

#### **Murat Kul - Bilgi İşlem Sistemleri Müdürü**

"Bilgi Teknolojileri alanında bankacılık, finans, telekomünikasyon ve perakende gibi çok farklı sektörlerde edindiğim 20 yıllı aşkın bilgi birikimi ve tecrübeye sahibim. Bununla birlikte, son olarak Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Ücret Toplama Sistemleri Müdürü olarak edindiğim işletme deneyimimi 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde katma değere dönüştürmenin mutluluğunu ve bir Bigalı olarak Ata'mızın bize emaneti olan bu kadim topraklara yaraşır bir eserde görev almanın gururunu bir arada yaşıyorum.

Otoyol ve özellikle 1915Çanakkale Köprüsü üzerindeki tüm ana ve alt sistemleri, ilk defa bu Proje'de kullanılan "Zırhlı Fiber Optik Kablo Veri Ağı" sayesinde birbiriyle entegre hale getirdik. Tüm sistem mimarilerinin tasarımlarını yine ilk kez Projemizde uygulanan "Trafik ve Meteorolojik Risk Analizleri" ile hazırladık ve trafik güvenliğinin en üst seviyeye çıkarılması sağladık.

Bu sistem altyapısı ile örneğin Köprü üzerindeki dört ayrı meteoroloji istasyonundan anlık olarak ölçümü yapılan rüzgâr şiddetinin tehlikeli seviyede arttığına



### "WE MADE SURE THAT TRAFFIC SAFETY WAS AT OPTIMAL LEVELS."

#### **Murat Kul - Data Processing Systems Manager**

"In data processing, I have over 20 years of experience gained in a variety of sectors like banking, finance, telecommunications and retail. My last assignment was the position of Toll Collection Systems Manager at the Yavuz Sultan Selim Bridge and Motorway Project.

The opportunity to bring operational experience I gained there as added value to the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project fills me with so much pride. But on top of that, as a local of Biga, I feel immensely proud to be working on a project that truly befits this ancient land entrusted to us by Atatürk.

We integrated all the main and sub systems on the motorway and especially the 1915Çanakkale Bridge thanks to the "Armored Fiber Optic Cable Data Network" used for the first time in this Project. We designed the architecture of all systems using "Risk Analyses of Traffic and Meteorological Conditions", once again implemented for the first time in our Project, and made sure that traffic safety was at optimal levels.



ilişkin veri alındığında veya yol yüzeyinde gizli buzlanmaya sebep olabilecek bir hava değişimine ilişkin veri tespit edildiğinde, otoyol üzerinde bulunan “Değişken Mesaj Ekranları”nda sürücülerin hızlarını düşürmeleri ve dikkatli olmaları yönünde uyarı mesajlarının “Yapay Zekâ Destekli Trafik Yönetim Sistemi” ile otomatik olarak gösterimini yapabiliyoruz. Diğer bir örnek ise, Köprü üzerinde meydana gelebilecek bir yangın olayında, yangın sensörlerinden alınan veri ile bir saniyeden daha kısa sürede Köprü’nün trafiğe kapatıldığı bilgisini Otoyol kavşaklarındaki “Değişken Mesaj Ekranları”na “Yapay Zekâ Destekli Trafik Yönetim Sistemi” ile otomatik olarak yansıtabiliyoruz.

Benzer şekilde Köprü üzerinde konumlandığımız 98 adet termal özellikli olay algılama kamerası, sekizi köprü kulelerinde bulunan 39 adet yüksek çözünürlüklü hareketli PTZ kamera ve otoyol kavşak bölgelerine konumlandırılan 62 adet olay algılama kamerası ile trafik seyri 7/24 kesintisiz olarak Ana Kontrol Merkezi’nden sevk ve idare edilebiliyor.

Tüm alt sistemlerden toplanan veriler, “Global Kesintisiz Veri Merkezi Standartları” seviyesini belirleyen TIER 3 seviyesinde kurulmuş olan Ana Veri Merkezi’nde depolanmakta ve yine özel otoyol işletmelerinde ilk kez kullanılan Merkezi Veri Ambarı yapımız sayesinde işlenmektedir. Felaket durumlarında otomatik olarak devreye girmek üzere hazırladığımız, yine TIER 3 seviyesinde tasarlanmış olan Felaket Kurtarma Merkezi’ni ise Asya kıtasında konumlandırarak kesintisiz bir operasyon yönetimi sağladık.

Türkiye’de ilk kez, dünyada ise sayılı projede kullanılan LED otoyol aydınlatma sistemi ile özellikle Köprü üzerinde ve Otoyolun kavşak bölgelerinde gece sürüş güvenliğini ve konforunu en üst seviyeye taşıdık.

Bu çerçevede, yüksek teknolojiye sahip sistem mimarisi, merkezi veri ambarı altyapısı ve tam entegre veri iletişim ağı ile birlikte yapay zekâ destekli büyük veri (*big data*) işleme kapasitesine sahip bir işletme organizasyonu oluşturmayı başardık.” ●

Through this system infrastructure, when we receive data from the four separate meteorological stations on the Bridge about the wind speed increasing at a dangerous rate or about weather conditions that may lead to the formation of black ice on the road surface, we can use the “Artificial Intelligence Based Traffic Management System” to automatically display messages on “Versatile Screens” warning the drivers to lower their speed and drive carefully. Another example could be a possible fire scenario on the Bridge. In case of an event like that, we would receive data from the fire sensors, and with the “Artificial Intelligence Based Traffic Management System”, it would take us less than one second to display messages on “Versatile Screens” placed at Motorway junctions warning the drivers that the bridge is closed off to traffic.

With 98 thermal cameras for incident detection, 39 high resolution mobile PTZ cameras - eight of which are placed on the Bridge towers - and 62 incident detection cameras at motorway junctions, traffic can be conducted uninterruptedly and 24/7 from the Main Control Center.

The data gathered from all the subsystems are stored in the Main Data Center which is ranked at TIER3 level according to the “Global Uninterrupted Data Center Standards”. This data is then processed through the Central Data Warehouse which is used for the first time in the scope of a motorway operation. Finally completing our uninterrupted operation management, we set up a Disaster Response Center designed at TIER 3 level and located it on the Asian shore.

Through the LED motorway lighting system, used for the first time in Türkiye and only in very few projects around the world, we optimized night-time driving safety and comfort especially on the Bridge and at the Motorway junctions.

Ultimately, we succeeded in creating an operational structure with the capacity to process artificial intelligence based big data through its high-tech system architecture, a central data warehouse infrastructure and a fully integrated communication network.” ●

## “ESAS OLAN BU DEV YAPIYA HAYAT VEREN SİSTEMLERİN NASIL ÇALIŞTIĞIDIR.”

### Özdemir Oyalı - MEP (Mekanik, Elektrik, Tesisat) Müdürü

“1996 yılında başladığım meslek hayatım boyunca birçok projede yer aldım. Bu projelerin içerisinde beni en çok heyecanlandıran, meslek hayatımın dönüm noktası diyebileceğim iki proje oldu: Mekanik müdürlüğünü yaptığım İstanbul Havalimanı Projesi, ki dünyanın en modern ve en büyük havalimanı projesiydi; MEP

## “WHAT MATTERS IS HOW THESE VITAL SYSTEMS FUNCTION TO KEEP THIS MASSIVE STRUCTURE ALIVE.”

### Özdemir Oyalı - MEP (Mechanics, Electricity, Plumbing) Manager

“I began my career in 1996 and since then I have worked on many projects. There have been two projects that excited me the most and I could describe as the turning points of my professional life: One is the Istanbul Airport, the world’s largest and most modern airport project where I was the mechanical manager and the

müdürlüğünü yaptığım 1915Çanakkale Projesi, ki bu da dünyanın en uzun orta açıklığa sahip olan asma köprü projesidir. Her iki projenin de hem mesleki hem de manevi olarak bana olan katkıları tartışılmaz.

1915Çanakkale Köprüsü’nün, dünya çapında bundan sonra yapılacak olan çelik asma köprülere teknolojik olarak ışık tutacağından şüphem yok. Çünkü ben ve ekip arkadaşlarım Köprü üzerinde kurulacak olan tüm mekanik, elektrik ve SCADA sistemlerini tasarlarken bizden önce dünyada yapılan tüm köprülerin sistemlerini mercek altına aldık. Diğer yapılarda bazı sistemlerin çalışmadığını veya mühendislik hatalarının yapıldığını gördük ve kendimize bu hatalar ile ilgili bir arşiv oluşturduk. Tasarım boyunca diğer yapılardaki hataları tekrarlamamak için bu arşivi elimizde bir anahtar gibi tuttuk. Kısacası bu yapının mekanik elektrik sistemlerini dizayn ederken diğer tüm yapıları da teknik olarak süzgeçten geçirdik.

Görünüşte çelikten yapılmış güzel bir asma köprü silüeti var, doğrudur, ama esas olan bu kocaman yapının nasıl kontrol altında tutulduğu ve içerisinde bu dev yapıya hayat veren sistemlerin nasıl çalıştığıdır. Bütün sistemler köprünün her noktasına yerleştirdiğimiz sensörler ile SCADA sistemine bir “network” şeklinde bağlanmıştır. Basit anlatacak olursak, bütün sistemler bir sinir ağı ile birbirlerine bağlıdır. Bu sistemler; yangın sistemleri, dev çelik yapının neme karşı duyarlılığını

kontrol altına aldığımız nem alma sistemleri, köprü üzerinde bulunan ve bizim kesintisiz enerji döngüsü dediğimiz enerji sistemleri, köprünün güvenliğini sağlayan ve aynı zamanda çıplak gözle bu dev yapının her noktasını görebileceğimiz kamera sistemleri, en önemlisi köprünün tüm hareketlerini okuyabildiğimiz yapısal sağlık izleme SHMS sistemi, toprakta ve denizde olan topraklama (pas önleme) sistemleri, köprünün kuvvetli rüzgârlara karşı dengede durmasını sağlayan AMD sistemi ve trafik izleme sistemleridir.

Bunlar dev yapıya hayat veren ve onun nefes alıp vermesini sağlayan sistemlerdir. Kısacası mimari bir yapıyı canlı olarak yaşatan sistemlerdir. Yapı bu sistemler sayesinde kendini dile getirir, kendi derdini ve olacakları sizinle paylaşır.

Sonuç olarak, bu Proje’de görev alan her bir fert teknolojiyi en uç noktada görmüş oldu, ki bu da aslında Türk mühendislerin katma değerinin daha da artmasını sağladı.

Bundan sonraki dönemlerde bu ve buna benzer eşsiz yapılar olur mu bilmem ama bildiğim tek bir şey var, o da Türk mühendislerin her zaman olduğu gibi dünyanın en iyisine imza attığıdır.” ●

other one is 1915Çanakkale, the world’s longest midspan suspension bridge project where I am the MEP manager. Beyond any doubt, both professionally and personally, I have gained so much from both these projects.

I strongly believe that the 1915Çanakkale Bridge will hold a technological beacon for other steel suspension bridges that will be built in the world. Because when my co-workers and I were designing all the mechanical, electrical and SCADA systems that would be installed on the Bridge, we closely studied the systems on all the previously built bridges in the world. We saw that some systems didn’t work on some of these bridges, or we detected engineering errors and we created an archive of all these mistakes. In order not to repeat those mistakes, we kept referring to this archive like the key to a puzzle. In short, as we were designing the mechanical electrical systems of this structure, we put all these other structures through a technical filter.

As far as appearances go, there is this beautiful silhouette of a steel suspension bridge, that’s true. But what really matters is how this massive structure is kept under control and how its vital systems function to keep it alive. All the systems are linked within a “network” to the SCADA system through the sensors placed all over the bridge. Simply put, all

these systems are connected through a neural net. These systems are; fire systems, dehumidifying systems that let us control the massive steel structure’s sensitivity to moisture, power systems on the bridge which we call uninterruptible energy cycles, camera systems that ensure the safety of the bridge and allow us to see with the naked eye every point of this massive structure, and most importantly the SHMS (Structural Health Monitoring System) which lets us read all the motions of the bridge, grounding (corrosion prevention) systems on the earth and in the sea, the AMD system to resist wind vibration and traffic monitoring systems.

These systems breathe life into this massive structure. They keep this architectural structure alive. Through these systems, the structure finds expression and is able to share its concerns about what is happening and what will happen.

In conclusion, every individual in this Project laid eyes on the farthest horizons of technology and Turkish engineers gained a lot in terms of added value.

I don’t know if the future holds any more structures as unique as this one, but I do know that this time as always Turkish engineers have built the world’s best.” ●





# HEDEFİMİZ MÜKEMMEL KULLANICI DENEYİMİ WE AIM FOR EXCELLENT CUSTOMER EXPERIENCE

standards on highways in general. We talked to Intertoll executives about the company's activities, their experiences and their responsibilities within the 1915Çanakkale Project.

Intertoll uluslararası karayolları işletme ve bakım hizmetleri sunan bağımsız bir şirket. Kendi geliştirdiği sistemleri ve uzman kadrolarıyla tanınan Intertoll'ün karayollarında işletme ve bakım standartlarının iyileştirilmesinde önemli katkıları var. Intertoll yetkilileriyle şirketin faaliyetlerini, deneyimlerini ve 1915Çanakkale Projesi'nde üstlendikleri sorumlulukları konuştuk.

Intertoll is an independent company offering highway operation and maintenance services internationally. Reputed for its self-developed systems and specialist teams, Intertoll has made significant contributions to the improvement of operations and maintenance



Macaristan'da bulunan M6 Otoyolu KÖİ projesi kapsamında beş kilometrelik tünel zincirinin Intertoll tarafından işletilen İzleme Kontrol Odası. Tunnel Monitoring Control Room operated by Intertoll on the M6 Motorway PPP in Hungary for a five kilometers-long tunnel chain.

**INTERTOLL**'ün tarihçesi hakkında bize biraz bilgi verebilir misiniz?

**ZOLTÁN PAP** INTERTOLL EUROPE GENEL MÜDÜRÜ Öncelikle okuyucularınıza Intertoll'ü



tanıtma fırsatını sunduğunuz için sizlere teşekkür etmek isterim. Intertoll'ün tarihçesi 1984'te Güney Afrika'da N2 otoyolu üzerindeki Tsitsikamma ücretli geçiş sistemleri sözleşmesiyle başladı. 1990'lı yılların başlarında Intertoll artık Güney Afrika'nın ücretli geçiş

operasyonları pazarının hatırı sayılır bir kesiminin sorumluluğunu almış ve hizmet yelpazesini ücretli geçiş danışmanlığı, ücretli geçiş ekipman seçimi ve tedarikini kapsayacak şekilde çeşitlendirmişti.

Intertoll zamanla uluslararası pazardaki payını da genişletti. 1995'te Intertoll Europe üstlendiği ilk Avrupa Kamu Özel İş Birliği (KÖİ) imtiyaz projesi olan Macaristan'daki M5 Otoyolu ile faaliyete başladı. Daha sonra 2005'te Polonya'ya açılarak, A1 Faz 1 ve Faz 2 KÖİ projesine yatırımcı ve öz sermaye sponsoru olarak dâhil oldu; aynı zamanda projenin işletme, bakım ve ekipman tedarikini de üstlendi.

O zamandan bu yana Intertoll imtiyaz projesi geliştirme, ekipman tedariki, köprüler ve tüneller de dâhil olmak üzere yol işletmesi ve bakımı alanında lider özel şirketler arasına girdi. Macaristan ve Polonya'daki faaliyetleri bu ülkelerin sınırları dâhilinde ve ötesinde yeni KÖİ yol projeleri ve doğrudan devlet ihalelerini kapsayacak şekilde genişledi.

Intertoll 2016 yılında Büyük Britanya'daki ilk projesini aldı. Kuzey İrlanda'nın Belfast şehrinde bulunan ve bazı kesimlerinde günlük 120.000 taşıtlık araç trafiğiyle Britanya'nın en çok kullanılan yollarından biri olan DBFO1 KÖİ projesi kapsamında faaliyetlerine başladı.

2018'de Intertoll uzun yıllar süren hazırlık çalışmaları ve ihale deneyimleri sonucunda Türkiye pazarına girdi. Bu çalışmalar iki başarılı proje sözleşmesiyle sonuçlandı. 1915Çanakkale Projesi bu projelerden biridir. Intertoll böylesine prestijli ve önemli bir Proje'ye başından itibaren dâhil olmaktan dolayı büyük heyecan duyuyor. Görevli Şirket'in ortakları olan, Türkiye'den Limak ve Yapı Merkezi ve Güney Kore'den DL E&C ve SK ecoplant ile iş birliği içinde çalışıyor. Intertoll önümüzdeki yıllarda Türkiye'deki faaliyetlerini genişletmeyi ve büyütmeyi umuyor.

Intertoll'ün şu anda Macaristan, Polonya ve Türkiye'de ofisleri var ve yakında Norveç'te de bir ofisimiz olacak. Özel Finans Girişimi (ÖFG)/KÖİ imtiyaz projeleri geliştirme ve temin müzakereleri

**COULD** you please give us some information about Intertoll's history?

**ZOLTÁN PAP** MANAGING DIRECTOR, INTERTOLL

**EUROPE** Firstly, I would like to thank you for this opportunity to introduce Intertoll to your readers. Intertoll's history starts in South Africa in 1984 with the Tsitsikamma tolling contract on the N2 Motorway. By the early 1990's Intertoll had secured a substantial share of the South African toll operations market and diversified its portfolio of services into toll consulting and toll equipment selection and supply.

Intertoll expanded its international presence, and in 1995, Intertoll Europe started with its first European Public Private Partnership (PPP) concession project, the M5 Motorway PPP in Hungary. Later Intertoll expanded into Poland in 2005 on the A1 Phase 1 & Phase 2 Motorway PPP as an investor and sponsor in the equity, as well as securing the operations and maintenance and equipment supply for the project.

Since then, Intertoll has evolved to become a leading privately owned organization in concession development, equipment supplies and operations & maintenance of roads, including bridges and tunnels. The operations in Hungary and Poland have expanded further to include additional road PPP and direct government contracts in those countries and beyond.

In 2016 Intertoll started operations on our first project in the United Kingdom, on the DBFO1 PPP in Belfast in Northern Ireland, which is one of the most heavily used roads in the UK, with average daily traffic on some sections above 120,000 vehicles a day.

In 2018, Intertoll expanded into Türkiye, after many years of preparation and experience of tendering in the country, which resulted in successful contract awards on two projects including the 1915Çanakkale Bridge Project. Intertoll is very excited to be involved in such a prestigious and important Project from the beginning, and fully supports its partners Limak and Yapı Merkezi from Türkiye, DL E&C and SK ecoplant from South Korea as shareholders of the Appointed Company. Intertoll is looking forward to expanding and growing its Turkish business over the next few years.

Intertoll has offices in Hungary, Poland, UK, Türkiye, and soon also in Norway. Our European Management team of professional experts in Private Finance Initiative (PFI)/PPP concession development and procurement negotiations are extremely knowledgeable about the sector and have accumulated a lot of experience through collaborations and partnerships over the last decades.

Currently Intertoll is pursuing highway operations and maintenance as well as PPP opportunities in countries including Malta, Norway, United Kingdom, Türkiye, Ireland and Czech Republic, and looks forward to further successful growth.



Polonya'da bulunan A1 Otoyolu'nun manuel ve elektronik ücretli geçiş operasyonları kapsamında bir ücretli geçiş gişesi. One of the toll plazas for manual and electronic tolling operations on the A1 Motorway in Poland.



alanında uzman profesyonellerden oluşan Avrupa yönetim ekibimiz on yıllar boyunca sürdürülen iş birlikleri ve ortaklıklar sonucunda muazzam sektörel bilgi ve deneyim birikimine ulaşmış bir ekiptir.

Halihazırda Intertoll, Malta, Norveç, Britanya, Türkiye, İrlanda ve Çek Cumhuriyeti dâhil çeşitli ülkelerde karayolları işletme ve bakım projelerinde faaliyet gösterirken aynı zamanda KÖİ fırsatlarını takip etmekte, başarılı büyümesini gelecekte de sürdürmeyi hedeflemektedir.

**Genel olarak ne tür hizmetler sunuyorsunuz? Müşterilerinizin sizin uzmanlığınızı tercih etme nedenleri nelerdir?**

Intertoll KÖİ/ÖFG imtiyaz projelerinde baştan sona tüm hizmetleri sunmaktadır. Buna ihalenin başlangıcından finansman sözleşmesinin imzalanmasına kadar projeye yapılan yatırım da dâhildir. İhalenin alınması durumunda, Intertoll'ün başlıca faaliyet alanları KÖİ Öz Sermayesine Yatırım, İşletme ve Bakım, Uzman Ücretli Geçiş ve Otoyol Ekipmanı Tedariki, Ücretli Geçiş Tesislerinin Tasarım ve İnşası ve Uzman Danışmanlık Hizmetleri'dir. Yol İşletmeleri ve Bakımı, Avrupa'nın dört bir yanındaki köprüler ve tünellerin işletme ve bakımı kapsamında edinilmiş deneyimlerden yararlanmaktadır.

Intertoll son 25 yıl içinde Avrupa'da katıldığı 30'u aşkın KÖİ ihalesinde kazandığı deneyimle, ihale teklif ekibine müzakerelerin bütün yönleri ve projenin her aşamasıyla ilgili değerli katkılarda bulunur. Intertoll çeşitli ülkelerin kamu ve özel sektör yollarında işletme ve bakım hizmetleri sunar ve buna karayolu ağlarında devletle doğrudan imzaladığı Alan/Ağ Bakım Sözleşmeleri ve Trafik Yönetimi sözleşmeleri de dâhildir.

**What kind of services do you provide in general and what drives your customers to hire your expertise?**

Intertoll provides all the services that are required from the start of PPP/PFI concession development projects right through to the end. This includes investment in the development of the project from the start of the tender process until the financial close. After the tender is won, the core areas of the business for Intertoll are Investment in PPP Equity, Operations & Maintenance, Specialised Toll & Motorway Equipment Supply, Design & Construction Management of Toll Facilities, and Specialist Consultancy Services. Our Road Operations & Maintenance service is based on extensive experience in operation and maintenance of bridges and tunnels across Europe.

Intertoll adds value and experience to project tender teams on all aspects of the negotiations and each phase of the project. This is based on our experience in over 30 PPP tenders in Europe in the last 25 years. Intertoll also provides Operations & Maintenance services on roads for the public and private sector in several countries, including Area/Network Maintenance Contracts directly for the government on road networks, and Traffic Management.

Clients choose Intertoll on the grounds of our extensive international experience, the excellent quality of our practices, internally developed relevant software systems, and ISO Certified standards formed over many projects, countries, and years, as well as our flexibility to find the right solution for project-specific needs and our demonstration of value for money. Intertoll is a highly respected international service

Müşterilerin bizi seçmesinin nedenlerini şu şekilde sıralayabiliriz: Projeye kazandırabileceğimiz, geniş kapsamlı uluslararası deneyimlerimiz, örnek uygulamalarımız, şirket içi geliştirdiğimiz, işlevsel yazılım sistemlerimiz, yıllar içinde birçok projede ve ülkede oluşturduğumuz ISO Sertifikalı standartlarımız, projenin özel ihtiyaçlarına yönelik doğru çözümleri bulma noktasındaki esnekliğimiz ve müşteriye harcadığı paranın karşılığını veriyor olmamız. Intertoll son derece saygın bir uluslararası hizmet sunucusudur. Avrupa'nın ve dünyanın en iyi karayollarının kalite standartlarını istenen düzeyde tutmakta, mükemmel ve güvenli kullanıcı deneyimi sağlamaktadır. Sektörümüzde giderek artan ve kapsamı genişleyen kalite ve güvenlik beklentilerini en iyi şekilde karşılayabilmek için çalışanların güvenliğine ve uluslararası standartlarda eğitimine önem verir.

Bütün bunların sonucunda Proje Finans Kreditorleri, Müşteriler ve Ortaklar mevcut ve gelecek projelerde uzun vadeli iş birlikleri için yıllardır bizi tercih etmekte, istikrarlı bir şekilde bize başvurmaktadır. Türkiye'de de sürecin bu şekilde ilerleyeceğini umut ediyoruz.

**Intertoll ile birlikte sizin de dâhil olduğunuz en son büyük ölçekli projelerden bahsedebilir misiniz?**

Bir yandan uluslararası portfolyosundaki işletme ve bakım projelerini devam ettiren Intertoll'ün dâhil olduğu en son büyük ölçekli proje Norveç'te gerçekleşen ve konsorsiyumun ihalesini kazandığı Sotra RV555 KÖİ projesidir. Trafiğe açılma tarihi 2027 olarak öngörülmüyor. Bu projede de Sotra Link uluslararası konsorsiyumu ortaklarından Güney Koreli SK ecoplant ile çalışma fırsatını yakaladık. Bildiğiniz gibi SK ecoplant 1915Çanakkale Projesi'nde de iş birliği yaptığımız bir firma. Intertoll'ün iş ortaklarıyla çok sayıda ülkede ve projede sürdürdüğü uzun vadeli iş birliği süreçlerine örnek gösterebileceğimiz bir durum bu. Bu proje kapsamında Sotra RV555 KÖİ bağlantı yoluna dört şeritli otoyollar, 22 köprü, 23 geçit ve dört ikiz tüplü tünel inşa edilecek. Ayrıca toplu ulaşım, bisikletlere ve yayalara ayrılmış şeritler de olacak. Proje çerçevesinde Bergen'i Sotra Adası'na bağlayacak şekilde, bir fiyort üzerinde inşa edilen dört şeritli bir asma köprü de yer alıyor. Ayrı bir yaya yolu ve beş metre genişliğinde ayrı bir bisiklet şeridi de oluşturulacak. Köprünün genişliği 29,5 metre, uzunluğu ise 592 metrelik orta açıklık da dâhil olmak üzere 954 metre olacak. Kulelerin yüksekliği yaklaşık 144 metre olacak.



provider maintaining the quality standards on several of the best European and international highways, offering excellent user experiences and safety. Furthermore, we are committed to employee safety and training at international standards to help meet the ever increasing and broadening expectations for quality and safety in our industry.

As a result of all the above, Project Finance Lenders, Clients and Partners have been consistently returning to Intertoll over the years to form long-term partnerships on current and future projects. Going forward, we hope to do the same in Türkiye.

**Can you tell us about the most recent large-scale projects you and Intertoll have been involved in?**

In parallel with continuing operations and maintenance works as part of its international portfolio, Intertoll's most recent large-scale project is the Sotra RV555 PPP Project in Norway, where the consortium has won the tender. Financial close, construction has already started and the estimated date for the project to open to traffic is 2027. This project is also another opportunity to work with the international consortium of Sotra Link which includes the South Korean company SK ecoplant. As you know, SK ecoplant is our partner also on the 1915Çanakkale Project which is an example of Intertoll's long-term partnerships



Macaristan'da bulunan M6 Evre 3 Otoyolu KÖİ projesi kapsamında Intertoll İşletme Merkezi ve filosu. Intertoll Operations Centre and fleet on the M6 Phase 3 Motorway PPP in Hungary.

Polonya'da bulunan A1 Otoyolu üzerinde kar küreme. Snow ploughing on the A1 Motorway PPP in Poland.



Şu anda mevcut olan iki şeritli bağlantı yolu üzerinde trafik yoğunluğunun son 15 yıl içerisinde bir hayli arttığı gözlemlendi. Halihazırda bu rota üzerinde günde 40.000 taşıtlık bir trafik akışı gerçekleşiyor. Yani mevcut bağlantı üzerinde trafik seviyesi daima yüksek oranda seyrediyor. Üstelik, bu rakamın önümüzdeki 20 yıl içerisinde Sotra-Bergen ana bağlantısı ve iç kesimde kuzey-güney aksında seyreden Øygarden-Fjell-Sund bağlantısı boyunca günde 60.000 taşıtı aşacak seviyeye yükseleceği öngörülüyor. Dolayısıyla mevcut bağlantının günümüzde gözlenen ve gelecek için öngörülen trafik seviyelerini karşılamadığı çok açık ortada. Yeni inşa edilecek dört şeritli Sotra Bağlantısı ve Köprüsü ulaşım kolaylığı ve trafik güvenliğine katkıda bulunmakla kalmayacak, aynı zamanda işlevsel Bergen bölgesinin ayrılmaz bir parçası olarak Øygarden ve çevresinin sahip olduğu iş ortamını ve imkânlarını bölgesel ve ulusal çapta geliştirecek.

Bunların yanı sıra Intertoll şu anda Norveç, Türkiye, Malta ve Britanya'da gerçekleşen çeşitli otoyol projelerinin ihalelerine katılmayı da sürdürüyor.

**ÖZELLİKLE** teknolojik açıdan hizmetlerinizin en çok öne çıkan özellikleri nelerdir?

**ISTVÁN FRICSKA** INTERTOLL EUROPE PROJE GELİŞTİRME MÜDÜRÜ İşletme ve Bakım Intertoll'ün ana faaliyet alanıdır. Haftada 2,5 milyon taşıt, günde 24 saat ve Avrupa'da 1000 kilometreyi aşkın otoyol üzerinde işlem gerçekleştiriyoruz. Projelerde hizmet ve çevre kalitesini artıracak yeni ve yenilikçi teknolojileri aktif bir şekilde araştırıp uygulamaya koyarak modern ve çevresel açıdan güvenli teknik çözümler sunmaya çalışıyoruz. Intertoll bağımsız bir Altyapı Geliştiricisi, İşletmeci, Bakım Tedarikçisi ve Ücretli Geçiş Operatörü olarak son derece deneyimli ekiplerle hizmet veriyor. Herhangi bir tedarikçiye bağlı değiliz. Müşterilerimiz için projeye özel, ihtiyaca göre tasarlanmış hizmetler ve çözümler sağlıyoruz. Intertoll'ün bağımsız statüsü en iyi stratejileri

uygulayabilmemize, endüstri standartlarını ve sözleşmelerimizde belirlenmiş hizmet seviyesi koşullarını karşılayan ve hatta aşan yüksek kaliteli ekipman ve makineleri seçebilmemize olanak sağlıyor.

Son 15 yıl içinde gerçekleştirdiğimiz uluslararası projelerde edindiğimiz deneyime dayanarak en gelişmiş ekipmanlar kullanmanın yanı sıra, kendi Intertoll Bakım Yönetim Sistemimizi geliştirdik. Bu sistem sayesinde rutin/planlanmış ya da anlık

across multiple countries and projects. The Sotra RV555 PPP connection road will have new four-lane motorways, 22 bridges, 23 portals and four twin-tube tunnels. It will also feature separate lanes for public transport, bikes, and pedestrians.

The project will include a new four-lane suspension bridge crossing a fjord to link Bergen with the Sotra Island. A separate pedestrian path and a separate bicycle lane, five meters-wide, will be created. The bridge will have a width of 29.5 meters and length of 954 meters with a main span length of 592 meters. The height of the bridge towers will be nearly 144 meters.

The current two-lane connection road has seen a strong increase in traffic over the last 15 years with an average of 40,000 vehicles driving through this route daily. This has led to constant high traffic levels along the existing connection. Furthermore, it is estimated that this number will increase to more than 60,000 vehicles in the next 20 years along the main connection Sotra-Bergen and along the internal north-south connection Øygarden-Fjell-Sund. It is apparent that the current connection does not meet the current and future traffic levels. The new four-lane Sotra Connection and Bridge shall contribute to greater accessibility and traffic safety, and also strengthen Øygarden's and the surrounding areas' position for regional and national business interests as an integrated part of a functional Bergen region.

Intertoll is also currently bidding on other motorway projects in Norway, Türkiye, Malta, and the UK, which are all at various stages in the tendering process.

**WHAT are the most distinguishing aspects of your services especially in terms of technology?**

**ISTVÁN FRICSKA** PROJECT DEVELOPMENT DIRECTOR, INTERTOLL EUROPE Operations and Maintenance remain the core business of Intertoll. We are processing 2.5 million vehicles per week, 24 hours per day, and managing over 1000 kilometers of motorway in Europe. We strive to deliver modern and environmentally safe technical solutions by actively exploring and implementing new and innovative technologies that will improve the service and environmental quality in projects. Intertoll is an independent Infrastructure Developer, Operator & Maintenance provider, and Toll Operator firm with a highly experienced team, not bound to any supplier and providing tailor made services and solutions to its clients. The independency of Intertoll ensures the implementation of the best strategies and enables us to select high quality equipment and machinery, which meet or exceed the industry standards and

oluşan bakım faaliyetlerini bütün yönleriyle yönetebiliyoruz.

Sistemin başlıca özellikleri yol üzerindeki olaylar ve özel durumların GPS konumları ile birlikte saptanması, bakım ve onarım faaliyetleri, varlık yönetimi, raporlama ve verilerin dışa aktarımı gibi süreçlerde işlemleri ilerletmek, operasyonel verimliliği artırmak ve ana performans göstergeleri için veri sağlamaktır.

Intertoll, hem yerel yönetmeliklerde hem de müşterilerin yaklaşımında sıfır karbon emisyonlu taşıt filolarının, çevresel ve sosyal etki yükümlülüklerinin ilk sırada yer aldığı çoğu ülkede faaliyet göstermektedir. Bu deneyimi ve teknolojik çözümlerini mümkün ve pratik olan her yere taşımaya çalışır.

Dolayısıyla Intertoll Türkiye, önemli ölçüde Proje'nin güvenlik unsurlarına, çevresel ve sosyal etkilerine odaklanacak, çevresel açıdan güvenli kış bakım teknolojilerine, çalışanların ve alt yüklenicilerin iş uygulama ve yöntemlerinin geliştirilmesine ağırlık verecektir. Intertoll aynı zamanda Proje'de ücretli geçiş sistemleri ve enerji kullanımından sorumlu olacak, müşteri deneyimini ve bölgede yaşayanlar üzerindeki çevresel etkiyi iyileştirmeye çalışacaktır.

**Ulaşım ve altyapı sektörlerinin geleceğine dair öngörülerinizi bizimle paylaşabilir misiniz?**

Gelecekteki sosyo-ekonomik gelişmeyi belirleyecek mevcut dalgayı Hindistan, Çin, Brezilya ve Nijerya gibi yükselen ekonomiler ileriye taşıyor. Bu dalga altyapı sektörlerinde de geliştirme ve iyileştirmeleri hızlandıracak. Nüfus artışı dünya ekonomilerine dayalı küreselleşmeyi teşvik etmeye devam edecek. Ayrıca karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik devlet politikalarının etkisiyle oluşan güncel küresel eğilimler sayesinde küresel altyapı sektörlerinde

service level requirements defined in our contracts.

Besides application of state-of-the-art equipment based on its international experience in several projects over the last 15 years, Intertoll has developed its own Intertoll Maintenance Management System that provides for all aspects of its routine/planned and ad hoc maintenance activities.

The main features of the system are registering events and incidents on the road with the GPS locations, maintenance and repair activities, asset management, reporting and data export for further processing and enhancing operational efficiency, and providing data for key performance indicators.

Intertoll is operating in many countries where fleets of zero emission vehicles and high environmental and community impact obligations are already at the forefront of the clients thinking and local legislation. As such, Intertoll is hoping to bring this experience and technology solutions to all its projects wherever it is possible and practical.

Intertoll Türkiye will therefore be highly focused on safety, and the environmental and community impacts of the Project, the development of environmentally safe winter maintenance technologies, and employee and sub-contractor working practices. Intertoll will also be looking at the tolling systems and energy usage on the project, to improve our customer experience and any environmental impact on the local community.

**What are your predictions about the future of transportation and infrastructure sectors?**

The current wave of future socio-economic developments is propelled by emerging economies like India, China, Brazil, Nigeria, and many others. This will lead to more development and improvement in the



**Intertoll'ün üstlendiği her proje şirketimize, müşterilerimize ve projedeki yolların kullanıcılarına katma değer sunar.**

**Every project Intertoll has undertaken brings added value to our company and the clients and users of the project roads.**



inovasyon çalışmaları artacak. Özellikle sosyo-ekonomik ihtiyaçlarımızı karşılamak için yenilenebilir kaynakları nasıl kullanacağımıza odaklanan inovasyonlar göreceğiz. Örneğin şu anda Norveç RV555 Projemizde, müşterimizin talebi ve Intertoll'ün taahhüdü operasyon standartlarını karşılamak için elektrikle ya da hidrojenle çalışan bir taşıt filosu kullanmak. Bu uygulama artık Avrupa'nın birçok bölgesinde piyasa standardı olmuş durumda.

**Intertoll'ün uluslararası arenada ve Türkiye'de gerçekleştirdiği projelerden öğrenimleriniz neler oldu?**

Intertoll'ün üstlendiği her proje şirketimize, müşterilerimize ve projedeki yolların kullanıcılarına katma değer sunar. Intertoll tüm projelerinde sürekli olarak yeni iş uygulamalarını ve yaklaşımlarını değerlendirir, hayata geçirir. Böylece çeşitli performans koşullarındaki iyileştirmeler dâhil, uluslararası ve yerel iş uygulamaları birleştirilerek sürekli iyileştirme sağlanır. Örneğin çalışanların güvenliği, tüm çalışanlarımız ve yol kullanıcıları için daha güvenli bir ortam bu koşullar arasındadır. Küresel deneyimlerimiz her projede hizmetlerimizi, operasyonlarımızı, kullanıcı deneyimini ve çevresel etkiyi daha da iyi seviyelere yükseltme konusunda bizi kamçılıyor. Aynı şekilde, Intertoll'ün küreselleştirilmiş işe alım uygulamaları ve farklı

kültürlerden gelen ekiplerinin iş birlikleri, birçok ülkede kültürel ve uluslararası gelişimlerin ilerlemesini sağlıyor. Çalışanlar için sınırlar ötesi çalışma deneyimi kazanma ve büyük Intertoll Topluluğu içinde kendilerini geliştirme fırsatları doğuyor.

Intertoll niş sayılabilecek bir iş kolunda faaliyet gösteriyor; uzmanlığı otoyol altyapılarının işletilmesi, bakımı ve varlık yönetimi. Dolayısıyla bu iş için doğru vasıflarla donanmış nitelikli personel işe alımı (başvuran sayısının yüksekliğine rağmen) oldukça zor. Bizim bu konuda izlediğimiz yöntem kendi insanlarımızı kendimiz eğitip, geçiş dönemlerinde dışarıdan destek alımını artırmak. Ancak kısa vadede bu durum bilgi transferiyle ve ekibimizin Türkiye'de benzer projelerde edindiği deneyimler sayesinde değişecek. ●

infrastructure sectors. Population growth will continue pushing globalisation while relying on world economies. Furthermore, with the current global trends on reduction in emissions which is driven by government policies, the global infrastructure sectors will see a rise in innovation particularly in how we to use renewable resources to meet our socio-economic needs. Presently, in our Norway RV555 Project, the client requirement and Intertoll commitment is to use a fleet of electric or hydrogen powered vehicles to meet operating standards, which is now becoming a market standard in many parts of Europe as well.

**What are your takeaways from previous projects Intertoll have undertaken internationally and in Türkiye?**

Every project Intertoll has undertaken brings added value to our company and the clients and users of the project roads. Intertoll constantly reviews and implements new working practices and policies on all its projects to ensure continuous improvement and implementation of international and local practices including improvements in various performance requirements. Included among these is employee safety, which contributes to a safer working environment for both our employees and road users. Our global experiences give us an incentive to constantly seek innovative ways of improving our services, operations, user experience, and environmental impact on each project. Likewise, Intertoll's globalized recruitment practices and collaborations of its teams across diverse cultures has led to improvements in cultural & international developments in various countries and opened up opportunities for employees to work across borders and develop themselves and their experience in the wider Intertoll Group.

Intertoll is operating in a niche business as it is specialised in operating, maintaining and asset management of highway infrastructures. Recruitment of the right talent is a challenge (despite the high number of applicants) therefore our modus operandi is that we train our people ourselves, while the foreign input becomes much greater in the interim phase.. However, in the short term this is going to change with the knowledge transfer and the local experience gained on similar projects by our staff in Türkiye. ●

**"BU SİMGESEL PROJE'NİN İŞLETME VE BAKIM HİZMETLERİNİ ÜSTLENDİĞİMİZ İÇİN GURUR DUYUYORUZ."**  
**"WE ARE PROUD TO DELIVER THE OPERATIONS AND MAINTENANCE SERVICES FOR THIS ICONIC PROJECT."**

Intertoll, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin işletme ve bakım hizmetleri sözleşmesini 28 Kasım 2018'de imzaladı. Dünya çapında rekorlar kıran bu simgesel Proje'nin işletme ve bakım hizmetlerini üstlendiğimiz için gurur duyuyoruz. Proje'de işletme ve bakım hizmetlerini vermek üzere "Intertoll Türkiye İşletme ve Bakım A.Ş." kurulmuştur. Intertoll imtiyaz döneminde; köprü ve otoyol rutin bakımı, kış bakımı, ücret toplama ve trafik güvenliği başta olmak üzere tüm bakım işletme faaliyetlerinden sorumludur.



Mehmet Öztürk  
Intertoll Türkiye Genel Müdürü  
General Manager Intertoll Türkiye

Proje'ye dâhil olduğumuzda, tasarımlar ve inşaat süreçleri devam etmekteydi. İşletme öncesinde biz öncelikle tasarımları, işletme ve bakım açısından inceleyerek, tavsiyelerimizi ve yorumlarımızı hem yüklenici firma DLSY JV'ye hem de ÇOK A.Ş.'ye bildirdik. Bu yorumlar doğrultusunda, işletme süreci gözetilerek tasarımlarda bazı değişiklikler, iyileştirmeler yapıldı. İşletme dönemi öncesi 210 kişilik ekibimizin istihdam ve eğitimlerini tamamladık. Kış Bakımı ve rutin bakım işlerinde kullanılacak ekipman ve araç temini yapıldı.. 2021 Ağustos ayından itibaren, öncelikle kuru havuz şantiyesinde, sonra Lapseki'de mobilize olduk. Kuru havuz şantiyesindeki ofisimizde eğitim ve koordinasyon çalışmaları yapıldı. Lapseki'deki AKM (Ana Kontrol Merkezi) tamamlanınca oraya taşındık. Hem Kavakköy hem Lapseki'deki bakım işletme merkezlerinde tüm ekipman, kış bakımı için kullandığımız tuz ve benzeri malzemelerini tedariklerini yaptık.

18 Mart 2022'de işletme süreci büyük bir heyecanla başladı. Tüm ekip çalışarak, ücret toplama, rutin bakım, trafik yönetimi için mobilize olduk. Bugün itibarıyla ekibimiz tamamen oturmuş durumda. Yaklaşık 100 kişilik bir ekip ücret toplamada üç vardiya halinde yedi gün 24 saat çalışıyor. Bunun dışında köprü için özel bir mühendislik ekibi kurduk. İnşaat döneminde çalışmış mühendis arkadaşları da bu ekibe dâhil ettik. Köprü bakım ve mühendislik incelemeleriyle ilgili çalışmaları sürdürüyorlar. Trafik yönetimi ile ilgili ekipler de günün yirmi dört saati üç vardiya halinde otoyol üstünde devriye araçlarımızla görev yapıyor. Araç arızaları veya kazalara anında müdahaleler yaparak, hem otoyol kullanıcılarına yardımcı oluyoruz hem de polis, ambulans ve sağlık ekipleri ile koordinasyon içinde çalışmaları yürütüyoruz. Bayram tatili gibi trafiğin yoğunlaştığı günler için ilave önlemler alarak, sahada ekip sayılarını artırarak otoyol kullanıcıları için güvenli ve konforlu bir hizmet sağlıyoruz. ●

Intertoll signed the contract for the operations and maintenance services of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project on November 28, 2018. We are proud to deliver the operations and maintenance services for this world-renowned, record-breaking, iconic Project. "Intertoll Türkiye İşletme Bakım A.Ş." was established as the service provider of operations and maintenance in this Project. Intertoll is responsible for all operational and maintenance activities during the concession period, such as the routine maintenance of the bridge and the motorway, winter maintenance, toll collection, and traffic safety.

At the time of our inclusion in the Project, design and construction phases were still ongoing. Before the operation phase began, we first studied all the designs in terms of operations and maintenance and reported our comments and recommendations both to the contractor firm DLSY JV and ÇOK A.Ş. In the light of these comments, a number of alterations and improvements were made in view of the operation phase. Before the operation phase, we completed the recruitment and training processes of our team of 210 personnel. We procured equipment and vehicles to be used for Winter Maintenance and routine maintenance activities. From August 2021, we were mobilized first in the dry dock construction site and then in Lapseki. In our office at the dry dock, we ran training and coordination sessions. When the Main Control Center in Lapseki was completed, we moved over there. In maintenance and operation centers both in Kavakköy and Lapseki, we procured all the equipment, and other supplies such as the salt we use for winter maintenance.

On March 18, 2022, the operation phase was off to a good and exciting start. All hands were on deck round the clock to achieve full performance in toll collection, routine maintenance and traffic safety. Today, our team has complete mastery of the situation. A team of around 100 personnel is assigned for toll collection. They are working three shifts, seven days a week, 24 hours a day. Also, we set up a special engineering team for the bridge. In this team we included a number of experienced engineers from the construction phase. They are responsible for maintenance and engineering works on the bridge. Our traffic safety crew is also working 24/7 in three shifts, driving patrol cars along the motorway, immediately intervening in vehicle breakdowns and accidents, helping motorway users, coordinating with the police, ambulance and medical staff. On national and religious holidays when traffic volume tends to increase, we take additional precautions, increasing the number of our personnel on site, trying to provide motorway users with extra safety and comfort. ●



# “ORTAK BAŞARI ORTAK GURUR”UN EN İYİ KARELERİ BEST IMAGES OF “SHARED SUCCESS SHARED PRIDE”

ÇOK A.Ş. tarafından düzenlenen “Ortak Başarı Ortak Gurur” temalı kurum içi fotoğraf yarışması sonuçlandı. Yüzlerce eserin katıldığı yarışmada 10 çalışma ödüllendirildi.

Organized by ÇOK A.Ş., the in-house photography competition exploring the theme of “Shared Success Shared Pride” was finalized. Out of hundreds of submitted works, 10 were awarded.

**ÇALIŞANLAR** arasında iletişimi, aidiyeti ve ortak kurumsal değerleri güçlendirmek amacıyla düzenlenen “Ortak Başarı Ortak Gurur” ödüllü fotoğraf yarışması bütün DLSY JV ve ÇOK A.Ş. çalışanlarına açık olarak gerçekleştirildi. Fotoğrafların “1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi” ile ilgili olması, “Ortak Başarı Ortak Gurur” sloganını yansıtmaları gerekiyordu.

Cep telefonuyla çekilmiş fotoğraflara da açık olan yarışmanın jürisinde şu isimler yer aldı: ÇOK A.Ş. Genel Müdürü Mustafa Tanrıverdi, Grafik Tasarımcı Bülent Erkmen, Fotoğraf Sanatçısı Cemal Emden, Fotoğraf Sanatçısı Orhan Cem Çetin, Yönetmen Cenk Kalava ve İletişim Uzmanı Necmi Zekâ.

Her jüri üyesi yarışmaya katılan bütün eserleri bağımsız olarak değerlendirdi ve en iyi bulduğu 10 eseri seçti. Değerlendirmede sloganı en etkileyici, en özgün şekilde aktarma, teknik ustalık, estetik düzenleme gibi farklı kriterler gözetildi. Ödüle layık bulunan eserler Mayıs ayı içinde açıklandı.

Çalışanların büyük ilgi gösterdiği yarışmada birinciliği Burak Şemkin, ikinciliği Ahmet Onur Özyurt, üçüncülüğü Ahmet Türkmen, dördüncülüğü Ahmet Onur Tag, beşinciliği ise Bahadır Sınır kazandı. Ayrıca Gökhan Arslan, Medya Akad, Ilgar Atahan Yıldırım, Fatih Akdağ ve Nuh Kaptan’a Mansiyon Ödülleri verildi. ●

**AIMING** to strengthen communication, sense of belonging and shared corporate values among the employees, the prize photography competition themed “Shared Success Shared Pride” was held for the employees of DLSY JV and ÇOK A.Ş. The rules of the competition required the entries to explore the “1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway” as their subject and to reflect the slogan “Shared Success Shared Pride”. Photographs captured by mobile phone cameras were also allowed.

The members of the jury were ÇOK A.Ş. CEO Mustafa Tanrıverdi, Graphic Designer Bülent Erkmen, Photographer Cemal Emden, Photographer Orhan Cem Çetin, Film Director Cenk Kalava and Communications Specialist Necmi Zekâ.

Each member of the jury evaluated all the works independently and chose top 10 images. The evaluation criteria included expression of the slogan in an effective and original manner, technical mastery, and esthetic composition. The award winning works were announced in May.

The competition was received with great enthusiasm by the employees. The winner of the first prize was Burak Şemkin. The second prize winner was Ahmet Onur Özyurt, third prize winner Ahmet Türkmen, fourth prize winner Ahmet Onur Tag, and fifth prize winner Bahadır Sınır. Gökhan Arslan, Medya Akad, Ilgar Atahan Yıldırım, Fatih Akdağ and Nuh Kaptan received Honorable Mention awards. ●

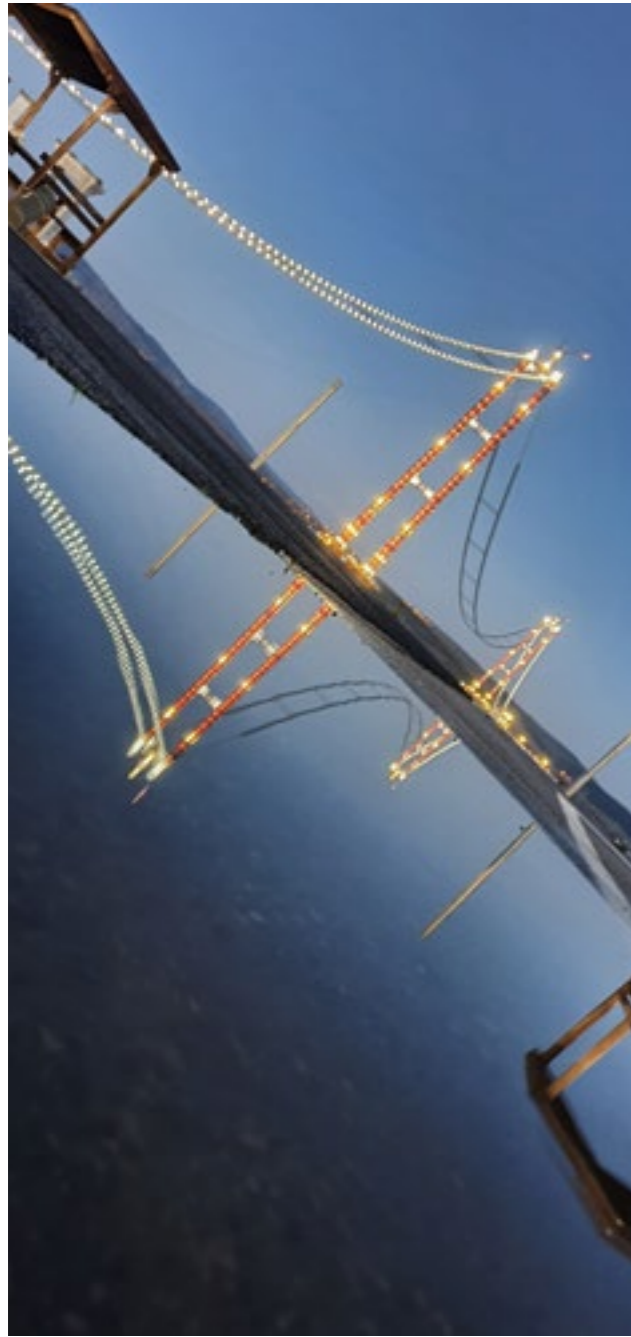
Mansiyon Ödülü,  
Ilgar Atahan Yıldırım,  
“Ortak Gurur”.  
Honorable Mention Award,  
Ilgar Atahan Yıldırım,  
“Shared Pride”.



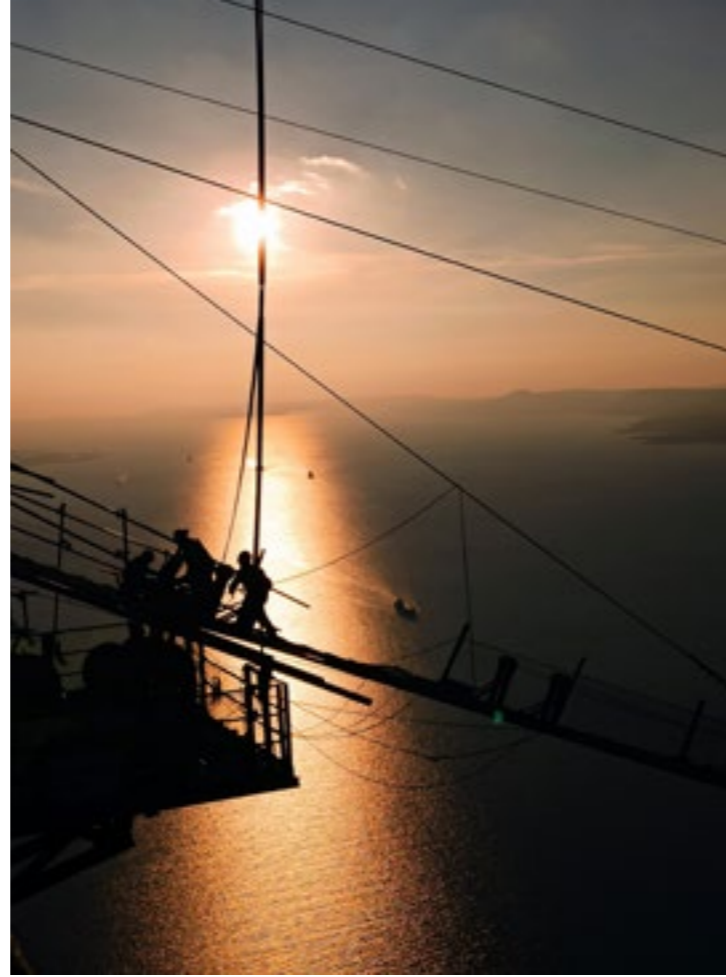
Mansiyon Ödülü,  
Nuh Kaptan,  
“Kuru Havuzdan  
Köprü Görüntüsü”.  
Honorable Mention  
Award,  
Nuh Kaptan,  
“Bridge View from the  
Dry Dock”.







Mansiyon Ödülü,  
Gökhan Arslan,  
"İz".  
Honorable Mention  
Award,  
Gökhan Arslan,  
"Trace".



Beşincilik Ödülü,  
Bahadır Sınır,  
"Emeklerin Eseri".  
Fifth Prize,  
Bahadır Sınır,  
"Fruit of Hard Work".



Mansiyon Ödülü,  
Fatih Akdağ,  
"Sabah Aydınlığı".  
Honorable Mention  
Award,  
Fatih Akdağ,  
"Morning Light".

Mansiyon Ödülü,  
Medya Akad,  
"İşçi Sınıfı  
Kahramanları".  
Honorable  
Mention Award,  
Medya Akad,  
"Working Class  
Heroes".



Dördüncülük Ödülü,  
Ahmet Onur Tag,  
"Bulutların Üzerinde  
Yolculuk".  
Fourth Prize,  
Ahmet Onur Tag,  
"A Journey Above  
the Clouds".



Üçüncülük Ödülü,  
Ahmet Türkmen,  
"Kedi Yolu Çekimi".  
Third Prize,  
Ahmet Türkmen,  
"The Catwalk Shoot".



İkincilik Ödülü,  
Ahmet Onur Özyurt,  
"Vira".  
Second Prize,  
Ahmet Onur Özyurt,  
"Heave Ho".



Birincilik Ödülü,  
Burak Şemkin,  
"Yansıma".  
First Prize,  
Burak Şemkin,  
"Reflection".







# 1915ÇANAKKALE'NİN İNSANA VE ORGANİZASYONA DAYANAN TEMELLERİ

## 1915ÇANAKKALE RISES ON A FOUNDATION OF PEOPLE AND SKILLED ORGANIZATION

Affairs took on the important task of ensuring optimal living conditions for tens of thousands of people from all over the world. We talked to the managers of the Human Resources and Administrative Affairs Department that has accomplished a great feat especially during the pandemic.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde İnsan Kaynakları ve İdari İşler birimleri, dünyanın birçok yerinden gelen on binlerce çalışana en iyi yaşam koşullarını sağlamaya yönelik önemli görevler üstlendi. Özellikle pandemi döneminde büyük bir başarıya imza atan İnsan Kaynakları ve İdari İşler biriminin yöneticileri ile yürüttükleri çalışmalarını konuştuk.

On the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, the Department of Human Resources and Administrative

**DEPARTMANINIZIN** üstlendiği en önemli sorumluluklar nelerdi? Ekibinizin en çok gurur duyduğunuz yetkinlikleri neler oldu?

**EMRE ALPTUNAER** İnşaat sektörünün içerisinde olan herkes için, mimarisinde birçok anlamlı simgeyi barındıran 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde görev almak çok büyük bir ayrıcalıktı. Öncelikle belirtmek isterim ki ekibimle birlikte bu büyük ve anlamlı Proje'nin bir parçası olmaktan son derece gurur duyuyorum. İnsan Kaynakları ve İdari İşler Departmanı olarak Projemizin başlangıcından bugüne yaklaşık yüz yirmi kişilik bir takımla hem sahada hem de ofiste çalışmakta olan ekiplerimizin özlük hakları, konaklama, ulaşım, yemek gibi ihtiyaçları konusunda en yüksek desteği vermekteyiz. İnşaat sektörü, insan emeği merkezlidir. İnsanın olduğu her işte olduğu gibi Projemizde de ekibimizin yaptığı işler hem üretimi desteklemiş hem de Proje'de çalışan her bireyin hayatına dokunmuştur. Proje'nin başından bu yana ekibimiz tüm görevlerini eksiksiz ve başarılı bir şekilde yerine getirmiştir.

Başarımızın en önemli sebeplerinden biri, ekibimizin büyük projelerde çalışmış, tecrübeli çekirdek kadrosunun aramıza yeni katılan genç, heyecanlı ve dinamik üyeler ile uyumlu bir şekilde çalışmış olmasıdır. Projemizde farklı disiplinlerden ve farklı ülkelerden binlerce kişi görev aldı. Bunun dışında yaklaşık yüz kilometre gibi büyük bir güzergâhta kurulmuş olan çok sayıda şantiye mevcuttu. Birbirinden farklı, çeşitli durumlara hızlı bir şekilde uyum sağlamalı ve reaksiyon göstermeliydik. Yurt dışından gelen çalışma

arkadaşlarımızın ülkemize ve Projemize en kısa sürede uyum sağlamaları için gerekli düzenlemeleri önceden planlayıp hayata geçirdik. Böylesine büyük ölçekli projelerin bel kemiği olan insan kaynağı ihtiyaçları son derece hızlı bir şekilde temin edilerek, ülkemizde yürürlükte olan kanunlar çerçevesinde özlük haklarıyla ilgili süreçler sorunsuz bir şekilde yerine getirildi. Ekip arkadaşlarımız bugüne kadar bilgili, tecrübeli, aynı zamanda gelişime açık, özverili, fedakâr, kendilerinden önce Proje'nin

ihtiyaçlarını düşünerek ve Projemizin kariyerlerine kazandıracaklarının bilinciyle çalıştılar. Ekibimizde görev alan tüm arkadaşlarımızın mesleki olarak gelişimlerine bizzat şahidim, bu da ekibimle ilgili belki de en çok gururlanma sebebim olabilir.

**“Ekibimizin yaptığı işler Proje'de çalışan her bireyin hayatına dokunmuştur.”**  
**“The work of our team has touched the life of every individual in the Project.”**

**WHAT** were the greatest responsibilities handled by your department? And in terms of your team's competencies, what made you most proud?

**EMRE ALPTUNAER** It was a great privilege to work on the 1915Çanakkale and Motorway Project which has so much symbolical significance in terms of its architecture for everyone involved in the construction sector. Firstly I would like to express how proud I am of being a part of this great and important Project along with my team. At the Department of Human Resources and Administrative Affairs, we are a team of 120 personnel and since the beginning of our Project, we've been providing the Project teams, both on site and in the offices, with utmost support on issues regarding their employee personal rights and various basic needs such as accommodation, transportation and food. The construction sector is centered on human labor. Like in any job involving the human factor, the work of our team has touched the life of every individual in the Project. From the very beginning of the Project, our team has done an impeccable job fulfilling all its duties and responsibilities in the most accomplished manner.

One of the main reasons for our success was the harmonious collaboration between our core team of senior professionals, who had previous experience in similar projects, and our young, dynamic team of co-workers, who were joining our ranks as new beginners. Thousands of people from various disciplines and nationalities have been employed by our Project. Also, there were several construction sites established along a route of nearly 100 kilometers. We needed to be able to quickly adapt and respond to a wide variety of situations. We pre-planned and implemented all the necessary arrangements for our international coworkers to get quickly attuned to our country and the Project. The needs of human resources are the backbone of such large-scale projects. We made sure that those needs were met in the shortest possible time frames and the processes related to the employee personal rights in compliance with national legislations were concluded without any problems. My teammates were knowledgeable, experienced, selfless and dedicated workers who were open and enthusiastic about improvement opportunities. They put the Project's needs first and acted with full awareness of the positive influence and advantages of this Project in



**EMRE ALPTUNAER**  
İnsan Kaynakları ve İdari İşler Müdürü  
Human Resources and Administrative Affairs Manager



Tüm dünyayı, ülkemizi ve Projemizi derinden etkileyen pandemiye yaşadık. Yoğun günlük işlerimizin dışında daha önce hiç bu kadar büyük ölçekli bir projede görülmemiş, tecrübe edilmemiş bir durumla karşılaştık. Salgın çıkar çıkmaz Projemizde benim de görevli olduğum bir komite oluşturuldu. Bu komite her şeyden önce insan sağlığını gözeterek tüm süreçlerin pandemi dönemi boyunca yönetilmesinde birinci derecede görev aldı. Kararlar iş yeri hekimimizin de bulunduğu salgın komitesi tarafından, aklın ve bilimin öngördüğü şekilde alındı. Operasyon ise çok büyük oranda departmanımız tarafından yürütüldü. Pandemi tedbirlerinin uygulanması konusunda bütün ekip arkadaşlarımız çok büyük sorumluluk almışlar ve özveri göstermişlerdir. Ekip arkadaşlarımız pandeminin şantiyemize sıçramasını önlemek için ailelerinden uzak kalarak kampta konaklamış ve çalışmalarına gece gündüz demeden devam etmişlerdir. Bu dönemde kampımızda aynı anda yaklaşık iki bin kişi konaklamıştır. Bu kadar çok insanın dışarıya çıkmadan bütün ihtiyaçlarının karşılanmış olması başlı başına büyük bir başarıdır. Yine bu dönemde birçok işletme ve inşaat projesinde işler sekteye uğrarken Projemizde üretim kesintiye uğramaksızın devam etmiştir. Bu başarıda ekibimin payı büyüktür. Ekibimle birlikte 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde geçirdiğimiz süre boyunca benzersiz tecrübeler, başarılar ve güzel sonuçlar elde ettik. Herkesin gıptayla baktığı bu görevlerde bulunmuş olmanın başlı başına bir iftihar kaynağı olduğuna inanıyorum.

İnşaat sektörüne emek vermiş bir ailenin üyesiyim. Bilgi birikimimi ve çalışma kültürümü arkadaşlarımla paylaştım. Ekip olarak görevimizi en iyi şekilde yerine getirdiğimizi düşünüyorum. Projemizin başından bugünlere gelene kadar bana ve ekibime göstermiş oldukları güven ve desteklerden ötürü Yönetim Kurulu Üyelerimize, İcra Kurulu Üyelerimize ve Proje Yöneticilerimize teşekkür ederim.

terms of their careers. I have personally observed the professional development of all the members of my team and that might be the aspect of our work that makes me most proud.

We experienced the pandemic which obviously affected the entire world, our country and of course our Project. In addition to the intensity of our daily work, we were facing a situation that was unprecedented in a project of this scale. As soon as the pandemic was officially confirmed, a committee was formed in our Project, and I was also on it. This committee was entrusted with the management of all processes regarding human health during the pandemic. The pandemic committee, which also included our on-site doctor, made all the decisions based on science and reason. And the operation was run mainly by our department. All my teammates took on great responsibilities for the implementation of the pandemic measures and worked selflessly. In order to prevent the spread of the pandemic to the construction site, our team members stayed away from their homes and families and slept over in dorms here continuing their work round the clock. During that period, around two thousand people were accommodated in our camp here. Meeting the needs of so many people under lockdown was a great success in itself. While a lot of operations and construction projects ran into problems during the pandemic, our Project continued without any interruptions. My team played a major role in achieving this successful outcome. My team and I have gained some unique experiences, achievements and beautiful results. I believe that it is a matter of great pride to have taken on and carried out such responsibilities that would be the envy of anyone.

I come from a family of people who have contributed their work to the construction sector. I shared my wealth of knowledge and work culture with my friends. I think that we fulfilled our duties to the best of our abilities as a team. I want to thank the Members of the Board of Directors, Members of the Executive Committee and the Project managers for trusting and supporting me and my team.

**APDURRAHMAN TATAR** In the Motorway section, Department of Administrative Affairs has been in charge of the support services. In the Motorway project, the job of Administrative Affairs begins with mobilization and ends with demobilization. We start by setting up the construction site, preparing the offices and dormitories once the site setup is complete, placing employees in allocated spaces, finding apartments to accommodate people in nearby towns. In the DLSY JV Motorway project, which has 350 employees, from February 2018, four different construction sites were set up. The Main Construction Site Koruköy Campus covering 40,500 square meters of open space and 8500 square meters of enclosed space; Çimendere Construction Site

Çimendere Şantiyesi, beş dönüm açık, 500 metrekare kapalı alan; Sütlüce Şantiyesi, beş dönüm açık, 350 metrekare kapalı alan; Lapseki Şantiyesi de 250 metrekare kapalı alan üstüne inşa edildi. Şantiyelerimizde 24 saat boyunca en az 100 kişi sürekli kaldı. Bunun dışında Proje boyunca farklı görev yerlerine ve şantiyelere ulaşım için araçların sağlanması ve verimli kullanımı, ayrıca evlerinden gelen personel için servis araçlarının organizasyonu ile ilgilendik. Proje'de çalışmalar 24 saat boyunca devam ettiği için günde dört ila altı öğün kahvaltı ve yemek servisi yapıldı.

Pandemi döneminde insan hareketliliğini azaltmak için çalışma alanlarına özenle hazırlanmış ve paketlenmiş kumanyalar taşındı. Sağlık Bakanlığı'nın aldığı ilave tedbirlerimiz de uygulandı ve bu süreçten en az zaiyatla çıkmaya çalışıldı. İş Güvenliği ile İdari İşler ekipleri birlikte bir sağlık kurulu oluşturuldu. Bu kurulun aldığı kararlar doğrultusunda, oteller kiraladık. Hasta olanları, temaslıları otellere yerleştirdik. İki yıl boyunca bu sistemi sürdürdük. İlaç, maske, temel gıda ve diğer takviye gıda gibi tüm ihtiyaçlarla ilgilendik. Ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, KGM, KÖSOB, ÇOK A.Ş. ve kredi kuruluşlarından gelen üst düzey yetkililerin ağırlanması ile ilgilendik, muhtelif törenlerin düzenlenmesinde görev aldık.

Bu Proje için, ortaklığı oluşturan şirketlerin bünyesinden ve dışarıdan alımlarla ekipler oluşturduk. Ekipte yer alan tüm personel tecrübeli ve işini çok iyi bilen çalışanlardı. Hem teknik personel hem idari personel hem de diğer gruplarla çok iyi bir uyum sağladık. İyi bir ekip oluşturduğumu düşünüyorum. Ben de onlara kendi branşlarında, işlerinde inisiyatif vererek, işlerini yönetmelerini sağlamaya çalıştım. Özetle, ekibimin en çok gurur duyduğum yönleri kendi alanlarında çok yetkin, tecrübeli, ekip çalışmasına yatkın ve uyumlu insanlar olmalarıdır, diyebilirim.

**Proje'de kaç kişi istihdam edildi? Çalışanların şantiyedeki yaşam koşulları nasıldı? Memnuniyetlerini artırmak için ne gibi çalışmalar yapıldı?**

**UFUK ALTINKUYRUK** Proje'nin ilk başladığı tarihten itibaren yaklaşık 37.000 kişi uzun ya da kısa süreli olacak şekilde istihdam edildi. Projemizde aynı anda yaklaşık olarak 3000 kişinin konaklamasını sağlayacak imkânlar oluşturuldu, neredeyse 20.000 kişi bundan faydalandı. Bu sayı özellikle tüm dünya ile ülkemizin COVID-19 salgınından geçtiği süreçlerde pik noktalara ulaşmış, ekstra oteller ve konaklama yerleri bulunarak kişilerin önlemler kapsamında fiyasyonu yapılmış, konaklama hizmetleri alması sağlanmıştır.

covering 5000 square meters of open space, and 500 square meters of enclosed space, Sütlüce Construction Site covering 5000 square meters of open space, and 350 square meters of enclosed space, and Lapseki Construction Site covering 250 square meters of enclosed space. There were at least 100 people permanently on site during a 24-hour period. We were also in charge of vehicle allocation for transportations to job locations and construction sites, ensuring efficient use of these vehicles and the arrangements for shuttle services for the personnel travelling to work from home. Since the work in the Project was ongoing for 24 hours a day, breakfast and meals were served four to six times per day.

To reduce human mobility during the pandemic, employees were served with carefully prepared and packaged meals in their work areas. We also complied with the additional measures taken by the Ministry of Health and strove to pull through this challenge with minimal loss and damage. Occupational Safety and Administrative Affairs departments formed a health committee together. In line with the decisions of this committee, we hired hotel rooms. We placed the sick personnel and those who had been in contact with the sick in these hotels. For two years, we have kept this system going. We took care of all the needs such as medicine, masks, staple food products and additional foodstuff. We also hosted top level officials visiting from the Ministry of Transport and Infrastructure, KGM (General Directorate of Highways), KÖSOB (Public Private Partnership Regional Directorate), ÇOK A.Ş. and creditor organizations, and fulfilled responsibilities in the organization of various ceremonies.

For this Project, we formed teams comprising of employees assigned internally from partner companies as well as brand new recruits. In terms of experience and proficiency, the entire personnel were of stellar quality. We synergized well with the technical personnel, administrative staff and all other groups. I believe that I built a good team. I let them take the initiative in their own branches and jobs and let them manage their own work. In summary, I can say that what makes me most proud about my team is that they are extremely competent, experienced, team-oriented and congenial people.

**How many people were employed in the Project? What were the working conditions like on the construction site? Were there any specific practices aimed at increasing employee satisfaction?**

**UFUK ALTINKUYRUK** From the beginning of the Project, approximately 37,000 people were accepted into short-term and long-term employment. Our Project facilitated accommodation for 3000 people at one time and nearly 20000 people used the facilities.

**APDURRAHMAN TATAR**  
İdari İşler Müdürü  
(Otoyol)  
Administrative  
Affairs Manager  
(Motorway)



**APDURRAHMAN TATAR** Otoyol kısmında İdari İşler Departmanı destek hizmetleri görevini üstleniyor. Otoyol projesinde İdari İşler'in görevi mobilizasyonla başlar, demobilizasyonla sona erer. Şantiyenin kuruluşu, şantiye kurulduktan sonra ofislerin ve yatakhanelerin hazırlanması, buraya çalışacak insanların yerleştirilmesi, en yakın yerleşim yerlerinde insanların ikamet edebileceği konutların bulunması ile işe başlıyoruz. 350 kişinin çalıştığı DLSY JV Otoyol projesinde 2018 Şubat ayından itibaren kısa sürede dört ayrı yerde şantiye kuruldu: Ana Şantiye Koruköy Kampüsü açık alan 40.500 metrekare, kapalı alan 8500 metrekare;

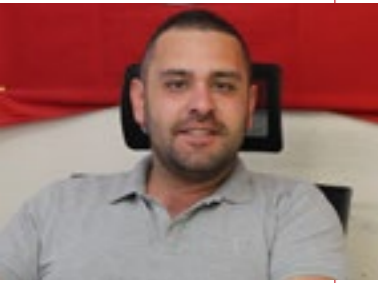
**UFUK ALTINKUYRUK**  
İnsan Kaynakları  
Müdür Yardımcısı  
Human Resources  
Deputy Manager





Çalışanlarımızın kamplarımızdan ayrılmak zorunda kalmadan sosyal yaşamlarını sürdürebilmeleri için de her türlü imkânı sunduk. Örneğin, tüm çalışanlarımızın yararlandığı futbol, voleybol, basketbol sahaları, kapalı spor salonları, masa tenisi ve bilardo oynayabilecekleri alanlar, her konaklama alanı içerisinde yine insanların bir araya gelip sohbet edebildiği, aynı zamanda futbol maçlarını canlı olarak izleyebildiği lokaller, tüm sahalarımızda çamaşırhaneler, kantinler, berber vb. birimler kuruldu. Tüm bunların yanı sıra çalışanların kolayca ulaşabilecekleri yerlerde dilek ve şikâyet kutuları konumlandırıldı ve makul talepler yerine getirilmeye çalışıldı.

**Çalışanlar arası iletişim faaliyetleri içinde en etkili olanları nelerdi?**



**EMRE DENİZ GÖNCÜ**  
İdari İşler Müdür  
Yardımcısı (Köprü)  
Administrative  
Affairs Deputy  
Manager (Bridge)

**EMRE DENİZ GÖNCÜ** Ülkemizin güzide eserlerinden olan 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, çalışanların kamp konaklaması ve sosyal imkânları konusunda kendilerini ayrıcalıklı hissettiği, sosyal faaliyetlerini gerçekleştirebileceği birçok imkânı barındıran bir şantiye yapısına sahiptir. Spor salonu, bilardo salonu, lokaller, çalışanların işin stresinden uzaklaştığı ve iletişimlerini güçlendirdiği ortamlardır. Bunların yanı sıra motivasyon yemekleri ve mangal gibi etkinlikler organize edilerek çalışanların birbiriyle kaynaşması sağlandı. Birçok milletten çalışanı bünyesinde barındıran Projemiz, çok çeşitli sosyal imkânlar sağlayarak insanların kaynaşması ve kültürel alışverişlerin gerçekleşmesine vesile oldu. Genel şantiye ortamının dinamikleri göz önünde bulundurulduğunda, şantiyenin en büyük iletişim kaynağı muhtelif yerlerde bulunan kamelyalardaki buluşma ve sohbetler oldu, diyebilirim.

Şunu da eklemek isterim: Proje'nin İnsan Kaynakları ve İdari İşler Bölümü öncelikle yerel istihdama önem vererek bölgenin en çok sigortalı çalıştıran işletmesi konumuna gelmiştir. Projemizde, ülke sınırları içerisinde veya yurt dışında gerçekleştirilen çoğu projeden daha üstün konaklama, yemek, çamaşır, temizlik imkânları ve sosyal imkânlar ile dünya standartlarında hizmet sağlanmıştır.

Tarihimizden aldığımız güçle tüm çalışanların en alt kademedен başlayarak en üst düzeye kadar alın terlerini üst üste koyarak, her bir metrekare için gece gündüz demeden, soğuğa ya da sıcağa aldırılmadan yürüttüğü çalışmaların eseridir bu Proje. Bu

This number peaked especially during the COVID-19 pandemic when we had to find extra accommodation like hotel rooms for the purpose of filiation (or contact tracing) as prescribed by the government.

We also provided our employees with social outlets onsite so that they could socialize without having to leave the camps. For example, we allocated fields for team sports like football, volleyball, basketball, as well as closed gyms, areas for table tennis and billiards. Each accommodation area had a concourse where people could get together, to chat or watch football games, as well as laundries, canteens and hairdressers. In addition, we installed boxes for suggestions and complaints in easy access points and we tried to meet the reasonable requests.

**Among the practices encouraging communication between the employees, which ones were the most effective?**

**EMRE DENİZ GÖNCÜ** As one of our country's precious works, the 1915Çanakale Bridge and Motorway Project has construction sites where the employees felt privileged in terms of the quality of its accommodation facilities and social outlets. There are a lot of opportunities within the sites for the employees to enjoy various social activities, such as the gym, billiards room, concourses. These were areas where the employees could get away from the stress of the workday and strengthen their social bonds. We also organized motivational dinners and barbecues to give the employees a chance to interact socially with each other. Since our Project employed people of many different nationalities, these social activities became platforms of cultural exchange. Considering the general climate and dynamics of the construction sites, it is fair to say that the pergolas were the real hubs in terms of meetings and social interactions.

Let me also add that the Project's Human Resources and Administrative Affairs Department put a lot of emphasis on local employment and became the business with the highest number of employees on social insurance in the region. Our Project provided world-class services in accommodation, food, laundry, cleaning and social outlets which were unsurpassed by a great many projects realized at home or abroad.

This is a Project which was truly inspired by and drew strength from our country's historical legacy. Everyone working at all levels from the ground to the top worked selflessly through days and nights, regardless of the cold or the heat, for every square meter of this Project. I hereby

vesile ile, Çanakkale Destanı'nı yazanlara, başta Başkomutan Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarına, Ortak Girişim'i oluşturan tüm paydaşlara, tüm yönetim ekibimize ve emeği geçen tüm çalışanlarımıza şükran ve teşekkürü bir borç biliriz. Bu bir ekip işi. BU GURUR HEPİMİZİN!

**“Bu bir ekip işi.  
BU GURUR HEPİMİZİN!”  
“This is the work of a  
team. WE ARE ALL VERY  
PROUD OF IT!”**

**Çalışanlara yönelik hizmetlere ait alt yüklenicilerle koordinasyon çalışmaları nasıl yürütüldü? Proje bu açıdan nasıl bir fark yarattı? UFUK ALTINKUYRUK** Proje çalışmalarını tüm alt yüklenici yetkilileri ile tam bir koordinasyon halinde yürüttüğümüz kanaatindeyim. Gerek yönetim nezdinde gerek İnsan Kaynakları nezdinde sürekli iletişim halinde kalarak ve dirsek temasını kaybetmeden iletişim kanallarımızı açık tutmaya özen gösterdik. Örnek vermek gerekirse; üç aylık periyotlar halinde tüm alt işveren firmaların işçilerine rastgele anketler düzenledik, yaklaşık 30 soru sorup kişisel bilgilerini gizli tutarak şikâyet, öneri ve dileklerini bir filtreden geçirip firmalara bununla ilgili geri bildirimlerini verdik ve çözüm noktalarında konuları takip etmeye çalıştık.

**ÇAĞDAŞ SÜMER ÇETİNER** Alt yüklenicilere ait kamplarda tüm çalışanların görüşlerini belirteceği dilek-şikâyet kutuları yer almaktaydı. Bu kutular İdari İşler ekipleri tarafından her ayın sonunda açıldı ve tüm dilek-şikâyet yazıları departmanımız tarafından değerlendirildi. Tespit edilen aksaklıklar, ilgili firmaların yönetimi ile görüşüldükten sonra problemin çözümü için aksiyon alındı. Bu süreç DLSY JV ve alt yüklenici tarafından birlikte yürütüldü. Dolayısıyla DLSY JV, alt yüklenici çalışanlarının çalışma ve kamp koşullarıyla doğrudan ilgilendi. İdari İşler departmanı olarak tüm çalışanlarımızın hizmet sürecini bizler takip ettik. Bu süreç, çalışanların moral ve motivasyonu açısından çok önemliydi. Yaşanılan pandemi sebebiyle hareket alanının daralması kamplarda geçirilen zamanın da uzamasına sebep oldu. Bizler de çalışma arkadaşlarımızın bu süreci en iyi şekilde geçirmeleri için elimizden geleni yaptık. Dolayısıyla departmanımızın tüm bu süreçte aldığı görev önemliydi. Her açıdan, çalışma saatlerinin dışında geçirilen zamanın çok önemli olduğunu biliyorduk. Bu sebeple, çalışma arkadaşlarımızın kamp içerisinde kaliteli zaman geçirebilmeleri için her ayrıntıya dikkat ettik. Tabii bu süreci aksatmadan yürütebilmemizde en önemli nedenin yöneticilerimizin bize olan desteği olduğunu biliyoruz. ●

would like acknowledge our debt of gratitude to those who wrote the Legendary History of Çanakkale, Commander-in-Chief Mustafa Kemal Atatürk and his comrades in arms, all shareholders of the Joint Venture, the entire management team and all employees. This is the work of a team. WE ARE ALL VERY PROUD OF IT!

**Could you tell us about how you coordinated with the subcontractor companies providing services for the employees? Are there any aspects of this work that sets the Project apart from the rest?**

**UFUK ALTINKUYRUK** I believe that we ran all the operations in perfect coordination with the officials of the subcontractor companies. Both on the side of the Management and our side in the Human Resources department, we were careful about keeping the communication channels open at all times. To give an example: every three months, we conducted random surveys to capture the voices of the workers employed by the subcontractor companies. We asked approximately 30 questions, kept all identifying information confidential, filtered their suggestions and wishes, communicated them to the companies as feedback, and followed up on the resolutions of the raised issues.

**ÇAĞDAŞ SÜMER ÇETİNER** Within the camp areas assigned to the subcontractors were suggestion-complaint boxes into which all employees could post their views. These boxes were opened at the end of each month by the Administrative Affairs teams and all suggestions-complaints were evaluated by our department. The management of relevant companies were contacted regarding the problems and actions were taken to resolve the issues. DLSY JV and the subcontractors ran this process together. It means that DLSY JV was directly concerned and actively engaged with the living and working conditions of the subcontractor companies' employees. As the Administrative Affairs department, we were closely following all our employees through their service. This process was very important for the levels of morale and motivation among the employees. The pandemic introduced limits to mobility and the time spent in camps was extended as a result. So we did our best to make sure that our coworkers could make the best of their time on site. Our department's role through this process was of key importance. We knew that the time spent outside of working hours was equally important. This is why we took care of every detail so the employees could spend quality time within the confines of the camp. Of course, we are aware that it wouldn't be possible to run this process successfully without the invaluable support of our managers. ●



**ÇAĞDAŞ SÜMER ÇETİNER**  
İdari İşler Şefi (Otoyol)  
Administrative  
Affairs Chief  
(Motorway)

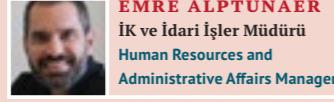


# İş yaşamınızdaki en büyük motivasyon kaynağınız nedir?

1915ÇANAKKALE – İNSAN KAYNAKLARI VE İDARİ İŞLER

“Rekorlar kıran bir projeye katkıda bulunmak.” “Contributing to a record-breaking project.”

Yönetim  
Administration



EMRE ALPTUNAER  
İK ve İdari İşler Müdürü  
Human Resources and  
Administrative Affairs Manager



APDURRAHMAN  
TATAR  
İdari İşler Müdürü (Otoyol)  
Administrative Affairs Manager (Motorway)

“Yaptığım işin takdir edilmesi.” “My work being appreciated.”



UFUK  
ALTINKUYRUK  
İnsan Kaynakları Müdür Yardımcısı  
Human Resources Deputy Manager



EMRE DENİZ GÖNCÜ  
İdari İşler Müdür Yardımcısı (Köprü)  
Administrative Affairs Deputy Manager  
(Bridge)



ÇAĞDAŞ SÜMER  
ÇETİNER  
İdari İşler Şefi (Otoyol)  
Administrative Affairs Chief (Motorway)

“Tek bir şeye ihtiyacımız var: Çalışkan olmak.” “We need only one thing: Industriousness.”



EVRİM  
KURŞUN  
Özlük İşleri Şefi (Köprü)  
Personnel Affairs Chief (Bridge)



MUHSİN  
KÜÇÜK  
İdari İşler Şefi (Köprü)  
Administrative Affairs Chief (Bridge)



HÜSNÜ  
KAHRAMAN  
Kamp Amiri (Otoyol)  
Camp Boss (Motorway)

İnsan  
Kaynakları  
Human  
Resources

“Hedeflerime doğru adım adım ilerlemek.” “Advancing step-by-step towards my goals.”



AHMET  
DALKIRAN



BAHADIR  
SINIR

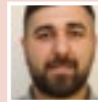


BURAK  
SARGIN

“İşteki dinamizmin verdiği enerji ve canlılık.” “Energy and vitality inspired by dynamism in the workplace.”



CANER  
AKYOL



EMRE  
ÖZBEY

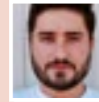


FATİH  
KOCA



HARUN  
DÖNMEZ

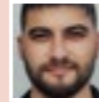
“Hedeflerimin şirket değerleri ile örtüşmesi.” “My goals aligning with the company values.”



MEHMET  
DİRİCAN



MUHAMMET  
ALİ ESİN



OKAN  
SARUL

“Hakkaniyet.” “Fairness.” – “Samimi bir iş ortamı.” “A sincere working environment.”



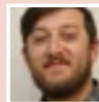
ÖZGÜR  
TOPLU



TAHA  
ÖZDEMİR



TALHA  
İŞLER



TUNCAY  
SEL

“Ortak bir vizyon ve bu doğrultuda gerçekleştirilen ekip çalışması.” “A shared vision achieved through teamwork.”



ADEM  
ATLI



ADİL  
VEDAT  
KEÇE



AHMET  
AY

Köprü  
Bridge

“Aidiyet duygusu.” “Sense of belonging.” – “Birlikte büyük bir iş yapma heyecanı.” “Excitement of doing a great job together.”

# What motivates you most in your work life?

1915ÇANAKKALE – HUMAN RESOURCES AND ADMINISTRATIVE AFFAIRS

“Ekonomik özgürlük.” “Economic freedom.” – “Neyi istemediğimi bilmek.” “Knowing what I don't want.”



AHMET  
ÇİLİNGİR



ARDAHAN  
AKTAŞ



ASİYE  
GELEN



AYTAÇ  
ÖZPEHLİVAN

“Ödüllendirilmek/takdir görmek.” “Being rewarded/appreciated.”



BARIŞ  
ÇORLU



BEHÇET  
SATI



CEMİL  
TOROĞLU

“Üretkenliğin ve çözümün bir parçası olmak.” “Being a part of productivity and the solution.”



ÇETİN  
ŞANLI



COŞKUN  
ESEN



DENİZ  
DİKİCİ



DOĞAN  
DİNÇ

“Sürekli iş geliştirme.” “Continuous job improvement.” – “Anıtsal bir projenin parçası olmak.” “Being part of a monumental project.”



DOĞAN  
ÖZÇEP



EFKAN  
GÜMÜŞ



ERCAN  
ÖZÇELİK

“Sorumluluk ve yetkiler.” “Responsibility and authority.” – “İşlerin sorunsuz ilerlemesi.” “Things running smoothly.”



ERGİN  
GÜLŞEN



ERSİN  
CAN



FIRAT  
AKYÜZ



FIRAT  
VURUK

“Ortaya çıkan sorunlara hızla çözüm bulmak.” “Quickly resolving problems.”



HAKKAN  
ÖZTAN



HALİL  
ÖZDEMİR



HALİT  
BÖLÜKBAŞI

“Ekip arkadaşlarımdan desteği.” “Support of my teammates.” – “Huzurlu bir çalışma ortamı.” “A peaceful working environment.”



HASAN  
IRMAK



HASAN  
TUTUŞ

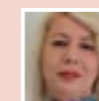


HAŞMET  
ÖZTAŞ



İBRAHİM  
SERCAN  
YAVAŞ

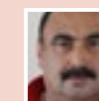
“Sorumluluklarımı yerine getirme mutluluğu.” “Happiness of fulfilling my responsibilities.”



İKBAL  
AKTAN



İSMAİL  
ALCAN



İSMAİL  
ALPAYA

“İnsanların yıllarca faydalanacağı bir eser için emek vermek.” “Contributing my labor for a work that will benefit people for years.”



“İş arkadaşlarım tarafından takdir edilmek.” “Being appreciated by my coworkers.”



İSMAİL  
ÇİMEN



KADİR  
YORULMAZ



KEMAL  
ÜNLÜ



KORKMAZ  
GÖKÇE



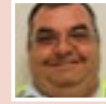
TURGAY  
ENGİN



TURGAY  
MARAŞ



UMUT  
DİL



VAHİT  
YILMAZ

“Yardımlaşma duygusu.” “Sense of solidarity.” – “İletişim ve koordinasyonun iyi olması.” “Good communication and coordination.”



MAHMUT  
YORULMAZ



MANAS  
ARSLANOĞLU



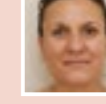
MUAMMER  
DEMİRCİ



VEYSEL  
ÇAKIR



YELİZ  
KURAL



YEŞİM  
BAYER

“Yeni şeyler öğrenebilmek.” “Learning new things.” – “Güler yüzlü insanlar.” “Genial, good-humored people.”



MURAT  
AVCIBAŞI



MUSTAFA  
ÇİNKO



MUSTAFA  
VURAL



MUZAFFER  
AKTAŞ



YILDIZ  
ÇINAR



ZİYA  
UYGUN

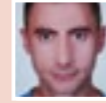


ZÜBEYDE  
ÖZGE  
BAKIR

“Şehitlerimizin hatırası.” “The memory of our martyrs.” – “Verimli geçen toplantılar.” “Efficient meetings.”



NAZMİ  
AKSU



NEVZAT  
KÜÇÜK



NİHAT  
AVAZ

Otoyol  
Motorway



AVNİ  
ÖZSOY



BİROL  
ŞENOL



ÇİHAN  
KIRAN

“Yaptığım işin kalitesinden emin olmak.” “Being sure of the quality of my work.” – “Takım ruhu.” “Team spirit.”



NUH  
KAPTAN



NURCAN  
DEMİR  
ARPA



ÖNER  
AKKAYA



ONUR  
ESEN



EFE  
SÜLEYMAN  
ALSOY



FİKRİ  
FIRTIN



GÜLSUN  
KIZILÇAYIR



HALİS  
GÖKALP

“Çanakkale’ye yaraşır bir eser üretmenin mutluluğu.” “The happiness of creating a work that befits Çanakkale.”

“Torunlarımın da bu yoldan geçeceğini düşünmek.” “The thought of my grandchildren driving on this road.”



ÖZKAN  
KAYALAR



RECEP  
BEKTAŞ



RESUL  
DALGIN



HASAN  
ÖZDEMİR



İLAYDA  
KIRAN



İŞİL  
İŞLEYEN

“Her gün üstüne koyarak ilerlemek.” “Adding every day to what was done before and advancing.” – “Zamana karşı yarışmak.” “Competing against time.”

“Türkiye’nin geleceği için çalışmak.” “Working for the future of Türkiye.” – “Ailem, sevdiğim.” “My family, my loved ones.”



SAİT  
ORHAN  
AĞIRMAN



SAVAŞ  
YANARDAĞ



SELİM  
DALYAN



SELMA  
UZAN



KAFUR  
DAĞLI



MÜRÜVVET  
AĞBULUT



ÖZLEM  
ATAY



ÖZLEM  
SAĞDIÇ

“Mesleki bilgimi artırmak.” “Expanding my professional knowledge.” – “Her zorluğu aşma azmi.” “The ambition to overcome all difficulties.”

“Yetkin ve iyi profesyonellerle çalışmak.” “Working with competent and good professionals.”



ŞERİFE  
KESKİN  
MERİÇ



SÜLEYMAN  
KIZILÇAYIR



TAMER  
KARACA



RAMAZAN  
DEMİR



SERCAN  
KORKMAZ



ZEYNEP  
DEMİR

“Çok kıymetli insanlarla birlikte çalışmak.” “Working with some very esteemed people.”

“Çorbada benim de tuzum var diyebilmek.” “Being able to say that I did my share.”

“Yaptığımız işin ekonomiye fayda sağlayacak olması.” “The fact that our work will contribute to the economy.”



# KARADA DENİZDE HER KOŞULDA İŞ GÜVENLİĞİ FIRST AND FOREMOST ON LAND AND AT SEA: OCCUPATIONAL SAFETY

1915Çanakkale Projesi'nin her aşamasında zorlu coğrafya ve iklim koşulları altında pek çok riskli mühendislik uygulaması gerçekleştirildi. Bütün operasyonlarda öncelik, yüzlerce metre yükseklikte ya da yerin altında görev yapan çalışanların güvenliği oldu. Binlerce çalışanın güvenliğini ve sağlığını korumaya yönelik yürütülen titiz çalışmaları, İş Güvenliği Bölümü yöneticilerinin görüşleriyle birlikte aktarıyoruz.

At every stage of the 1915Çanakkale Project, many high-risk engineering operations were conducted under challenging geographical and climatic conditions. Through all these operations, ensuring the safety of employees working underground or at high altitudes has always been the top priority. We have asked the managers of the Occupational Safety Department to tell us about the meticulous work that goes into protecting the health and safety of thousands of employees.



**1915ÇANAKKALE** Projesi'nde iş güvenliği çalışmaları işe alım döneminde başladı. İş güvenliği uzmanları, daha önce İstanbul Havalimanı, Avrasya Tüneli, Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi köprüleri gibi büyük projelerde çalışmış, risk algısı yüksek kişiler arasından seçildi. Zaman içinde sahadaki işler çeşitlenip çoğaldıkça bu deneyimli ekibe yeni uzmanlar da eklendi.

Proje'nin İş Güvenliği ve Çevre Müdürü Hakan Özer'in liderliğinde hazırlıklar sahadaki mühendislik operasyonları başlamadan önce tamamlandı. İş Güvenliği Bölümü, ilk aşamada inşaat ekiplerinden işlerin nasıl, hangi koşullarda, kimler tarafından ve hangi araçlarla yapılacağını belirleyen yöntemleri toplayarak, bir ön risk analizi yaptı. Her işle ilgili ortaya çıkabilecek tehlikeler ve bunlara karşı alınması gereken önlemler tespit edildi. Uzmanların yorumlarıyla her yöntem, iş güvenliği süzgecinden geçmiş olarak sahaya aktarıldı. Bu durum sahada yapılan işlerin denetlenmesini kolaylaştırdı. Alt yüklenicilerin yürüttüğü işler, hem Proje'nin inşaat işlerini üstlenen DLSY JV'nin hem de alt yüklenicilerin iş güvenliği uzmanları tarafından denetlendi. Böylece, belirlenen her yöntem, alınacak bütün önlemler iki kez kontrol edilmiş oldu. İnşaat mühendislerinin sahadaki çalışmalara iş güvenliği penceresinden bakabilmesi için özel eğitimler düzenlendi. Bu eğitimlerde, "Bir inşaat mühendisi işi nasıl güvenli yapar?", "İnşaat mühendisi, güvenli olmayan şekilde çalışan bir elemanı nasıl uyarır ya da ne zaman İş Güvenliği Bölümü'nden görüş alır?" gibi konular işlendi.

İş güvenliği uzmanlarının onayı olmadan sahada hiçbir operasyon başlamadı. İş izni sistemi kuruldu. Sahada yapılacak her iş için sabah 08:00'den önce İş Güvenliği Bölümü'ne izin için başvuruldu. İş güvenliği uzmanları, alt yükleniciler için çalışan meslektaşlarıyla birlikte sahaya girdi; alınan önlemler ve yeterlilikleri birlikte değerlendirildi. Sonuç olumluysa iş izni verildi ve sahadaki çalışmalar başladı. Önlemler yeterli değilse iş askıya alındı. İş devam ederken günlük kontroller de yapıldı. Hayati tehlike arz

**IN THE 1915ÇANAKKALE** Project, the work on occupational safety started during the recruitment stage. Employment criteria for occupational safety specialists included prior experience of heightened risk perception in projects of similar scale such as Istanbul Airport, Eurasia Tunnel, Yavuz Sultan Selim and Osmangazi Bridges. In time, as the positions on site increased in number and became more diversified, the team grew.

Preparations led by the Project's Occupational Safety and Environment Manager Hakan Özer were completed before the engineering operations began onsite. The Occupational Safety Department first gathered information from the construction teams on methods, conditions, personnel and equipment and ran a preliminary risk analysis. For each work item, possible hazards and necessary preventive measures were defined. In the end, all operational methods passed through occupational safety filters before getting executed onsite. As a result, the inspection of the works onsite were much easier. The works executed by the subcontractors were inspected not only by their own occupational safety experts but also by those employed by the Project's contractor DLSY JV. It meant that every method and all relevant safety measures were checked twice. The civil engineers were provided with special training sessions to equip them with an occupational safety perspective regarding onsite works. The training program covered topics such as "How does a civil engineer work safely?", "How does a civil engineer correct an employee who's not working safely and when is it appropriate to seek guidance from the Occupational Safety Department?".

Onsite operations could not go ahead without the approval of occupational safety specialists. A system was set up for work permits. For every work item onsite, applications were submitted to the Occupational Safety Department before 8 am. Occupational safety specialists entered the site accompanied by their colleagues working for the subcontractors; these teams evaluated the preventive measures. If the outcome was positive, the work permit was issued, and the work was started onsite. In the case of inadequacies, the works were suspended. Also throughout the duration of the work, daily checks were performed. In the case of life-critical nonconformity, the work was paused immediately. In the case of workplace hazards such as equipment or materials that are left lying around and can potentially topple off or drop down or cause a worker to trip, slip and fall, necessary warnings were issued, and the problems were fixed. Nonconformities were photographed and reported. These reports were shared in the same day with the subcontractor company and the construction unit in charge. Having



eden bir uygunsuzluk tespit edildiğinde iş hemen durduruldu. Aşağı düşerek tehlike oluşturabilecek, işçilerin takılıp düşebileceği, toplanması unutulmuş malzemeler gibi risk oluşturan durumlarda, gerekli uyarılar yapılarak sorun giderildi. Uygunsuz durumlar fotoğraflandı ve rapor haline getirildi. Bu raporlar gün içinde işi yürüten alt yüklenici firma ve sorumlu inşaat birimiyle paylaşıldı. Risklere hâkim olunması, risk algısının gelişmesine ve operasyonların gecikme olmadan, en güvenli şekilde yürütülmesini sağladı.

## Kesintisiz İletişim

İş Güvenliği ve Çevre Müdürü Hakan Özer'in en çok önem verdiği konuların başında iletişim geliyordu. Öncelikle, hem yatay hem de dikey ekseninde inşaat alanı mesafeleri uzadıkça, birbirini görmekte ve duymakta zorlanan çalışanların haberleşmesini sağlayacak telsiz sistemi yerleştirildi. Böylece gruplar arasında etkin bilgi paylaşımı sağlandı. İş izinleri, sahada kimlerin çalıştığı, yapılan operasyonlar ve alınan önlemler anlık olarak aktarıldı. Acil durum planları bu bilgilere göre düzenlendi. Örneğin, ambulansların güzergâhı Köprü üstünde veya şantiyede kapatılan yollara göre güncellendi. Bu sayede olası acil durumlarda zaman kaybının önüne geçilmiş oldu. Eş zamanlı yürütülen ve birbirilerini etkileyen mühendislik operasyonlarının iş güvenliği açısından öncelik sırası da, gruplar arası iletişimle belirlendi. İş güvenliği konusunda aylık, haftalık ve günlük toplantılar yapılarak sağlıklı

an overall command of risks and hazards helped the development of risk perception and the smooth running of operations in a safe and timely manner.

## Uninterrupted Communication

For the Occupational Safety and Environment Manager Hakan Özer, communication was of the highest level of importance. As the distances - both on the vertical and horizontal planes - grew in the construction site, it became harder for the employees to see and hear each other. So a wireless radio system was set up to facilitate efficient communication between the teams. Work permits, staff on duty, operations and preventive measures were all communicated right on the spot. Emergency plans were drawn up according to this information flow. For example, the ambulance routes were updated in line with the information on road blockages on the Bridge or in the construction site. In this way, it became possible to prevent time loss during possible emergencies. For engineering operations running concurrently and mutually affecting each other, the order of priority in terms of occupational safety was also determined through this ongoing intergroup communication.

Regular meetings were held on a daily, weekly and monthly basis to ensure a healthy and uninterrupted flow of information. During the monthly occupational safety committee meetings also attended by the project management team, all preventive measures and nonconformities were handled individually. Action lists were drawn up to make sure that all failings were corrected at the earliest. Weekly meetings were held with the occupational safety officers employed by the subcontractors and site managers. Relatively smaller in scope, these meetings were opportunities to deal with various problems before they became chronic, to come up with quick and efficient solutions, and to ensure a fast-paced progress onsite. During the "toolbox" meetings held before the morning shift every day, all work items and safety measures were reviewed; hazards and risks relevant to the tasks at hand and issues that required attention and awareness were

ve kesintisiz bir bilgi akışı sağlandı. Aylık olarak yapılan ve proje yönetim kademesinin de katıldığı iş güvenliği komite toplantılarında, alınan önlemler ve tespit edilen uygunsuzluklar tek tek masaya yatırıldı. Aksaklıkların bir an önce giderilmesi için yapılacaklar belirlendi. Haftalık olarak alt yüklenicilerin iş güvenliği sorumluları ve saha sorumlularıyla da toplantılar yapıldı. Daha dar bir katılımı yapılan bu toplantılarla, sorunların kronikleşmeden etkin ve hızlı çözümü sağlanarak sahadaki işlerin daha hızlı ilerlemesi sağlandı. Her sabah mesai öncesi yapılan "toolbox" toplantılarında yapılacak işler ve alınan önlemler gözden geçirildi; çalışanlara devam eden işle ilgili riskler, dikkat edilmesi gereken hususlar aktarıldı. Operasyona özel işlerin yanı sıra, kış koşullarında sürüş teknikleri, şantiyede yaya güvenliği, aşırı soğukta veya sıcakta çalışırken yapılması gerekenler gibi daha genel konular da ele alındı.

Kurulan bu sistemle sahadaki her çalışanın adeta bir iş güvenliği uzmanıymış gibi davranması amaçlandı. İşler farklılaştıkça çalışanların da değiştiği bir şantiyede iş güvenliği kültürünün oluşturulup yerleştirilmesi ana hedeflerden biriydi.

1915Çanakkale Projesi'nde çalışanların "eğitimli personel" olmasına büyük özen gösterildi.

Demirci, kaynakçı, elektrikçi gibi çalışanlardan yeterlilik belgesi istendi; uzmanlık alanları dışında işler yapmalarına izin verilmedi. Örneğin elektrikçi belgesi olmayan hiç kimse elektriğe müdahale etmedi. Ayrıca, yüksekte veya denizde çalışacaklar büyük oranda daha önce bu eğitimleri almış kişiler arasından seçildi. Eğitimli de olsa herkes çalışma alanına özel, ilave bir eğitime tabi tutuldu. İş güvenliği sadece denetmen veya uzmanların değil tüm çalışanların birinci önceliği haline getirildi.

Alınan bütün önlemlere karşın oluşabilecek acil durumlar için 56 ayrı tatbikat gerçekleştirildi. Yüksekte yaralanmadan denize düşmeye kadar birçok durum önceden prova edildi. Denize düşeni kurtarma veya yüksekte kazazede kurtarma gibi riskli tatbikatlarda gerçek insan ağırlığında cansız mankenler kullanıldı. Denizden kurtarma için denize cansız manken atıldı, botun kazazedeye ve revire ulaşma süreleri saptandı. Yüksekte kaza geçiren veya rahatsızlanan işçileri sepet ve vinç yardımıyla kurtarma tatbikatında da yine cansız manken kullanıldı. Kulenin en üst noktası olan 318 metrede kaza veya rahatsızlanma tatbikatında manken 10 dakikada aşağıya indirildi. Yaklaşık sekiz dakikada botla karaya getirildi, ambulansla hastaneye 10 dakika içinde ulaştırıldı. Sonuçta şantiyenin en uç ve ulaşılmaması en güç noktasındaki kazazedelerin bile yarım saati geçmeyen bir süre içinde hastanede olmasını sağlayacak acil durum planları oluşturulmuş oldu.

Önce Avrupa ve Asya yakasındaki şantiyelerde, daha sonra kulelerde toplam beş revir kuruldu. Kaynak işlerinin devam ettiği yaklaşık üç aylık dönemde ayrıca Köprü üstüne de bir revir kuruldu. Olası kazalara ve beklenmedik durumlara karşı, alt yüklenicilerin sağlık personeli hariç, 11 sağlık memuru, iki ambulans, beş ambulans şoförü ve iki hekim yedi gün



highlighted. Besides operation-specific tasks, more generalized themes like driving techniques in winter conditions, pedestrian safety in the construction site, and guidelines for working in extreme temperatures were also among various focal points.

The aim of this system was to empower every employee onsite to behave like an occupational safety specialist. In a construction site with such a high turnover of personnel due to diversification of tasks, building and establishing a culture of occupational safety was one of the main goals.

In the 1915Çanakkale Project, it was a matter of utmost importance to make sure that all employees were "trained personnel".

Forgers, welders, electricians etc. were all required to produce certificates of competence. They were not allowed to produce any work beyond the capacity of their qualifications. For example, no one without an electrician's certificate could intervene with the electricity. Also, jobs that required working at high altitudes or at sea were given to professionals with prior experience. Even people who were already trained were required to take additional trainings. In short, all efforts were made to make occupational safety the priority of not just supervisors or specialists but all employees.







24 saat hazır bekledi. Denizde ve kulelerde kaza geçiren veya baş dönmesi gibi sağlık sorunu yaşayan personele hızlı ulaşım için, bir acil durum botu ve dört kaptan sürekli görev yaptı. Yasal zorunluluk olarak belirlenen yüzde 10'luk ilk yardım eğitimi almış personelin sayısı artırılmaya çalışıldı. 24 saat açık olan revirler, acil durumlar dışında işçilerin enfeksiyon gibi genel sağlık sorunlarının yanı sıra küçük yaralanma ve incinme durumlarıyla da ilgilendi. Ayda ortalama iki bine yakın müracaat yapılan revirlerde başvuruların yüzde 99'u hastaneye sevke gerek kalmadan sonuçlandırıldı.

Deniz Yapılarından Sorumlu İş Güvenliği Müdür Yardımcısı Erol Unanoğlu eğitimin ve acil durumlara karşı hazırlıklı olmanın iş güvenliği için vazgeçilmez olduğunu söylüyor: "Rutin eğitimlerin yanı sıra çalışanların güvenli davranışlarına odaklanarak güvensizleri engellemeyi hedefledik. Her sabah yapılan 'toolbox' toplantılarında, o gün yapılacak işleri, alınacak önlemleri gözden geçirdik ve önlemlerin etkinliğini operasyonlar sırasında an

For emergencies that could still occur despite all preventive measures, 56 drills were performed in total. A lot of situations from falling from heights to falling in the sea were rehearsed. In risky drills involving rescuing someone who fell in the sea or simply from a height, crash test dummies at normal human weight were used. For sea rescues, a dummy was thrown in the water and the amount of time it took for a rescue boat to reach the target or the casualty to reach the infirmary was measured. In the drill involving workers who suffer accidents or suddenly feel unwell at heights, a dummy was used to rehearse a rescue operation by a crane. In a drill performed at the tower's peak height, which is 318 meters, the dummy was brought down in 10 minutes. It was another 8 minutes to bring it to the shore by boat and 10 minutes to get it to the hospital. So, emergency plans were firmly in place to get casualties from the farthest and least accessible corners of the site to the hospital in thirty minutes maximum.

First in the construction sites on the European and Asian shores, and then at the towers, five infirmaries were set up. During the three months of welding operations, an infirmary was set up also on the Bridge. In case of accidents and unforeseen events, 11 health officers, two ambulances, five ambulance drivers and two doctors were on stand-by round the clock seven days a week. To facilitate speedy access to employees involved in accidents at sea or on the towers or experiencing health issues, an emergency rescue boat and four captains were on always on duty. Although the legal requirement was to have 10 percent of the personnel certified in first aid, efforts were made to surpass that number. The infirmaries stayed open 24 hours a day and attended to not only emergencies but other health concerns like minor infections or injuries. Treating on average 2000 patients per month, 99 percent of cases were resolved without any need for hospital referrals.

Occupational Health Deputy Manager in charge of Marine-Based Structures Erol Unanoğlu states that training and preparation for emergencies are essential elements of occupational safety: "In addition to routine training sessions, we focused on safe conduct practices performed by the employees and thus tried to prevent unsafe conduct. During the "toolbox" meetings in the morning, we reviewed the day's work items and preventive measures and ran a fully coordinated operation to supervise the efficacy of the measures all throughout the operations. We performed drills to cover all possible emergency scenarios and made sure that trained personnel and healthcare staff could intervene as quickly as possible. We were prepared for all unforeseen events such as people falling into the sea, people feeling dizzy at heights or getting stuck while in suspension. And even though the deck operations were short-term, we were prepared for rescue operations from inside the decks. The man overboard drills were the most detailed and critical. Because different variables came into play like shutting down the traffic through the strait and if the accident happened on one of the towers, marking the position for the rescue boat to approach and anchor."

be an tam bir koordinasyonla denetledik. Olası her türlü acil durum için tatbikatlar yaparak eğitilmiş personelin, sağlık personeli ile birlikte en kısa sürede müdahalesini sağladık. Denize düşme, yüksekte baş dönmesi, askıda kalma gibi her türlü beklenmedik durum için hazırlık yaptık. Hatta, çok kısa bir süre devam etse de, tabliye içinden çalışan kurtarma için hazırlıklar yapıldı. Denize düşme tatbikatları en detaylı ve kritik olanlardı. Çünkü boğaz trafiğinin kapatılması, kaza kulelerin birinde gerçekleşirse, acil durum botunun yanaşacağı noktanın belirlenmesi gibi farklı değişkenler söz konusuydu."

## Ayrıntılı Planlama

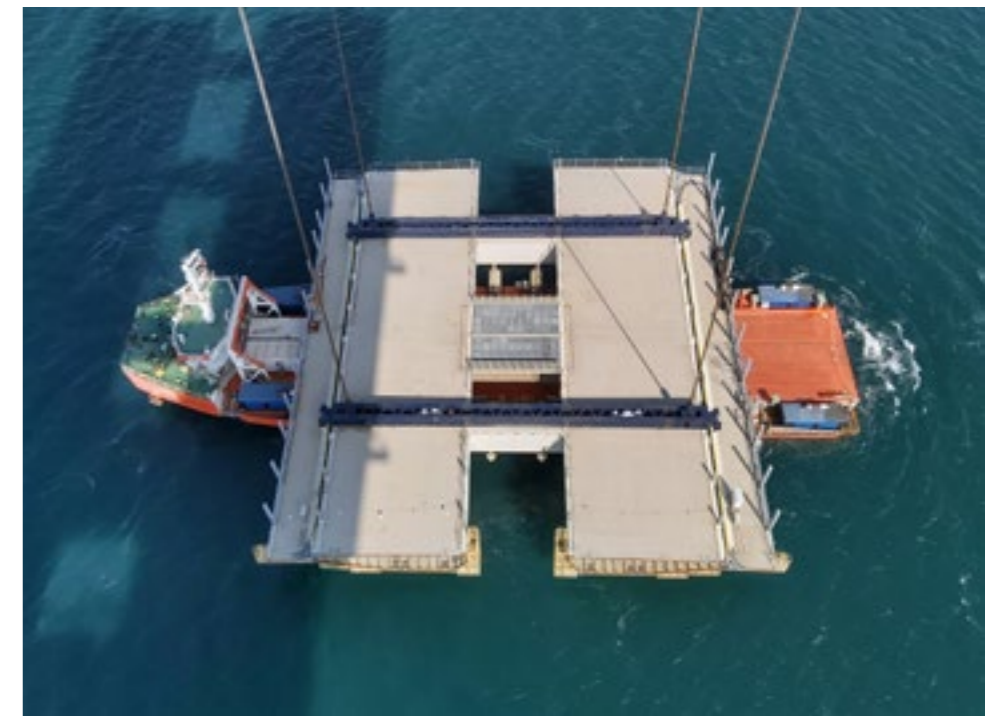
1915Çanakkale Projesi kapsamında sahada yürütülen çalışmalar iş güvenliği açısından, kara ve deniz yapıları olarak iki ana bölüme ayrıldı. Kara yapıları, kulelerin temellerini oluşturan kesonlar ile köprünün ana kablolarını karaya sabitleyen ankraj yapılarını; deniz yapıları ise, kesonların yüzdürülüp batırılması, çelik kule bloklarının inşası, deniz üstündeki halat çekimleri, kedi yolu inşası ve tabliye montajları operasyonlarını içeriyordu. Kulelerin yükselmesi ile birlikte deniz yapıları Asya ve Avrupa kule; kara yapıları ise Avrupa ve Asya ankraj ve yaklaşım viyadüğü olarak ikişer bölüme ayrıldı. Böylece kuleler, kedi yolu, kedi yolu üstündeki ana halatlar gibi yeni oluşan çalışma alanlarında da denetimlerin etkin olarak devam etmesi sağlandı. İş güvenliği ekibi bu gelişmeler doğrultusunda tekrar geliştirildi ve yapılandırıldı; eğitimler çeşitlendirildi.

Beş tonun üzerinde ağırlığa sahip her yük, ağır kaldırma operasyonu sayıldı. Vinçlerle kaldırılarak monte edilen bazı kule parçalarının yaklaşık 400, tabliyelerin de 750 tona yakın ağırlıkları olduğu düşünüldüğünde neredeyse sahadaki her yük kritik sayıldı. 100 tonun üzerindeki kaldırımlar için özel toplantılar yapıldı ve operasyonların her saniyesi ayrıntılı planlandı. Kimin ne zaman nerede bulunacağı, hangi teknik ekipmanların seçileceği, yönlendirme halatlarının nasıl kullanılacağı belirlendi. Kıyıda ve kıyıdan denize yapılan kaldırımlarda 2200 ton kapasiteli vinçlerle destek verildi. Denizde yapılan kaldırımlarda ise 5500 ton kapasiteli yüzer vinçlerin yanı sıra kulelere yerleştirilen 330 ton kapasiteli vinçler kullanıldı. Her yükü kat be kat karşılayan teknik ekipmanlar kullanılarak kontrol kaybindan kaynaklanabilecek olumsuzlukların önüne geçildi.

## Detailed Planning

In terms of occupational safety, the onsite operations in the 1915Çanakkale Project were divided into two main sections: marine-based and land-based structures. Land-based structures comprised the caissons at the tower foundations and the anchorage structures fixating the bridge's main cables to the land; marine-based structures included the caisson floatation and immersion operations, construction of steel tower blocks, cable erection over the sea, catwalk construction and deck installations. With the rising of the towers, marine-based structures were divided as the Asian and the European towers; and land-based structures as the European and Asian anchorage and approach viaducts. In this way, it became possible to efficiently supervise the newly developed work areas like the towers, the catwalk and the main cables on the catwalk. In line with these developments, the occupational safety team was also re-structured, and additional trainings were introduced.

Every load weighing more than five tonnes was considered a heavy lifting operation. Some of the tower parts lifted and installed by cranes weighed 400 tonnes and the decks weighed nearly 750 tonnes, which meant that all loads onsite fell in the critical category. Dedicated meetings were held for heavy lifting operations engaging over 100 tonnes and these operations were planned down to the very second, covering the placement and scheduling of personnel, selection





**Güvenlik nedeniyle verilen aralar işleri programında tuttu, gecikmeleri önledi.**  
**These breaks for the sake of safety prevented delays and kept things moving on schedule.**

İş güvenliği konusunda, ödül, uyarı ve ceza sistemi kuruldu. Her ay arkadaşlarına “rol model” olan 20 çalışan seçildi ve hediye çekleriyle ödüllendirildi. Personele para cezası yerine uyarı sistemi uygulandı. Örneğin emniyet kemerini bağlamayan bir çalışan önce sözlü olarak uyarıldı, kemeri takması sağlandı. Aynı hatayı tekrar etmesi halinde ikinci uyarı kendisine yazılı olarak verildi. Yine yazılı olarak verilen üçüncü uyarıdan sonra çalışan İnsan Kaynakları birimine sevk edildi ve daha risksiz bir alanda görevlendirilmesi istendi.

Alt yükleniciler de bir karne sistemi ile sürekli olarak denetlendi. Sahada alınan önlemleri uygulamayan veya yapılan uyarılara etkin cevap veremeyen alt yüklenicilere ceza kesildi. Alt yüklenici çalışmaları, güvenlik önlemleri, koruyucu ekipman kullanımı, risk analizi gibi 40 ayrı maddede değerlendirildi. Böylece eksiklerin giderilmesi ve yanlış uygulamaların düzeltilmesi sağlandı.

İş güvenliği ile ilgili en riskli konulardan biri yüksekte yürütülen çalışmalarıdır. Yüksekte çalışma prosedürleri, kulelerin temellerini oluşturan kesonların, kuru havuz şantiyesindeki inşası sırasında uygulanmaya başladı, çünkü 83 metre uzunluğunda ve 74 metre genişliğindeki kesonlar 21 metre, yaklaşık yedi katlı bir bina yüksekliğindeydi. Her çalışma alanında, korkuluk, bariyer, ağ gibi önlemlerin alınıp alınmadığı tespit edildi. Malzeme veya aletlerin düşme riskine karşı zemindeki alanlar çalışmaya ve geçişlere kapatıldı.

of equipment, and how to operate the guide ropes. Lifting operations on and off the shore were supported with 2200 tonnes-capacity cranes. For operations on the sea, floating cranes with a capacity of 5500 tonnes were used, in addition to 330 tonnes-capacity cranes installed on the towers. With equipment that could easily tolerate every load, we were able to prevent all unfavorable incidents that could occur due to loss of control.

A system was established to regulate the rewards, warnings and penalties in regard to occupational safety. Every month, 20 employees were chosen as “role models” and rewarded with gift certificates. As per penalties, a warning system was implemented in place of fines. For example, a staff member not wearing a safety belt would first receive a verbal warning. If the misconduct was repeated, they would receive a second warning, this time in writing. After the third warning, again issued in writing, this employee would be referred to the Human Resources Department with a request for his appointment to a less risky work area.

Subcontractors were also continually supervised through a report card system. Those who failed to apply the measures adopted onsite or to respond effectively to warnings were fined. Subcontractors’ works were evaluated under 40 categories such as safety measures, use of protective equipment and risk analysis. Deficiencies and misconduct were corrected in this way.

Working at altitudes was one of the riskiest areas in terms of occupational safety. Implementation of relevant procedures began during the construction of the caissons in the dry dock. Eighty-three meters in length, 74 meters in width, these caissons were 21 meters tall, which is roughly the same height as a 7-storey building. First every area was checked to make sure preventive measures such as guardrails, barriers and nets were in place. To protect against drop hazards, like falling tools and objects, ground areas were closed off.

Occupational Health Deputy Manager in charge of Land-Based Structures Mustafa Çetiner thus describes the work performed on the caissons: “Here, we constructed the world’s largest caissons. Approximately 1000 people worked on each

Kara Yapılarından Sorumlu İş Güvenliği Müdür Yardımcısı Mustafa Çetiner, kesonlarla ilgili olarak yürütülen çalışmalarını şöyle anlatıyor: “Biz burada dünyanın en büyük kesonlarını inşa ettik. Her bir kesonda bine yakın insan çalıştı. Kalıp faaliyetleri, iskele kurma, iskele üzerinde çalışma, kalıp sökme gibi pek çok iş yapıldı. Her bir kesonun içinde 80 tane odacık olması ve bu odacıklara kapı ve pencere geçişlerinin olmaması nedeniyle iskeleler kuruldu. Buralarda olası bir düşme veya kazaya müdahale etmek için bir vinç ve sepetli sedye hazır bulunduruldu. Rüzgâr hızının arttığı ve vincin kullanılmadığı zamanlarda çalışmaları durdurduk. Sadece güvenlik önlemlerini almak ve bunları denetlemekle kalmadık. Tüm çalışanların iş güvenliğini öncelikli olarak düşünerek çalışmalarını sağladık. Bazı çalışma alışkanlıklarını değiştirmemiz gerekti.”

Denizde yapılan yüksekte çalışmalarda da rüzgâr belirleyici oldu. Rüzgâr hızının saniyede 12,5 metrenin üstüne çıktığı zamanlarda bütün ağır kaldırma operasyonlarına ara verildi. Rüzgârın hızı saniyede 15 metreyi geçtiğinde kedi yolu gibi yüksekte yer alan platformlarda çalışmaya izin verilmedi. Çanakkale Boğazı’ndaki dalgaların boyu yarım metreyi geçtiği zamanlarda da denizdeki ağır kaldırma işleri durduruldu. Bunlar her ne kadar işin hızını azaltıyor gibi görünse de, tam tersine katkı sağladı. Çünkü olası bir kaza durumunda sahadaki operasyonlara günlerce ara verilmesi söz konusu olacaktı. Güvenlik nedeniyle verilen aralar işleri programında tuttu, gecikmeleri önledi.

1915Çanakkale’nin en tehlikeli mesaiyeri hiç kuşkusuz kulelerde ve ana kabloların çekilmesi için kuleler arasında kurulan kedi yolunda gerçekleşti. Asya Kule’den Sorumlu İş Güvenliği Şefi Sertaç Sağır çalışmaları şu şekilde özetliyor: “Gün geçtikçe giderek yükselen kulemizde en büyük odak noktamız personel ve malzeme düşmesine karşı sürekli takipte olmaktı. Bu çok zorlu ve detaylı bir süreçti. Alt yüklenicilerle birlikte koordinasyon içinde gerekli tedbirleri aldık. Malzeme düşebilecek alanları kapattık. Çalışanların güvenlik ekipmanlarını sürekli olarak kullandığından emin olduk. Yüksekte çalışan arkadaşlarımızın emniyet kemerleriyle sürekli bir notaya sabitlenmiş olarak çalışmalarını sağladık. Rüzgâr ve deniz koşullarına uygun dinamik bir çalışma yaptık. Alt yüklenicilerin birbirini etkileyen çalışmalarının öncelik sırasını belirledik.”

Avrupa Kule’den Sorumlu İş Güvenliği Şefi Ümit Kaçar da başlangıçtan itibaren eğitilmiş personel ve kapsamlı planlama sayesinde hayati riskler içeren operasyonların başarıyla tamamlandığını söylüyor: “Risk analizine mühendis arkadaşlarla

caisson at various tasks such as molding, scaffolding, working on the scaffold and demolding. Since each caisson had 80 chambers and they were not accessible through doors or windows, we had to erect scaffolds. A crane and a basket stretcher were made available so that we could intervene in case of a fall or an accident. When the wind speed was too high to use a crane, we paused the works. So our job wasn’t just about taking precautions and supervising them. We actually instilled in the workers an awareness of occupational safety which resulted in behavioral change.”

When it came to works at an altitude on the sea, the wind was a determining factor. When the wind speed was higher than 12.5 meters per second, all heavy lifting operations were paused. At over 15 meters per second, works on the catwalk were suspended. When the wave height in the Çanakkale Strait was over half a meter, heavy lifting operations at sea were stopped. Even though it seemed like these precautions were slowing the work down, in fact the effect was just the opposite. Because if there had been an accident, all operations on site would have had to stop for many days. These compulsory breaks for the sake of safety actually prevented delays and kept things moving on schedule.

In terms of risks and hazards, 1915Çanakkale’s most dangerous hours were the ones spent on the towers and the catwalk erected between the towers. Occupational Safety Chief in Charge of the Asian Tower Sertaç Sağır explains why: “On the tower, which was rising higher by the day, our main focus was to stay vigilant against falls, both of people and objects. It was a very arduous and detailed process. In coordination with the subcontractors, we adopted the necessary measures. We closed off the areas where objects - materials and tools - could drop. We made sure that the staff used the protective equipment at all times and that our co-workers at altitudes were securely anchored with safety belts. We conducted a dynamic practice compliant with wind and marine conditions. We also defined an order of precedence for those subcontractors whose works affected each other.”





birlikte yöntemleri gözden geçirerek başladık. Bu değerlendirmeler sırasında riskli olabilecek konularla ilgili olarak iki veya üç boyutlu görseller kullandık. Sahada daha önce edinilmiş deneyimler önemliydi. Ben daha önce Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde çalışmışım. Gerek mühendis gerekse de iş güvenliği uzmanı arkadaşlarımız arasında da benzer projelerde çalışmış olanlar vardı. Bu durum, kule montajı, kedi yolu, tabliye montajı gibi birbirinden tamamen farklı operasyonlar için hazırlanan yöntemleri anlamak ve uygulamak konusunda işimizi kolaylaştırdı. 1915Çanakkale'de tabliye montajı Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nden farklı olarak ortadan başlayıp kulelere doğru ilerledi. Yavuz Sultan Selim'de tabliyelerin montajı iki yakadan başladığı için kontroller daha az zaman alıyordu. 1915Çanakkale'de ise yapılan her montajdan sonra kontrol için kedi yolu gidiş geliş olmak üzere iki kez kullanıldı. Bu da ayrı bir zorluk oluşturdu.”

1915Çanakkale Köprüsü'nde iş güvenliği açısından riskler sadece yüksekte çalışma veya ağır kaldırmalar sırasında ortaya çıkmadı. Avrupa Ankraj'da yerin 12 metre altında da çalışmalar yürütüldü. Avrupa Ankraj ve Viyadük'ten Sorumlu İş Güvenliği Şefi Tolga Apalak konuyla ilgili olarak şunları söylüyor: “Avrupa Ankraj yapısı, kuledeki ana halatın 144 parçaya ayrılıp zemine sabitlendiği çok hassas bir nokta. Yerin 12 metre altına kadar uzanan ve aynı anda 60'a yakın kişinin çalıştığı bu bölümde havalandırma sistemi kurduk. Havadaki oksijen seviyesi gözcüler tarafından sürekli kontrol edildi. Buna rağmen her işçinin içeride kalış süresini 40 dakika ile sınırlandırdık. Bu süreyi tamamlayan çalışanlar yukarıya çıkıp mola verdi. Her ihtimale karşı bir de acil durum butonu konuldu. Neyse ki hiç kullanılmadı. Ayrıca iş güvenliği uzmanları sürekli telsizle iletişim halinde oldu. Olası bir kaza ya da baygınlık riskine karşı sepet ve sedyeli bir sistem kurduk. 10 metre boyunca insan gücüyle çekilen sedye son iki metrede vinç yardımıyla yüzeye çıkarıldı. Bunun için de tatbikatlar yaptık.” ●

Occupational Safety Chief in Charge of the European Tower Ümit Kaçar states that operations with life threatening risks were completed successfully thanks to trained personnel and extensive planning from the very beginning. “We began the process of risk analysis by reviewing the methods in collaboration with the engineers. During these evaluations, we used two- or three-dimensional images in regard to risky situations. Prior experience of onsite operations was important. I worked on the Yavuz Sultan Selim Bridge before. There were other coworkers with experience in similar projects, both among the engineers and in the occupational safety team. It made our job much easier in terms of understanding and executing the methods intended for completely different operations such as the tower erection, catwalk erection and deck installation. The deck installation on 1915Çanakkale, differing from the method used on the Yavuz Sultan Selim Bridge, began in the middle and progressed toward the towers. On Yavuz Sultan Selim, the installation began on the shores, so the checks took up less time. Contrarily, on 1915Çanakkale, after every installation procedure, the catwalk was used twice, to get there and back. It added an extra layer of difficulty.”

At the 1915Çanakkale Bridge, the occupational safety risks weren't limited to works at high altitudes and heavy lifting. At the European Anchorage, work was performed 12 meters underground. Occupational Safety Chief in Charge of the European Anchorage and Viaduct Tolga Apalak elaborates: “The European Anchorage structure is a very delicate point on which the main cable from the tower divides into 144 parts and gets fixated on the ground. In this section that reaches 12 meters underground and where 60 people work all at once, we set up a ventilation system. The oxygen level was continuously monitored by watchers. Even so, we limited each staff member's time inside to 40 minutes, at the end of which they had to go out for a break. There was also an emergency alarm button just in case. Fortunately, it was never used. Occupational safety specialists were on radio the whole time. We set up a basket stretcher system in case of accidents or people fainting. The stretcher was man powered for 10 meters and then pulled up to the surface by a crane for the last two meters. We also ran drills to rehearse that.” ●

### COVID-19'A KARŞI BİLİMSEL VE TOPYEKÛN MÜCADELE A SCIENTIFIC AND ALL OUT BATTLE AGAINST COVID-19

1915Çanakkale Projesi'nde Covid-19 önlemleri Türkiye'de ilk vakaların görülmesinden çok önce alınmaya başlandı. Proje kapsamında Güney Kore'de ve Çin'de çalışanlar vardı. Dünyadaki ilk vakalardan itibaren salgının seyri dikkatle takip edildi. Virüsün Avrupa'da yoğun olarak görülmeye başladığı 2020 Şubat ayından itibaren bir salgın izleme komitesi oluşturuldu. Sağlık personeline liderlik eden Dr. Zeki Onur Karaküçük komite ile birlikte

In the 1915Çanakkale Project, preventive measures against Covid-19 were adopted much before any cases of infection were detected in Türkiye. The Project employed people in South Korea and China. Therefore, since the early emergence of cases worldwide, the progression of the pandemic has been followed very closely. From February 2020, when the virus took over Europe, a pandemic watch committee was formed. Leading the healthcare personnel Dr. Zeki Onur Karaküçük describes the pandemic prevention practices conducted by the committee: “The pandemic

yürütülen salgın önleme çalışmalarını şöyle anlatıyor: “İkisi Koreli olmak üzere sağlık, iş güvenliği ve personel yetkililerinden oluşan altı kişilik salgın izleme komitesi, Proje Yönetimi'ne profesyonel danışmanlık hizmeti verdi. Alınan tüm kararlar bu komite aracılığıyla alınarak hayata geçirildi. Komite zaman ve para kayıplarını göz ardı ederek sadece insan sağlığını önceliklendiren kararlar aldı. Tek bir hedefimiz vardı; o da salgının şantiyelere girmesini engellemek... Aldığımız kararların neredeyse tümü Proje Yönetimi tarafından onaylanıp, büyük bir uyumla uygulandı. Sağlık Bakanlığı'na bağlı il ve ilçe sağlık müdürlükleri ve hastane başhekimlikleriyle sürekli irtibat halinde olduk. Kararlarımızı danıştık, onaylattık, uygulamalarımızı raporladık. Salgınla ilgili bilimsel ve güncel verilere ulaşmamız da kolaylaştı bu sayede. Ana hedefimiz salgının şantiyeye hiç girmemesi, Proje çalışanlarının salgından korunmasıydı. Bu nedenle, planlama, muhasebe, satın alma gibi dışarıdan yürütülebilecek işlerin personelini ofisler ve şantiye dışına aldıktan sonra şantiyeyi dışarıdan girişlere kapattık. Bu kapanmayı başarıyla yürüttük. Virüsün Türkiye'de giderek daha fazla yayılmaya başladığı Mart ayından itibaren Haziran sonuna kadar 3,5 ay boyunca hiç vaka görülmedi şantiyelerimizde. Bunun bedelini ödedik, ailelerimizden uzakta şantiyede yaşadık. Personel üç hafta boyunca çalışıyordu. Bir hafta izin yaptıktan sonra, iki hafta boyunca karantinaya giriyordu. Semptom gösteren veya rahatsızlananları otelden hastaneye gönderdik. PCR testleri yaygınlaşınca bir haftalık karantina süresi sonra test yapıp sonucuna göre arkadaşlarımızın iş başı yapmalarına izin verdik.”

Virüsün şantiyelere girmesi durumunda, çalışanlar arasında hızlı yayılmasını engelleyecek önlemler de alındı. Personel çalıştıkları sahalara ve alt yüklenicilere göre bölündü ve birbirleriyle temasları engellenmeye çalışıldı. Yemekhane, yatakhane ve servis kapasiteleri yarıya indirildi. Hijyen önlemlerinin yanı sıra separatörlerle bulaş engellenmeye çalışıldı. Özellikle kulede çalışan personel yemeklerini kutularla çalıştıkları yerde yedi. Sadece bir kişi pozitif çıksa bile o çalışma alanı salgın bölümü ilan edildi. Örneğin Asya Kule'de bir vaka tespiti yapıldıktan sonra o bölgede çalışanların kaldıkları yatakhaneler, bindikleri botlar ayrıldı. Bu sayede virüsten etkilenen personel sayısı en düşük seviyede tutuldu.

Düzenli semptom taramalarıyla virüsün seyri izlendi. Semptom gösterenler teste tabi tutuldu. Testlerin kolay bulunabilir hale gelmesi ile birlikte de, daha hafif belirtiler gösteren veya temas şüphesi bulunanlara da test yapıldı. Aşılar da aynı etkinlikle uygulandı. Çalışanların yüzde 99'u aşılandı. ●

watch committee comprises six officials from occupational safety and human resources departments, two of whom are Korean. The committee has been providing the Project Management team with professional consultancy services. All the decisions went through the committee before getting executed. The committee ignored all losses of time and money and based their decisions on the prioritization human health. We had a single goal: to prevent the pandemic from entering the construction sites. Almost all of our decisions were approved by the Project Management team and executed with great rapport. We were in continuous contact with the city and district health authorities and hospital administrations affiliated with the Ministry of Health. We consulted them about our decisions, got their approval and reported our actions and practices to them. As a result, we gained faster and easier access to scientific and updated data about the pandemic. Our main goal was to prevent the pandemic from entering the construction site altogether and to protect all Project employees. Therefore, we moved the personnel in charge of tasks that could be performed offsite such as planning, accounting, and purchasing, and put the site on lockdown with entrances closed off. We managed this lockdown with success. For three and a half months, from March when the virus began to spread until the end of June, no cases were seen in our construction sites. But we paid the price for that. We lived in the construction site, away from our families. Staff were on duty for three weeks, then took a week off and then quarantined for two weeks. Those who showed symptoms or became ill were sent from the hotel to the hospital. When PCR testing became more available, we allowed the staff to test after a week in quarantine and go back to work depending on the test result.”

In case the virus did enter the construction site, measures were also adopted to prevent fast spread. The staff were divided into groups depending on their work areas and the subcontractors they worked for, and contact was kept to a minimum. Canteens, dorms and shuttles began to serve at half-capacity. In addition to hygiene practices, contagion was prevented by using separators. Especially the staff working on the towers ate their meals in boxes at their workstations. A single person testing positive was enough to declare that work area a pandemic zone. For example, after a case was diagnosed on the Asian Tower, the dorms and the boats used by the staff employed there were segregated. Through such measures, we were able to keep the number of virus-affected personnel at a minimal level.

Employees were scanned regularly for symptoms and progression of the virus was observed. Those who were symptomatic were tested. When the tests became more readily accessible, those with mild symptoms or those who've been exposed to a suspected or confirmed case were also tested. Vaccinations were administered at the same level of efficiency. Ninety-nine percent of all staff have been vaccinated. ●



# YABAN HAYVANLARINA ÖZEL KÖPRÜ

## A BRIDGE FOR WILDLIFE

1915Çanakkale Projesi'nin otoyol güzergâhında biyolojik çeşitliliğin korunması amacıyla 70 metre uzunluğunda bir “ekolojik köprü” inşa edildi. Köprü, bölgedeki yaban hayvanlarının alışkanlıkları ve hareketleri incelenerek tasarlandı.

On the motorway route of the 1915Çanakkale Project, a 70-meter “ecological bridge” was constructed to ensure the protection of biological diversity. The bridge was designed in line with the outcome of studies observing the behavioral patterns of wild animals in the area.

**YABAN** hayatının devamlılığını sağlamak amacıyla inşa edilen alt ve üst geçitlere “ekolojik köprü” deniyor. “Yaban hayatı geçidi” ya da “yeşil köprü” olarak da adlandırılan bu yapılar hayvanların doğal hayat alanlarının devamlılığını sağlıyor. Yaban hayvanlarının beslenme, barınma ve üreme alanlarının bu gibi yapılarla devamlılığının sağlanması, biyoçeşitliliğin korunmasına yönelik önemli bir fayda oluşturuyor. Buna ek olarak, ekolojik köprüler otoyollarda kaza riskini de önemli ölçüde azaltıyor.



**UNDERPASSES** and overpasses constructed to ensure the connectivity of wildlife habitats are called “ecological bridges”. Also called “wildlife crossings” or “green bridges”, these structures allow the natural habitats of animals to remain unfragmented.





İlk kez 1950'li yıllarda Fransa'da yapılmaya başlanan ekolojik köprüler, zamanla Hollanda, İsviçre, Almanya ve diğer Avrupa ülkelerinde de kullanılmaya başladı. Yaban hayatına özel, büyük milli parkların bulunduğu Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri'nde, özellikle son 30 yılda, ekolojik köprü uygulamaları hız kazandı. Günümüzde ekolojik köprüler, özellikle doğal alanlardan geçen otoyollar için bir zorunluluk haline geldi.

## Bölgeye Özel Tasarım

1915Çanakkale Projesi kapsamında bir ekolojik köprüsü yapılmasına Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme (ÇSED) Raporu'nda yer verildi. Sürücülerin ve hayvanların güvenliği açısından otoyol çitlerle çevrildiğinden, yaban hayatı için alternatif bir geçiş sağlanması gerekiyordu. Tarım ve Orman Bakanlığı'nın İstanbul ve Çanakkale Bölge Müdürlükleri ile Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Biyoloji Bölümü'nün fauna uzmanlarıyla yapılan görüşmeler sonucunda Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun 118'inci kilometresinde bir ekolojik köprü yapılmasına karar verildi. Hem yöredeki biyoçeşitlilik unsurları hem de dünyadaki ve Türkiye'deki ekolojik köprü örnekleri ayrıntılı olarak incelendi. Bir üst geçit olarak inşa edilen ekolojik köprü'nün peyzajı, Otoyol Grubu Peyzaj İşleri Müdürü Simin Sungur ve Şef Mehmet Ali İnal tarafından tasarlandı.

## Orman Dokusu

Proje güzergâhında yapılan araştırmalarda; tilki, karaca, sincap ve yaban domuzu gibi hayvan türleri tespit edildi. Yoğun orman bölgelerinde yaşayan bu hayvanların otoyoldan etkilenmeden hayatlarına devam etmeleri adına

Ensuring habitat connectivity in areas where wild animals feed, seek shelter and reproduce is a significant contribution towards the protection of biodiversity. Furthermore, ecological bridges reduce the risk of accidents on motorways to a considerable extent.

The first ecological bridges were constructed in France during the 1950s and the practice has gradually spread to other European countries including the Netherlands, Switzerland, Germany. In Canada and the USA, where there are very large national parks for wildlife, ecological bridge construction has been on the increase especially in the last 30 years. Currently, ecological bridges are mandatory for motorways spanning across natural habitats.

## Site-Specific Design

Construction of an ecological bridge was an item included in the Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) Report. Since the motorway was fenced off to ensure the safety of drivers and

uluslararası standartlara göre bir ekolojik köprü oluşturuldu. Yaklaşık 70 metre uzunluğunda ve 40 metre genişliğinde inşa edilen köprü'nün üzeri 80 santimetre kalınlığında bitkisel toprak ile dolduruldu.

Yaban hayvanlarının kesintisiz olarak hareket etmelerini sağlamak için peyzaj tasarımında üç temel kriter gözetildi: Işık önleme, güvenli yönlendirme ve köprüden geçiş konforu.

Çoğunlukla gece hareket eden yaban hayvanların araç farlarından etkilenmemeleri adına ekolojik köprü'nün etrafı iki metre yüksekliğinde, yeşil çim dokulu çitler ile kapatıldı. Güvenli yönlendirme için ormanlık

### Dünyadaki ve

### Türkiye'deki örnekler

### ayrıntılı olarak incelendi.

### Types of ecological bridges

### in Türkiye and the world

### were closely studied.

alanlara giriş ve çıkışlarında ve köprü üzerinde afrodizyak etkili ağaçlar ve çalılar kullanıldı. Bölgenin ibrel ağaçları kızılçam (*Pinus Brutia*), fıstık çamı (*Pinus Pinea*) ve sedir

(*Cedrus Libani*) ağaçları ile vahşi hayvanların köprüye yönelmesi sağlandı. Köprü'nün üstünde ise iğde (*Elaeagnus Angustifolia*) ve biberiye (*Rosmarinus Officinalis*) türü bitkilere yer verildi. Köprü'nün zemini hayvanların kolayca yürüyerek geçebilmeleri için *hydroseeding* (sulu tohumlama) yöntemi kullanılarak çayır dokusu ile kaplandı. Bu sayede hayvanların orman alanındaki gibi çiçekli ve yumuşak bir doku üstüne basarak buldukları ortamı yadırgamadan köprüden geçmeleri hedeflendi. ●

animals, an alternative crossing had to be provided for wildlife. At the end of talks with the Ministry of Agriculture and Forestry's Regional Directorates of Istanbul and Çanakkale, and the fauna experts from the Biology Department of Çanakkale 18 Mart University, it was decided that an ecological bridge would be built on the 118<sup>th</sup> kilometer of the Malkara-Çanakkale Motorway. Local biodiversity factors and samples of ecological bridges in Türkiye and the world were studied in close detail. Landscape design of the ecological bridge, which was constructed as an overpass, was by the Motorway Group's Head of Landscaping Works Simin Sungur and Chief Mehmet Ali İnal.

## Forest Texture

The animal species which were identified by research teams along the Project route were fox, deer, squirrel and wild boar. To ensure the survival and continued welfare of these animals living in dense forest conditions, an ecological bridge was constructed at international standards. The bridge is approximately 70 meters long and 40 meters wide and the topsoil covering its surface area is 80 centimeters thick.

To provide wild animals with uninterrupted passage across the motorway, three main criteria were observed: obstruction of light, safe orientation, and ease of passage across the bridge. Since wild animals are often on the move at night, they needed to be protected from the glare of headlights. So, the ecological bridge was fenced around with green grass textured hedges. For the purposes of safe orientation, aphrodisiacal trees and shrubs were planted on the entrances and exits to the forest and also over the bridge. The local coniferous trees, red pine (*Pinus Brutia*), nut pine (*Pinus Pinea*) and cedar (*Cedrus Libani*) were also used to help guide wild animals to the bridge. Over the bridge were planted silverberry (*Elaeagnus Angustifolia*) and rosemary (*Rosmarinus Officinalis*). Using the hydroseeding method, the floor of the bridge was covered with a meadow texture to allow the animals comfortably walk across. The aim was to create an environment where the animals would feel no sense of alienation as they would be walking upon soft and flowery texture just like in the forest. ●

### TÜRKİYE'DEKİ EKOLOJİK KÖPRÜ ÖRNEKLERİ

#### SOME ECOLOGICAL BRIDGES IN TÜRKİYE

Tarsus-Pozantı Otoyolu, Orman Ekosistem Köprüsü (2012)	Tarsus-Pozantı Motorway Forest Ecosystem Bridge (2012)
Kuzey Marmara Otoyolu, Uskumruköy Ekolojik Köprüsü (2019)	North Marmara Motorway, Uskumruköy Ecological Bridge (2019)
İzmir-İstanbul Otoyolu, Savaştepe ve Turgutlu Ekolojik Köprüleri (2019)	İzmir-Istanbul Motorway, Savaştepe and Turgutlu Ecological Bridges (2019)
İzmir-Çeşme Otoyolu, Zeytinler Doğal Yaşam Köprüsü (2020)	İzmir-Çeşme Motorway, Zeytinler Natural Life Bridge (2020)
1915Çanakkale, Malkara-Çanakkale Otoyolu (2022)	1915Çanakkale, Malkara-Çanakkale Motorway (2022)



# DOĞAL DOKUYA EN UYGUN AĞAÇLANDIRMA FORESTATION HARMONIZING WITH THE NATURAL FLORA

1915Çanakkale  
Projesi'nin  
sürdürülebilirlik  
çalışmaları  
kapsamında Orman  
Genel Müdürlüğü  
ile birlikte  
geniş kapsamlı  
ağaçlandırma  
faaliyetleri

gerçekleştirildi. Çalışanların da katkıda bulunduğu bu faaliyetlerde doğal dokuyu korumaya ve sürekliliğin sağlanmasına özellikle dikkat edildi.

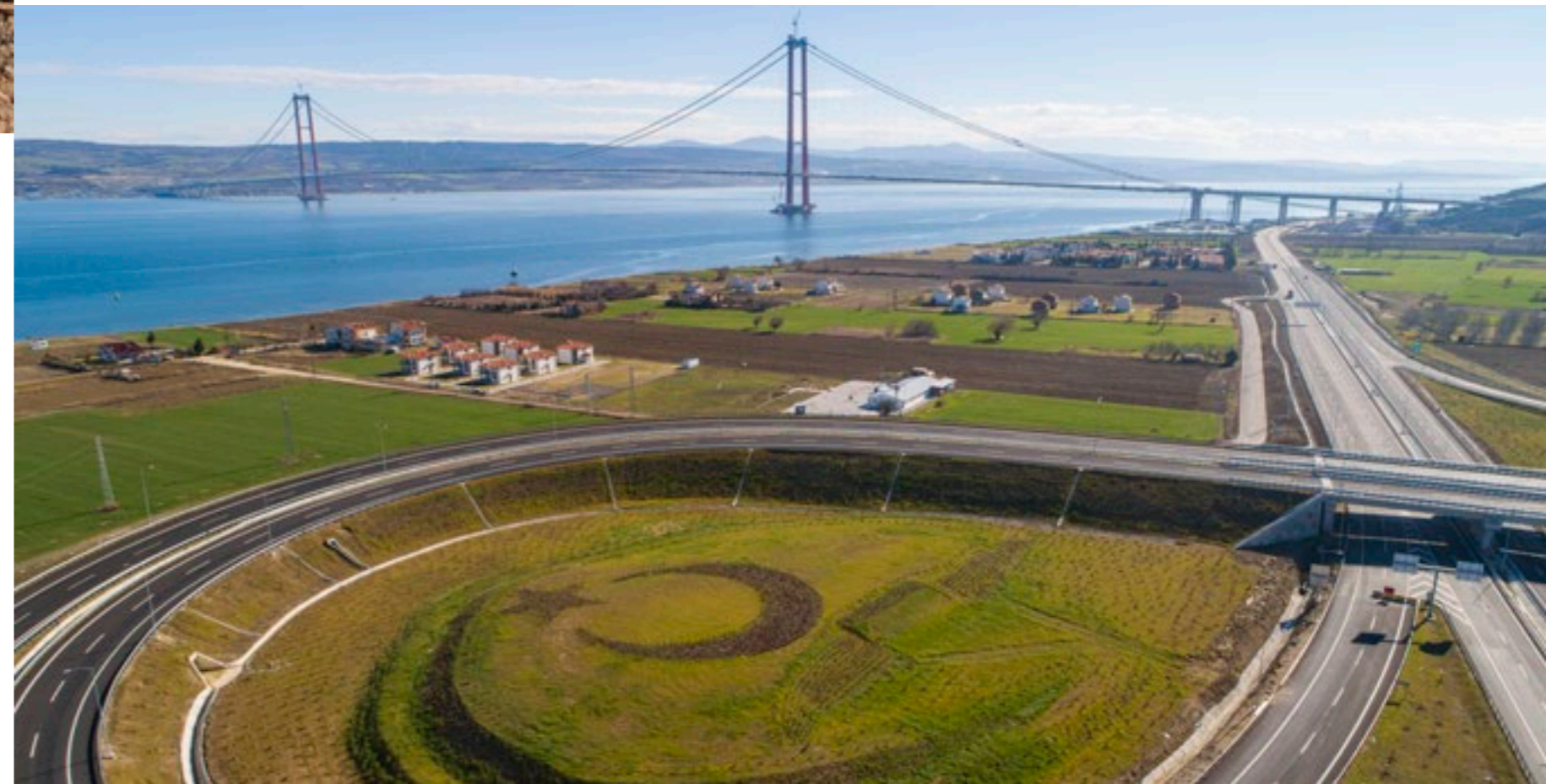
Within the framework of the 1915Çanakkale Project's sustainability practices, extensive forestation works were carried out in collaboration with the General Directorate of Forestry. Employees also participated in these activities whereby the protection of the natural flora and sustainability were of primary concern.



**FROM THE** very first day of the 1915Çanakkale Project, environmental issues have been treated with particular care and diligence. All construction works have been performed in compliance with the Environmental Impact Assessment (EIA) Report as well as the internationally recognized standards of the Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) Report.

In compensation for the trees that were impacted by the quarries, borrow pits and expropriation areas which were excavated for the Project, it was contracted that a forestation effort would follow to replace the lost trees with five times as many saplings. In line with this commitment, an extensive two-phase forestation plan was drawn up in collaboration with the Ministry of Agriculture and Forestry's General Directorate of Forestry. In the first phase, the number of impacted trees and the account management were approved

**1915ÇANAKKALE** Projesi'nde ilk günden itibaren çevre konularına özel önem verildi. Tüm inşaat çalışmaları, yerel mevzuat çerçevesinde hazırlanan Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu'na ek olarak, uluslararası standartlar ile uyumlu Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporu'na göre yürütüldü. Proje kapsamında açılan ocaklar, arizetler ve kamulaştırma alanları için etkilenen ağaçların tam beş katı oranında





ağaçlandırma yapma taahhüdünde bulunuldu. Bu taahhüt doğrultusunda, Tarım ve Orman Bakanlığı Orman Genel Müdürlüğü ile birlikte iki faz halinde geniş kapsamlı bir ağaçlandırma planı hazırlandı. İlk fazda etkilenen ağaç sayısının ve hesap yönetiminin kreditorler tarafından onaylanmasını takiben Orman Genel Müdürlüğü ile yapılan protokol doğrultusunda Aralık 2020'de ağaçlandırma çalışmaları İstanbul ve Çanakkale Orman Bölge Müdürlükleri tarafından başlatıldı.

Orman Genel Müdürlüğü ile yürütülen ağaçlandırma çalışmalarına ek olarak Otoyol peyzaj çalışmaları öncesinde Tekirdağ, Gelibolu ve Çanakkale çevresindeki bitki örtüsü titizlikle incelendi. Peyzaj faaliyetlerinde ağırlıklı olarak yöredeki bitkiler kullanıldı ve yer yer bitkiler yükseltilerek estetik açıdan da tamamen doğal bir görünüm elde edildi. Açılış tarihi olan 18 Mart 2022'ye kadar Otoyol peyzaj çalışmaları kapsamında toplam 653.000 adet fidan dikimi tamamlandı.

## Orman Genel Müdürlüğü ile Protokol

Dikilecek fidan sayısı belirlenirken kamulaştırma raporlarından ve Orman Bölge Müdürlüklerinden elde edilen veriler kullanıldı. Proje güzergâhı için hazırlanan orman izin dosyalarında, hangi bölgede kaç metrekare arazi kullanılacağı belirtilmişti. Orman Bölge Müdürlükleri, orman planlarına bakarak, niteliklerine göre (yoğun orman, orman, bozulmuş orman, makilik vb.) bu alanlara bir meşcere (yaş, ağaç türü ve kombinasyonu, büyüme ya da kuruluş şekli

by the creditors, which was followed by the signing of a protocol with the General Directorate of Forestry and the commencement of the forestation works in December 2020 by Çanakkale Regional Directorates of Forestry.

In addition to the forestation works conducted in partnership with the General Directorate of Forestry, the natural vegetation in Tekirdağ, Gelibolu, Çanakkale and the environs was closely studied in advance of the landscaping works. In terms of landscaping, local plants were preferred. Plants were elevated in sporadic patches to obtain a more natural look esthetically. By the opening date of March 18, 2022 a total of 653,000 saplings had been planted as part of the motorway landscaping works.

## Protocol with the General Directorate of Forestry

In determining the number of saplings to be planted, data acquired from the expropriation reports and the Regional Directorates of Forestry were used. The forest access permission files prepared for the Project route defined how many square meters of land could be used and in which area. Regional Directorates of Forestry checked the forest maps, and based on their characteristics (dense forest, forest, disturbed forest, maquis shrubland, etc.), gave a stand code (a forest stand is a contiguous community of trees sufficiently uniform in composition, structure, age, size, class, distribution, spatial arrangement, site quality, condition, or location to distinguish it from adjacent communities and usually covers an area as large as a



ile kendisini çevresinden açık olarak ayıran ve en az bir hektar büyüklükteki orman parçası) kodu verdi. Her meşcere kodunda, metrekare başına kaç ağaç düştüğü belirtildi. Orman arazileri üzerinde çalışılırken meşcere kodları ve ağaç sayıları sahada kontrol edildi. Çelişen sayılar varsa, her zaman üst sınırdaki ağaç sayısı esas alındı. Hiç ağaç olmadığı belirtilen yerlere bile hektar başına belli bir sayıda fidan dikilmesi öngörüldü. Toplamda dikilecek fidan sayısı, hektar başına saptanan ağaç sayısının beşle çarpılması ile belirlendi. Bu doğrultuda ÇOK A.Ş. ile Orman Genel Müdürlüğü arasında bir protokol imzalandı. Protokolde fidanların iki yıl içinde dikilmesi ve üç yıl boyunca bakımlarının yapılmasını öngörüldü.

hectare) to these areas. For each stand code, the number of trees per square meter was clearly defined. During the works on forest grounds, the stand codes and number of trees were confirmed on site. In the case of conflicting information, the upper limit of tree quantity was always taken as the basis. Even in places where there were previously no trees, a certain number of saplings per hectare was allocated for planting. The total number of saplings to be planted was determined by multiplying the defined number of trees per hectare by five. To that end, a protocol was signed between ÇOK A.Ş. and the General Directorate of Forestry, stating that the saplings needed to be planted within two years and nursed for a duration of three years.



**Peyzaj çalışmalarındaki ağaçlardan 53.000 adedi, 2-2,5 metre boyunda 15-20 yıllık bitkilerden seçildi.**  
**Of the trees used in the landscaping works, 53,000 were selected from plants that are 2-2.5 meters-tall and 15-20 years-old.**







## Güzergâha 1 Milyon 135 Bin Bitki

1915Çanakkale Köprüsü'nü de içeren Malkara-Çanakkale Otoyolu için yapılan peyzaj çalışmalarında kullanılan ağaçlardan 53.000 adedi 2-2,5 metre boyunda 15-20 yıllık bitkilerden seçildi. Otoyol güzergâhında ve kavşaklara, şartnameye uygun olarak, özellikle yapraklı ve ibrelî ağaç ve çalılar dikildi.

Köprü'nün Asya ve Avrupa yakalarında uygulanan peyzaj tasarımında bu ağaçlar için Çanakkale Şehitliği örnek alınarak demiryolu traverslerinden siperlikler yapıldı. Aynı zamanda peyzaj alanlarında Türk bayrakları ile süslenen, özel bir kompozisyon oluşturuldu; renk, doku ve form açısından özgün bir ağaçlandırmaya gidildi.

Proje'nin otoyol kesimi kırsal alandan geçtiği için, peyzaj çalışmaları doğala en yakını yakalamaya, etkilenen alanların yeniden kazandırılmasına ve sürekliliğin sağlanmasına odaklandı. Köprü'nün Asya ve Avrupa giriş ve çıkışları, otoyol hizmet tesisleri gibi alanlar yörenin ağaçları ile zenginleştirildi. Kavşaklarda, Tarihi Yarımada ruhundan esinlenilerek ay ve yıldız motifleri peyzaja entegre edilerek Türk Bayrağı'na vurgu yapıldı. Otoyolun devlet yolu ile kesiştiği büyük dolgu alanlarında ise, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve 1915Çanakkale Ortak Girişimi'nde yer alan şirketlerin logoları şev yüzeyine asıldı.

Şev yüzeylerindeki alanlarda, yüzey erozyonunu en aza indirmek amacıyla en yenilikçi yöntemler olan *hydroseeding* (sulu tohumlama) ve *hydromulching* (sulu malçlama) tercih edildi. Bu çalışmalarda yörenin çayır tohumlarını içeren özel bir karışım kullanıldı. Karışımın içine, derin kök yapan yedi ayrı tohum türü, özel organik malzemeden oluşan yatak malzemesi (Hindistan cevizi, ağaç lifleri vb.), uzun salınımlı granül organik gübre, humik asit ve yapıştırıcı eklendi. Bu malzemeler tankların içinde su ile karıştırılıp, uygulama yüksekliğine göre seçilen farklı basınçlar ve değişik başlıklar ile sahaya uygulandı. Elle tohumlama ile kıyaslandığında bu yöntemler hem işçilik ve zamandan kazanım sağladı hem de maliyetleri azalttı.

Sonuç olarak, 1915Çanakkale Projesi'nin bağlantı yolları ile birlikte 101 kilometreyi bulan güzergâhında karbon emilimi sağlayan yaklaşık 1 milyon 135 bin bitki kullanılmış oldu.

## 1 Million 135 Thousand Plants for the Route

Of the trees used in the landscaping works for the Malkara-Çanakkale Motorway encompassing the 1915Çanakkale Bridge, 53,000 were selected from plants that are 2-2.5 meters-tall and 15-20 years-old. In compliance with the protocol specifications, foliated and coniferous trees and shrubs were planted on the motorway route.

The landscape design for the Asian and European shores of the bridge was patterned after the Çanakkale Martyrs Cemetery and railway sleepers were used to shield the trees. Also in the landscaped areas, a distinctive composition was created with Turkish flags as the decorative motif. Forestation in these areas adhered to an original design in terms of color, texture and form.

Since the Project's motorway section spans across rural areas, landscape design was focused on achieving a natural look, revitalization of the impacted sites and sustainability. The bridge's entrances and exits on the Asian and European shores and service areas were enriched with local trees. Inspired by the spirit of the Historical Peninsula, the crescent and star motif was integrated into the landscape design on intersection points, highlighting the reference to the Turkish flag. In large fill areas where the motorway intersects with the state road, the logos of the Ministry of Transport and Infrastructure, General Directorate of Highways and the partner companies of the 1915Çanakkale Joint Venture were hung on sloped surfaces.

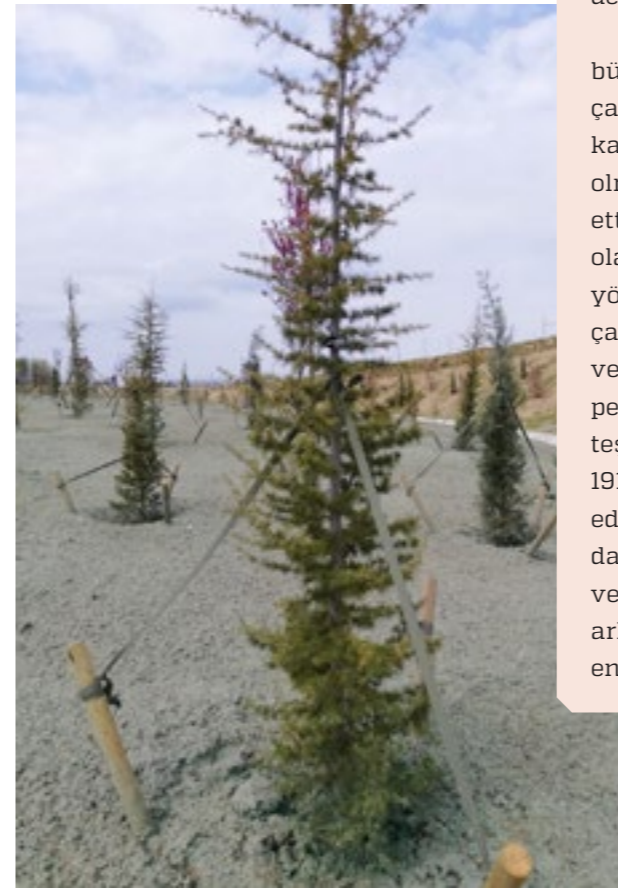
To minimize the risk of surface erosion on slopes, hydroseeding and hydro mulching were the preferred methods representing latest innovations in the field. A special blend containing the local meadow seeds was used in these works. Seven different types of seeds with deep root growth, organic bedding material (coconuts, wood fiber etc.), slow-release granular organic fertilizer, humic acid and adhesive agents were added into the blend. This content was mixed with water inside tanks and applied on the site at various pressures and with various nozzles depending on application altitude. Compared to manual seeding, these methods saved both time and labor, and cut costs.

In conclusion, along the 1915Çanakkale Project's route of 101 kilometers including connection roads, approximately 1 million 135 thousand plants were planted to contribute to the potential for carbon capture.

Sürücülerin yüksek süratle seyredebileceği otoyol kesimlerinde trafik güvenliğini etkilemeyecek, dikkat çekmeyen yeşillendirme çalışmaları yapılırken, araçların görece yavaş seyrettiği gişeler ve kavşaklarda genellikle daha dikkat çekici tasarımlar kullanıldı. Otoyol giriş ve çıkış kesimleri ile gişe sahalarında sürücülerin yoğun bir bitki örtüsü ile karşılanmasına ve uğurlanmasına özen gösterildi. Devlet yolu paralelindeki büyük dolgu alanları da bu kapsamda ağaçlandırılarak çevreye uyum sağlandı.

## Ağaçlandırma Töreni

2021 yılında, ağaçlandırma çalışmalarının bir kısmı için Karayolları Bölge Müdürlüğü, müşavir firma Tekfen Mühendislik A.Ş. - T Engineering International SA Ortak Girişimi ve otoyol çalışanlarının katılımıyla bir ağaçlandırma töreni gerçekleştirildi. Bu törende 1000 adet Toros Sediri (*Cedrus Libani*) ve diğer özel boylu ağaçlar dikildi. Dikim sonrası tüm çalışanlara, kendi isimlerinin yer aldığı, aynı zamanda Anadolu'nun en önemli ağaçlarından biri olan sedir ağacının özelliklerini anlatan sertifikaları verildi. ●



**Karbon emilimi sağlayan yaklaşık 1 milyon 135 bin bitki kullanılmış oldu.**  
**Approximately 1 million 135 thousand plants were planted to contribute to the potential for carbon capture.**

On the motorway sections where drivers will most likely be speeding, the greening works were designed to be unobtrusive where as on sections where cars are cruising relatively more slowly such as the tolls and junctions, more conspicuous arrangements were used. Landscape designers were careful to make sure that drivers are welcomed and seen off at the motorway entrances and exits and toll areas with rich flora in the background. Large fill areas running parallel to the state road were also forested as part of the works to create cohesion in the environment.

## Forestation Ceremony

In 2021, for some part of the forestation works, a forestation ceremony was held with the attendance of the Regional Directorate of Highways, consultant company Tekfen Mühendislik A.Ş. - T Engineering International SA Joint Venture and the motorway staff. In this ceremony, 1000 Taurus Cedars (*Cedrus Libani*) and other distinctively tall trees were planted. After the planting, all members of the staff were presented with personalized certificates outlining the characteristics of the cedar tree as an Anatolian treasure. ●

**"BENİM İÇİN GURUR VERİCİ BİR DENEYİM OLDU"**  
**"FOR ME THE EXPERIENCE WAS A SOURCE OF PRIDE"**

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi ülkemizin mega projelerinden biri. Bu Proje'ye Peyzaj İşleri Müdürü olarak katılmak, etkilenen yapıyı yeniden canlandırmak, doğal ve yaban hayata katkıda bulunmak benim için gurur verici bir deneyim oldu.

Türkiye'deki tüm büyük otoyol projelerinde çalıştım ama bu Proje'ye katkıda bulunma şansımın olması beni ayrıca mutlu etti. Proje'de bana destek olan ÇOK A.Ş. ve DLSY JV yöneticilerime, birlikte çalıştığım arkadaşlarıma ve sahada benimle çalışan peyzaj alt yüklenicilerine teşekkür ediyorum. 1915Çanakkale Projesi'nde edindiğim deneyimlerimi daha sonraki projelere ve yeni yetişen arkadaşlarıma aktarmak bundan sonra en önemli görevim olacak. ●



Simin Sungur - Otoyol Peyzaj Müdürü  
Simin Sungur - Motorway Landscaping Works Manager

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project is one of our country's mega projects. Participating in this Project as the Head of Landscaping Works, revitalizing the impacted areas, and contributing to the natural and wild life...

All in all, it has been an experience that filled me with pride.

I have worked in all major large scale motorway projects realized in Türkiye but the opportunity to contribute my work to this particular Project has made me very happy. I would like to thank my directors at ÇOK A.Ş. and DLSY JV, my co-workers and the landscape sub-contractors working on site alongside me. From now on it will be my primary task to transfer the wealth of experience I have gained on the 1915Çanakkale Project to future projects and new generations. ●



# MAURER: GELENEK VE İNOVASYON MAURER: TRADITION AND INNOVATION



MAURER Topluluğu, projelere özel geliştirdiği yapısal mesnetler, genleşme derzleri ve titreşim sönümleyicileri gibi ürünleriyle endüstriyel inşaat pazarının dünya çapında lider kuruluşlarından biri.

Türkiye’de de bir üretim tesisi bulunan MAURER SE’nin Türkiye Satış Müdürü Mehtap Tuncer Karaosmanoğlu ile, şirketin tarihçesi, deneyimleri ve 1915Çanakkale Projesi için üretilen inşaat elemanları hakkında görüştük.

MAURER Group is a leader in the industrial construction market with custom made structural bearings, expansion joints and mass dampers. We interviewed Mehtap Tuncer Karaosmanoğlu, Country Sales Manager of MAURER SE, which has a production plant in Türkiye, about the company’s history, experiences, and more specifically the construction elements produced for the 1915Çanakkale Project.

**MAURER** Topluluğu binalar, köprüler ve karmaşık dinamik yapılar üzerinde etkili olan kuvvetlerin kontrolü konusunda dünya teknoloji pazarının lider kuruluşları arasında. Topluluğun uzun tarihçesini kısaca özetleyebilir misiniz? MAURER’in hikâyesi Friedrich Maurer ile 1876 yılında Münih’te başladı. Şirket önceleri zanaat ağırlıklı sac metali şekillendirme işine odaklanmıştı. 19. yüzyılın sonlarında tam donanımlı bir metal fabrikasına dönüştü. 1925 yılında MAURER, Münih’in kuzeyine taşındı ve günümüzde halen burada faaliyet göstermektedir. O yıllarda MAURER, ürettiği ilk çelik ve köprü yapılarıyla dikkatleri üzerine çekmeye başladı.

1930’larda Johannes Beutler firmayı satın aldıktan sonra MAURER havaalanı hangarları ve hangar kapıları imalatıyla tanınır hale geldi. İkinci Dünya Savaşı sonunda, firmanın üretim tesislerinin büyük bir kısmı yıkılmış ya da makinalar sökülerek götürülmüştü. Ancak 1960’lı yıllarda firma eski gücünü yeniden kazandı; özellikle köprü inşaatı alanında uzmanlaşmak firmanın büyümesine katkı sağladı. MAURER 1993 yılında lunaparklarda kullanılan hız trenlerini geliştirmeye ve üretmeye başladı. Bir sonraki büyük hamle ise üç yıl sonra geldi; yoğun araştırmalar sonucunda MAURER “Sismik Cihazlar” birimini kurdu. 1999 yılında Türkiye ve Çin’de fabrikalar açıldı; sonrasında 2004 yılına kadar Rusya, Fransa ve Çin’de şubeler açıldı. 2010 yılında Hindistan’da MAURER India/Sanfield Ltd. iştiraki kuruldu, 2012’de bunu Brezilya takip etti. Firmanın Maurer Söhne GmbH & Co. KG olan adı 2014’te MAURER AG, 2016’da da MAURER SE olarak değiştirildi. Bugün firmanın sahipleri Beutler ailesinin üçüncü kuşağıdır.

**THE MAURER Group** is a leading corporation in the world technology market for controlling forces in buildings, bridges and complex dynamic structures. Could you please briefly summarize the Group’s long history?

The history of MAURER started back in 1876 with Friedrich Maurer in Munich. At the outset, his craft manufacture focused on the forming of sheet metal, but by the late 19<sup>th</sup> century, it had transformed into a full-grown metal factory. In 1925, MAURER moved to the north of Munich where it still operates today. At the time, MAURER had already attracted attention with its first steel and bridge constructions.

When Johannes Beutler acquired the company in the 1930s, it became well known for the construction of airport hangars and gates. By the end of the Second World War, a major part of the manufacturing plants had been destroyed or dismantled. However, in the 1960s, the company restored its former strength: it’s specialization in bridge construction proved to be the right path for further growth. In 1993, MAURER started to develop and manufacture roller coasters. The next coup followed three years later: after intense research work, MAURER established the business unit “Seismic Devices”. After factories were founded in Türkiye and China in 1999, additional branches in Russia, France and China were opened by 2004. In 2010 the subsidiary MAURER India/Sanfield Ltd. was founded, followed by Brazil in 2012. In 2014 the company’s name changed from Maurer Söhne GmbH & Co. KG to MAURER AG and in 2016 from MAURER AG to MAURER SE. Today, the company is owned by the third generation of the Beutler family.





**Sunduğunuz en önemli hizmetler ve ürünler nelerdir?**

Endüstriyel inşaat pazarında yapısal mesnetler, genişleme derzleri, ayarlı kütle sönümleyicileri ve yapıları koruma amaçlı sismik cihazlarımızla lider konumdayız.

MAURER rekabetçi fiyatlar ve üstün kaliteli ürün yelpazesinin yanı sıra, bina, köprü ve makine inşaatı alanlarında da çok kapsamlı hizmetler sunmaktadır: inşaat

dinamik analizleri, yapım hizmetleri, yapısal bileşenlerin muayenesi, montaj gözetimi ve bakım, müşterilerin projeleri için zengin portfolyomuzun yalnızca bir kısmını oluşturuyor. Dahası, müşterilerimizle inşaat projelerinin hazırlık aşamasından başlayarak yakın temas halinde çalışıyor, MAURER'in tasarım konusundakiengin deneyimlerini kendileriyle paylaşıyoruz.

**Son zamanlarda dünya çapında dâhil olduğunuz belli başlı projeler hangileri?**

Firmamızın web sitesinde projelerimizle ilgili bilgilere erişmek mümkün. Ancak burada bir kaç tanesinin adını vermem gerekirse, şunları sıralayabilirim: Osmangazi Köprüsü (İzmit Körfezi), Türkiye, Genleşme Derzleri; Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Türkiye, Genleşme Derzleri; Russky Adası Köprüsü (Vladivostok), Rusya, Genleşme Derzleri, Köprü Mesnetleri, Sismik/Titreşim İzolasyonu Sistemi; Pumarejo Köprüsü, Gergin Eğik Askılı Köprü, Kolombiya, tüm Köprü Mesnetleri; Pelješac Köprüsü, Hırvatistan, Özel Köprü Mesnetleri; Tláhuac Hastanesi, Meksika, Sismik İzolatörler; 5. Tuna Köprüsü (Bratislava), Slovakya, Küresel Mesnetler; Hutong Köprüsü, Çin, Genleşme Derzleri; Bakü Kulesi, Azerbaycan, Sarkaç Sönümleyici Rüzgâr & Deprem Koruma.

**Türkiye'de bir üretim tesisiniz var ve ülkede çeşitli projelere katkıda buldunuz. Türkiye'deki geçmiş deneyimlerinizle ilgili bizimle neler paylaşmak istersiniz?**

1999'dan bu yana İzmir'in Torbalı ilçesinde bir üretim tesisimiz var. Her boyda elastomerik mesnet, kurşun çekirdekli sismik izolatör ve 400 milimetreye kadar hareket kapasiteli genişleme derzleri üretiyoruz. Son yıllarda ürün hattımızı çelik mesnetler ve kayar sarkaç tipi izolatörlerle genişlettik. Yalnızca

**What are the most important products and services you offer?**

We are superior in the industrial construction market with our structural bearings, expansion joints, tuned mass dampers and seismic devices to protect structures.

In addition to its price-competitive and highly qualitative product range, MAURER offers a comprehensive range of services in the fields of building, bridge, and machine construction: construction-dynamic analyses, constructional services, structural component inspection, installation supervision and maintenance for the clients' projects are just some of our rich service portfolios. Moreover, we work closely with our clients even before the project takes off, sharing MAURER's extensive experience in preparing draft plans for their building projects.

**What major projects have you recently been involved in globally?**

We have a long list of projects listed on our company's website. However, to name some, I'd recall: Osmangazi Bridge (İzmit Bay Crossing), Türkiye, Expansion Joints; Yavuz Sultan Selim Bridge, Türkiye, Expansion Joints; Russky Island Bridge (Vladivostok), Russia, Expansion Joints, Bridge Bearings, Seismic/Vibration Isolation



System; Pumarejo Cable-Stayed Bridge, Colombia, all Bridge Bearings; Pelješac Bridge, Croatia, Special Bridge Bearings; Hospital de Tláhuac, Mexico, Seismic Isolators; 5<sup>th</sup> Danube Bridge (Bratislava), Slovakia, Spherical Bearings; Hutong Bridge, China, Expansion Joints; Baku Tower, Azerbaijan, Pendulum Damper Wind & Earthquake Protection.

**You have a production plant in Türkiye and contributed to various projects. What can you tell us about your past experiences in Türkiye?**

We have a production plant in Torbalı-İzmir, Türkiye since 1999. We have been manufacturing elastomeric bearings in all sizes, lead rubber seismic isolators and expansion joints up to 400 millimeters movement capacity. We have upgraded our manufacturing line by adding steel bearings and sliding pendulum isolators over the last years. We are serving not only the local market but also Europe, Middle East, and Asia. Türkiye has been a growing market for MAURER and we are very happy to be in Türkiye with our own production plant. I believe it is very advantageous for our clients to have a local contact through not only the construction period, but also the pre- and after-sales (operational) processes.

yurt içi pazarına değil, Avrupa, Orta Doğu ve Asya'ya da hizmet veriyoruz. Türkiye MAURER için hep büyüyen bir pazar oldu ve kendi üretim tesisimizle Türkiye'de bulunmaktan çok mutluyuz. Bu durumun müşterilerimiz açısından da avantajlı olduğuna inanıyorum, çünkü yalnızca inşaat süresince değil, satış öncesi ve sonrası (operasyonel) süreçlerde de yurt içinde temas kurabilecekleri bir iletişim noktasına sahipler.







**1915Çanakkale Projesi için hangi inşaat elemanlarını ürettiniz? Bunların en önemli teknik özellikleri ya da benzersiz yönleri nelerdir?**  
Ana köprü için, özel gürültü önleyici, sürüş konforunu artırıcı ve derzi koruyucu elemanlar ile donatılmış MAURER MSM® Döner Kirişli DX2800 tipi (2800 milimetre hareket kapasitesi) genişleme derzleri ürettik.

**Which construction elements have you produced for the 1915Çanakkale Project? What are their most significant technical specifications or unique aspects?**

We have produced expansion joints, type MAURER MSM® Swivel-Joist DX2800 (meaning 2800 millimeters movement capacity) with special noise reduction elements to reduce the noise and to increase the driving comfort as well as to protect the expansion joints of the main bridge.

The newly developed innovation which is called "Catamaran" was implemented in the system. Therefore, a low-wear and absolutely constraint-free control of the joint gap using durable components such as MSM® sliding material and a "CAT" (double prisma) guidance on the cross bars was provided. As a result, a life cycle of at least 50 years with significantly reduced maintenance (costs and proceedings) can be assumed. In addition to the above, the performance is improved by ultimate sliding performance and perfect gap control.

Due to the movement possibilities with six variance degrees and a torsional soft-sliding bearing, the expansion joint can be optimally adapted to project related conditions.

In addition, MAURER supplied the following type of expansion joints for the approach bridges; we have

"Catamaran" olarak adlandırılan, yeni geliştirilmiş bir inovasyon sisteme dâhil edildi. Dolayısıyla, çapraz kirişlerde, dayanıklı MSM® kayıcı malzeme ve "CAT" (çift prizma) kılavuzuyla düşük aşınma değerli ve kesinlikle kısıtlamasız bir derz aralığı kontrolü sağlanmaktadır. Sonuç olarak, en az 50 yıllık bir hizmet ömrü ve önemli ölçüde düşürülmüş bakım maliyeti beklenebilir. Yukarıdakilere ek olarak, en üst seviyede kayma performansı ve mükemmel derz aralığı kontrolü ile derz performansı artırılır.

Altı varyans dereceli hareket olanakları ve burulabilme özellikli kayar mesnet sayesinde, genişleme derzi Proje'yle ilgili koşullara en uygun şekilde uyarlanabilir.

Bunların yanı sıra MAURER, yaklaşım viyadükleri için, yine gürültü azaltıcı sistemle donatılmış +/-375 milimetre enine hareket kapasiteli XLS1000/1173 tip ve +/-450 milimetre enine hareket kapasiteli XLS1100/1374 tip genişleme derzleri tedarik etti.

**Tasarım, üretim ve kurulum süreçlerinizde ne gibi zorluklarla karşılaştınız? Sizi çok gururlandıran bir başarınızı paylaşabilir misiniz?**

Tasarım ve üretim süreçleri sorunsuz ilerledi ve söz verdiğimiz takvimlere uyabildik (tabii ki bu yönde özel çaba sarf ederek ve tedbirler alarak). Bunu imalatçıların pandemi nedeniyle yaşadıkları lojistik ve hammadde sıkıntısı gibi küresel zorluklara rağmen başardık.

Kurulum süreci halen devam ediyor ve yeni yılın ilk haftalarında montajı tamamlamayı umuyoruz.

**Özellikle köprü inşaat teknolojisi açısından 1915Çanakkale'yi nasıl değerlendirirsiniz?**

1915Çanakkale Köprüsü hem mimari görünümü hem de yüksek teknoloji içeren inşaat yöntemiyle çok etkileyici ve prestijli bir proje. Bunun yanında inşaatın ilerleme hızı da çok dikkat çekici. Sadece fiziksel boyutları değil aynı zamanda taşıdığı tarihi ve duygusal anlam da köprüyü bu kadar etkileyici ve benzersiz kılıyor. ●

**Tasarım ve üretim süreçleri sorunsuz ilerledi ve söz verdiğimiz takvimlere uyabildik.**

**Design and production stages went smoothly and we could keep to our promised schedules.**

produced XLS1000/1173 with +/-375 millimeters transversal movement capacity and XLS1100/1374 with +/-450 millimeters transversal movement capacity expansion joints, again with noise reduction system.

**What challenges have you faced through the design, production or installation processes? What are you most proud of?**

Design and production stages went smoothly and we could keep to our promised schedules (by adding up special efforts and precautions), despite the pandemic-induced global challenges faced by the manufacturers in terms of logistics and raw material shortages.

The installation process is still ongoing, and we are optimistic about finalizing the installation during the early weeks of the New Year.

**How do you evaluate the 1915Çanakkale Project -particularly in terms of bridge construction technology?**

1915Çanakkale Bridge is a very impressive and prestigious project in terms of both its architectural appearance and high-tech construction method. Also, its construction speed has attracted a lot of attention. What makes the bridge impressive and unique is not only its dimensions, but also its historical and emotional significance. ●







# “RÜZGÂR NEHRİNDEN GEÇEN KÖPRÜ” “A BRIDGE ACROSS THE RIVER OF WIND”

**SAYIN** Yavuz, 1915Çanakkale Köprüsü için ürettiğiniz rüzgâr bariyerlerinin en önemli özellikleri nelerdir? Öncelikle bölgeden biraz bahsetmek istiyorum. Sadece suyun aktığı nehirler yoktur. Gökyüzünde göremediğimiz nehirler de vardır. Türkiye'nin en çok rüzgâr alan ili Çanakkale'de de böyle bir “gökyüzü nehri” var. Bazı günler güneyden, bazı günler kuzeyden, rüzgâr sürekli eser. Özellikle yılın belli dönemlerde bu rüzgâr fırtına seviyelerinde seyrederek.

Binlerce yıl önce Çanakkale'nin tarihi kenti Truva, denizcilerin uğrak yeri idi. Adalar denizinde ticaret yapan ve Marmara Denizi'ne ulaşmak isteyen gemiciler Çanakkale Boğaz'ında yılın belli dönemlerinde haftalarca süren fırtına yüzünden Truva'ya sığınmaktaydı. Bu sayede tüccarların uğrak yeri olan Truva kenti sürekli zenginleşmekte, büyümekte ve bölgesel bir güç olarak sıvırmekteydi. Yaklaşık 4000 yıl boyunca varlığını sürdüren Truva kentinin sonunu savaşlar, Pers istilası veya Truva Atı getirmedi. Truva kentinin sonunu getiren şey, ona zenginlik katan ve kentin gelişmesine sebep olan rüzgârdı. Yoğun rüzgâr altında erozyona tabi olup nehirlerle karışan alüvyonlu topraklar, Truva'nın korunaklı limanını sürekli doldurmaktaydı. Bu nedenle Truva 10 kez dönüşüm geçirmiş, nehirlerle gelen toprak yüzünden her seferinde biraz daha yükseğe kurulmuştur. En sonunda da korunaklı limanı hepten toprakla dolmuş ve Truva'nın cazibesi de kaybolmuştur.

1915Çanakkale Köprüsü sadece iki kıtayı birleştiren bir köprü değil, sürekli rüzgârların estiği bir boğazı geçen

**MR. Yavuz, what are the most critical features of the wind barriers you have manufactured for the 1915Çanakkale Bridge?**

First of all, I would like to talk a little bit about the region we were working in. A river is not necessarily a flowing body of water. There are invisible rivers in the sky. Çanakkale is Türkiye's most wind-exposed city where there is in fact such a “sky river”. The wind blows some days from the south, other days from the north. No matter from which direction, it just blows at all times. And over the course of the year, there are certain spells when the wind speed reaches storm force levels.

Several millennia ago, the ancient city of Troy (in Çanakkale) was a hub for sailors and tradesmen. The seamen trading in the Archipelago and heading towards the Marmara Sea would take shelter in Troy because of the relentless storms that lasted for weeks at certain times of the year. As a result of this traffic, Troy was growing bigger, getting richer and gaining power as a rising regional force. The city prospered for 4000 years, and in the end, it was not the wars or the Persian invasion or the Trojan horse that spelled its demise, but the very thing that had once brought it prosperity and abundance: the wind.

Strong winds kept eroding the earth which kept getting deposited by rivers into Troy's sheltered harbor in the form of alluvial soils. For this reason, Troy had actually transformed its use of the landscape 10 times throughout its history, moving its location higher and higher. In the end, the city's safe harbor was filled completely with the deposited soils and Troy simply lost its charm.

The 1915Çanakkale Bridge is not just a bridge connecting two continents, it's the world's longest mid-span suspension bridge stretching across a strait that has ceaseless wind exposure. It is not an easy feat for a bridge to have such a long span and also resist

1915Çanakkale Köprüsü'nün rüzgâr bariyerleri ve oto-korkuluk olarak adlandırılan araç bariyerleri Yente firması tarafından Türkiye'de üretildi. Köprü ve yol koruma sistemleri alanında uluslararası başarılarla imza atan şirketin genel müdürü Sayın Abdurrahman Yavuz, bu özel üretimleri bize anlattı.

The wind barriers and guardrails of the 1915Çanakkale Bridge were manufactured in Türkiye by Yente, an internationally accomplished company in railing and barrier systems. We talked to the CEO Abdurrahman Yavuz about the company's extensive portfolio of special products.

dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsüdür. Hem bu kadar uzun orta açıklığa sahip olup hem de bölgedeki rüzgâr direncine karşı koymak kolay değildi. 1915Çanakkale'de rüzgâr bariyerlerinin özgün tasarımı hem köprüde aşırı rüzgâr yükü oluşmamasına hem de rüzgâr direncinin kırılmasına katkıda bulunmuştur. Bilindiği gibi, köprü tasarımı aşamasında rüzgâr tüneli testlerine tabi tutuldu. Bu testlerde çeşitli rüzgâr hızlarında ve rüzgâr yönlerinde simüle edilen köprü modeli sağlamlığını ispat etti.

1915Çanakkale Köprüsü'ne yerleştirilen dört metre yüksekliğindeki şeffaf rüzgâr bariyerlerinin

**Şeffaf rüzgâr bariyerlerinin toplam uzunluğu 8750 metreyi buluyor.**  
**The total length of transparent wind barriers is 8750 meters.**

toplam uzunluğu 8750 metreyi buluyor. Dünyada sadece iki firmanın üretebildiği bu paneller Yente tarafından tamamen yerli olarak, kendi tesislerimizde ısıtma işlemiyle şekillendirilerek üretilmiştir. Bu rüzgâr bariyerleri sayesinde aşırı rüzgâr yükü oluşması önlenmiş, araçların köprüden en güvenli ve konforlu şekilde geçmeleri sağlanmış oldu.

Özellikle güneşin zararlı UV ışınlarına karşı dirençli olan PMMA (Polimetilmetakrilat) hammaddeli şeffaf panellerin fiziksel özellikleri piyasa şartlarından daha yüksek beklentide olduğu için hammaddeyi özenle seçtik ve Güney Kore'den 27 konteyner hammadde getirttik.

the wind force that dominates the region. The original design of the wind barriers on the 1915Çanakkale Bridge has contributed to the reduction of both wind loads and wind resistance. As you know, the bridge model was tested in wind tunnels during the design stage, and it proved its strength and durability when exposed to various wind speeds and directions.







Bu malzeme, banka şubelerindeki banko önü panellerde kullanılan hammadde ile benzerlikler taşıyor. Köprü'nün rüzgâr bariyerlerinde kullanılan malzeme ile yaklaşık 72.000 adet banko önü panel üretilebilirdi. Ortalama bir bankada yedi banko olduğu kabul edilirse bu, 1915Çanakkale Köprüsü'nde 10.000 banka şubesine, yani Türkiye'deki tüm banka şubelerine yetecek miktarda hammaddenin kullanıldığı anlamına geliyor. Yente tasarımı özel fırınlarında bükülerek üretilen bu rüzgâr bariyerleri sayesinde köprüden geçen araçlarda savrulma azalmakta ve sürüş rahatlığı artmaktadır.

Ayrıca, köprüde Yente üretimi patlamaya dayanıklı yangın bariyerleri de bulunmaktadır.

The transparent wind barriers installed on the 1915Çanakkale Bridge are four meters-tall and their total length is 8750 meters. There are only two companies in the world that can manufacture these panels. At Yente, we produced these panels completely locally, using the thermal processing method in our own facilities. These wind barriers help reduce wind loads and ensure a safe and comfortable passage for the vehicles.

The raw material used in the transparent panels is PMMA (Poly(methyl methacrylate)) which is inherently stable to UV light. As the physical qualities of these panels exceeded the market standards, we were very selective when it came to the raw material, and we ended up importing it in 27 containers from South Korea. This material is similar to the material used in dividers on bank teller counters.

The material to make the wind barriers of the bridge would have sufficed to manufacture approximately 72,000 dividers for bank teller counters. Supposing there are seven counters in an average bank, it is safe to say that the raw material used for the wind barriers on the 1915Çanakkale Bridge could easily cover 10,000 bank branches, in other words all the bank branches in Türkiye.

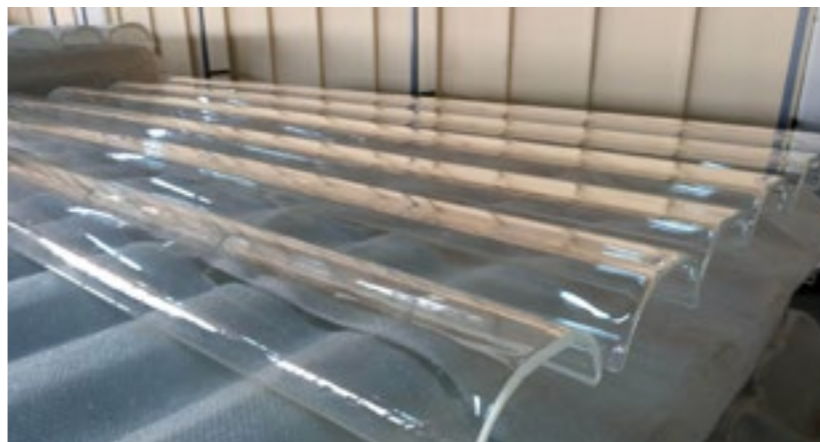


#### Araç bariyerleri hakkında neler söyleyebilirsiniz?

Evet, 1915Çanakkale Köprüsü'ne özel, Yente tarafından geliştirilip üretilen bir diğer özgün ürün de araç bariyerleri... Köprüye gelen rüzgâr yükü de hesaba katılarak tasarlanan bu oto-korkuluklar yüksek koruma sınıfına giriyor. Testler için, ülkemizde bulunmadığından, yurtdışındaki akredite test laboratuvarlarına gittik. İtalya'daki bir test merkezinde beş çarpışma testi gerçekleştirdik. Bu testlerden ikisinde 30 tonluk bir kamyon 20 derece açıyla oto-korkuluğa çarpmış, oto-korkuluk 20 cm'den az esnemiştir. Oto-korkuluğun sağlamlığın yanı sıra küçük araçlar için esnek de olması beklenmektedir. 900 kg ağırlığındaki bir araç 100 km hızla bariyere çarptığında aracın devrilmemesi, fazla sekmemesi ve ivmelenmemesi gerekmektedir. Bir başka deyişle, oto-korkuluk büyük ve tonajlı araçlara geçit vermemeli, ancak küçük araçlara nazik davranmalıdır. Hem büyük araç hem de küçük araç testlerinden başarıyla geçen Yente, 1915Çanakkale için geliştirdiği bu modeli tescil ettirmiş ve uluslararası uygunluğunu belgelendirmiştir.

Dolayısıyla 1915Çanakkale Köprüsü, sadece orta açıklığı ile değil, aynı zamanda dünyanın en uzun çalışma genişliğine sahip köprü oto-korkuluğu ile de bir rekora imza atmıştır.

Sonuç olarak, bünyesinde birçok ilk'i barındıran 1915Çanakkale Köprüsü, fırtınalarıyla meşhur devasa Çanakkale Boğazı'nı geçiyor ve kıtaları kesintisiz olarak birbirine konforlu bir şekilde bağlıyor, diyebiliriz. ●



**Yente, 1915Çanakkale için geliştirdiği bu modeli tescil ettirmiş ve uluslararası uygunluğunu belgelendirmiştir.**

**Yente had this model - custom-made for the 1915Çanakkale Bridge - registered and internationally accredited.**

Manufactured with the thermal distortion method in special furnaces designed by Yente, these wind barriers reduce skidding risk for vehicles and increase driving comfort.

The bridge has also been equipped with blast-proof fire barriers manufactured by Yente.

#### What can you tell us about the guardrails?

Yes, another original product custom designed and manufactured for the 1915Çanakkale Bridge is the guardrail. These guardrails were designed in consideration of the wind load on the bridge, and they are classified under high-level protection. For the testing of the product, we used accredited laboratories abroad as there were no facilities in our country that would meet our specific needs. In a testing center in Italy, we ran five crash tests. In two of these tests, a 30-tonnes truck crashed into the guardrail at an angle of 20 degrees and the bend on the guardrail was less than 20 cm. The guardrail is supposed to be not only solid and sturdy but also flexible enough to accommodate smaller vehicles. When a vehicle weighing 900 kg crashes into the guardrail at a speed of 100 km/h, the vehicle must not roll over, or bounce and accelerate too much. In other words, the guardrail must completely block large and heavy vehicles, but be gentler on smaller vehicles. Yente passed the tests for both large and small vehicles and had this model - custom-made for the 1915Çanakkale Bridge - registered and internationally accredited. So, the 1915Çanakkale Bridge broke a record not only with the length of its main span but also with its bridge guardrails that are the longest in the world in terms of operating width.

Ultimately, as a work that has accomplished several breakthroughs, the 1915Çanakkale Bridge crosses the Çanakkale Strait, which is renowned for its storms, and provides an uninterrupted and comfortable connection between continents. ●



# ÇANAKKALE'DE YILDIZI PARLAYAN KUMANDAN: MUSTAFA KEMAL

## THE COMMANDER WHO SHONE IN ÇANAKKALE: MUSTAFA KEMAL



Çanakkale Muharebeleri'nin neredeyse tamamına katılarak savaşın kaderini değiştiren Gazi Mustafa Kemal Atatürk, "Çanakkale ruhu"nun doğmasında da önemli bir rol oynamıştı. Onu bir kumandan olarak öne çıkaran hususiyetlerin yanı sıra gerek kendisinin gerekse ülkenin istikbaline doğrudan tesir eden üç kader anını Muzaffer Albayrak kaleme aldı.

Having served in nearly all of the battles fought during the Gallipoli Campaign (Çanakkale Wars), Ghazi Mustafa Kemal Atatürk played a major role in transforming the destiny of the war and guided the birth of the "Çanakkale Spirit". Muzaffer Albayrak wrote about the qualities that made him stand out as a commander and the three critical moments of destiny that had a direct impact on the future of Atatürk and the country.

**MUZAFFER ALBAYRAK**

**BİRİNCİ** Dünya Savaşı'nda Osmanlı ordusunun Çanakkale'de kazanmış olduğu parlak zafer, bir muharebeden alınan galibiyetten çok öte manalar taşımaktaydı. Bir buçuk asırlık bir süredir Osmanlı'nın savaş meydanlarında uğramış olduğu mağlubiyetler zincirinin en son ve ağır halkasını oluşturan Balkan felaketinin üzerinden henüz 1,5 yıl gibi kısa bir süre geçmişti. Hâlâ sıcaklığını muhafaza eden Balkan faciasının hemen akabinde, onun acı hatıraları ve meşum gölgesi altında Çanakkale'de başlayan savaş sırf bir cephe muharebesi değil, Türk milletinin hayat-memat mücadelesi, varoluş kavgası idi. Zira Çanakkale'de İstanbul savunuluyordu ve İstanbul demek devletin ta kendisi demekti.

Çanakkale'de hiç şüphesiz zafer kolay kazanılmadı. Yüz binin üzerinde şehit, yüz elli binden fazla yaralının kanı canı pahasına kazanılmış bir zaferdi. Kahramanlığın, fedakârlığın, inanmışlığın en üst seviyede görüldüğü Çanakkale harp meydanı pek çok kahramana tanık olmuştur. Fakat maalesef bu kahramanlardan pek azı herkesçe tanınıp bilinir. Belki erattan Seyit Onbaşı, Yahya Çavuş, Bigalı Mehmet Çavuş bilinir bir nebze. Kumandanlardan ise daha azı bilinir. Çanakkale denince kumandan olarak akla 18 Mart Kahramanı Cevat Paşa gelir ve tabii ki Anafartalar Kahramanı Mustafa Kemal.

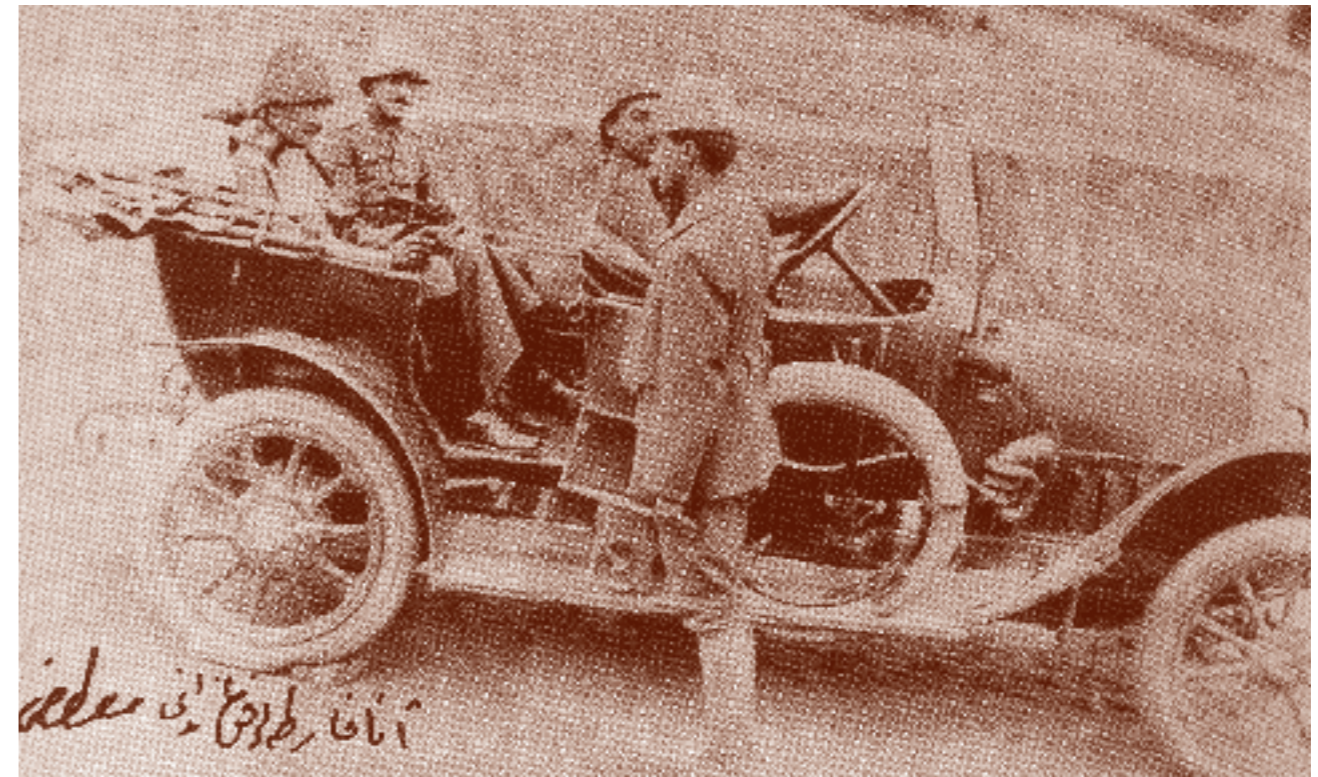
Mustafa Kemal, Çanakkale Muharebeleri'nde deniz ve kara muharebeleri de dâhil olmak üzere neredeyse tamamında bulunan ve savaşın kaderine tesir edecek seviyede etkin rol alan, bu sayede tanınıp bilinen, tabir yerindeyse "**yıldızı Çanakkale'de parlayan kumandan**" olmuştur.

**THE BRILLIANT** victory won by the Ottoman army in Çanakkale in the First World War signified a lot more than a military triumph. It had only been a year and a half since the Balkan debacle, the last one in the series of defeats suffered by the Ottoman army for a century and a half. The war that had started in Çanakkale in the wake and under the sinister shadow of the Balkan debacle and its painful memories, was not just a military battle but the Turkish nation's fight for existence, a struggle of life or death. Because even though the war was being fought in Çanakkale, what was at stake was Istanbul, the very heart of the state.

It goes without saying that the Çanakkale Victory was not won easily. It was won at a cost of over a hundred thousand martyrs' lives and more than a hundred and fifty thousand wounded soldiers. The Çanakkale battlefield was the stage of ultimate acts of heroism, altruism and dedication with many heroes playing the lead. Unfortunately only a very few of these heroes are widely known by the people. Maybe from the ranks of enlisted men, Corporal Seyit, Sergeant Yahya and Sergeant Mehmet of Biga have stuck in the minds a little. When it comes to the commanders, the ratio is even lower. On the mention of Çanakkale, the names that immediately spring to mind are Cevat Pasha, Hero of the 18<sup>th</sup> of March, and of course Mustafa Kemal, Hero of the Anafartas.

Mustafa Kemal served through the entire Gallipoli Campaign (Çanakkale Wars) including all of the naval and ground battles, played a major role in transforming the destiny of the war and thus earned his reputation as "**the commander who shone in Çanakkale**".

This article will look beyond Mustafa Kemal's commandership and the battles he fought in Çanakkale, which were surely very significant as regards his future, and concentrate instead on how his path led him to Çanakkale/Gallipoli Peninsula, the **three moments of destiny** which he experienced before and after he arrived in Çanakkale and had a direct impact on his future, as well as the qualities that made him stand out as a commander in the Çanakkale Wars.



Anafartalar Grubu Komutanı Albay Mustafa Kemal otomobile cepheyi teftişte.  
Anafartas Group Commander Colonel Mustafa Kemal inspecting the battlefield by car.



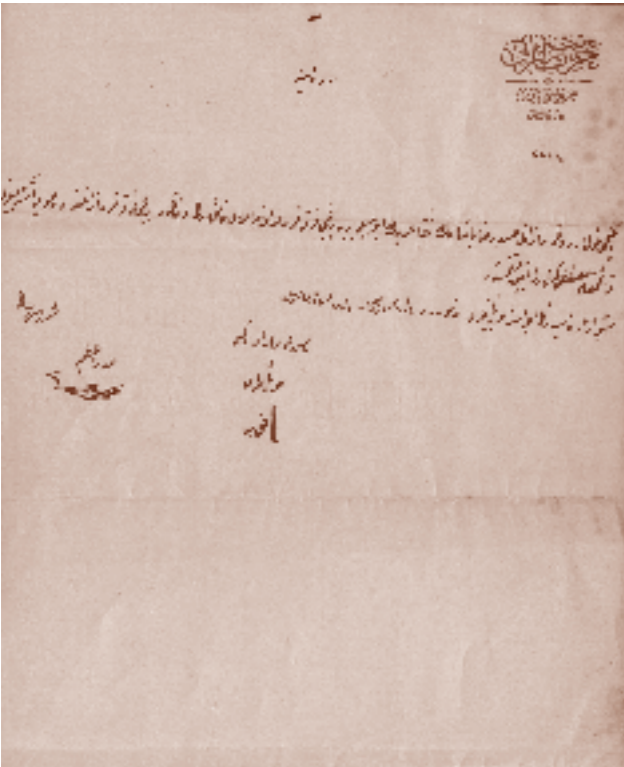
Bu yazıda Mustafa Kemal'in istikbali açısından büyük önem taşıyan Çanakkale'deki komutanlık mesaisinden, muharebelerinden ziyade, onun Çanakkale/Gelibolu Yarımadası'yla yolunun kesişmesi, Çanakkale'ye gelmeden önce ve geldikten sonra yaşamış olduğu ve istikbaline doğrudan tesir eden **üç kader anı** ile Çanakkale Muharebeleri'nde onu bir komutan olarak öne çıkaran hususiyetlere yer verilecektir.

## Sofya'dan Çanakkale'ye

1915'te Mustafa Kemal'in yolu Çanakkale ile ikinci kez kesişmişti. Daha evvel Balkan Savaşı'nda bozulan Osmanlı ordusunun peşinden Çatalca'ya dayanan Bulgar ordusunun bir kolunun, Bolayır üzerinden Gelibolu Yarımadası'nı işgal etmesini önlemek için Bolayır civarını savunan kolorduda harekât şube müdürü olarak bulunmuştu. Bulgarlara karşı Gelibolu Yarımadası'nı savunmak için alınacak tedbirleri, savunma kurgusunu hazırlamakla görevli kurmay heyetinin içinde olduğundan daha 1913 yılında bölgeyi, araziye öğrenmişti. Balkan Savaşı sırasında Enver Bey'in (Enver Paşa) kurmay başkanı olduğu kolordu ile yapılması planlanan bir hareketin başarısızlığı

**Sofya Sefareti Ataşemiliteri Kaymakam (Yarbay) Mustafa Kemal'in 1. Fırka (Tümen) kumandanlığına atandığına dair tayin emri, 29 Kasım 1914.**

**The order appointing the Sofia Embassy Military Attaché District Governor (Lieutenant Colonel) Mustafa Kemal Commander of the 1<sup>st</sup> Division, 29 November 1914.**



## From Sofia to Çanakkale

In 1915, Mustafa Kemal's path crossed Çanakkale for the second time. Earlier, he had served as the operations manager in the army corps defending the environs of Bolayır to prevent a division of the Bulgarian army, which had advanced as far as Çatalca in pursuit of the Ottoman army formerly defeated in the Balkan War, from invading the Gallipoli Peninsula via Bolayır. Since he had been a part of the general staff assigned to draft the necessary measures and plans to defend the Gallipoli Peninsula against the Bulgarians, he had already learned about the region and the terrain back in 1913. Following the collapse of an operation involving the army corps commanded by Enver Pasha during the Balkan War, there had been some friction between Mustafa Kemal and Enver Pasha. As soon as the Balkan War was over, Mustafa Kemal was sent to Sofia on a mandatory appointment, accompanied by his close friend Fethi Bey who was the chief of staff in his army corps. Fethi Bey took office as the Ottoman Ambassador to Sofia and Mustafa Kemal became a military attaché in the Embassy.

So when the World War broke in August 1914 and was continuing in all its ferocity, Mustafa Kemal was stationed in Sofia. He figured that the Ottoman Empire would not be excluded from this war and wished to be assigned on active duty instead of serving in a passive position as an attaché. On 14<sup>th</sup> of November 1914, the Ottoman Empire declared Jihad and officially entered the war. Mustafa Kemal was sending petitions to the Ministry of War in Istanbul, demanding an active duty assignment as the commander of a division unit. In his letter addressed to Enver Pasha, he wrote:

“There can be no duty more paramount and supreme than the duties related to the defense of the motherland. While my friends are at battlefronts, I cannot remain a military attaché in Sofia! If I am deprived of the merits that would place me in a chief officer's position, if that is indeed your conviction, then please state it clearly!”

These unyielding demands finally bore fruit and on 29 November 1914, he was appointed by Enver Pasha, Deputy Commander in Chief and Minister of War to the commandership of the 1<sup>st</sup> Division.

However, for some reason or another, before this appointment order was confirmed and communicated to him, another appointment order was issued. Dated 5<sup>th</sup> of December 1914, this appointment order stated that the Sofia Embassy Military Attaché District Governor (Lieutenant Colonel) Mustafa Kemal would remain in his position “as was deemed necessary” and the 4<sup>th</sup> Army Corps

### **Mustafa Kemal'in askerlik kariyeri ve istikbaline yön veren üç kader anından birincisi**

#### **1. Tümen kumandanlığına tayininin**

#### **gerçekleşmemiş olmasıdır.**

### **The first of the three moments of destiny that steered Mustafa Kemal's military career and future before and after the Çanakkale Wars was the non-fulfillment of his appointment to the commandership of the 1<sup>st</sup> Division.**



**29 Ekim 1915 tarihli Tasvir-i Efkâr gazetesinin ilk sayfasında Çanakkale'yi düşmanın deniz ve kara hücumlarına karşı savunan iki meşhur kumandanın, Cevad Paşa ve Mustafa Kemal Bey'in resimleri yer almış ve kendilerinden övgüyle bahsedilmişti.**

**On the cover page of Tasvir-i Efkâr newspaper dated 29 October 1915, Cevad Pasha and Mustafa Kemal Bey were featured and praised as the two reputable commanders who defended Çanakkale against the enemy's sea and land-based offensives.**

üzerine yakın arkadaşı ve kendi kolordusunda kurmay başkanı olan Fethi Bey'le birlikte, Enver Bey'le aralarında yaşanan sürtüşmeden dolayı Balkan Savaşı biter bitmez mecburi bir atanma ile Sofya'ya gitmek zorunda kalmışlardı. Fethi Bey Osmanlı Devleti'nin Sofya sefiri, Mustafa Kemal de sefarette askeri ataşe oldu.

1914 yılı Ağustos ayında başlayan “Harb-i Umumi” bütün hızıyla sürerken Sofya'da bulunan Mustafa Kemal, Osmanlı Devleti'nin bu savaşın dışında kalamayacağını tahmin ederek bir asker olarak ataşelik gibi atıl bir görev yerine faal bir göreve atanmak istiyordu. Nitekim Osmanlı Devleti'nin 14 Kasım 1914'te Cihad ilan ederek savaşa resmen dâhil oluşu üzerine İstanbul'da Harbiye Nezareti'ne gönderdiği dilekçelerle kendisinin bir fırka (tümen) kumandanlığına tayin edilerek aktif görev verilmesini talep etmekteydi. Enver Paşa'ya göndermiş olduğu bir mektupta:

“Vatanın müdafaasına ait faal vazifelerden daha mühim ve yüce bir vazife olamaz. Arkadaşlarım muharebe cephelerinde bulunurken ben Sofya'da ataşemiliterlik yapamam! Eğer birinci sınıf subay olmak liyakatinden mahrumsam, kanaatiniz bu ise, lütfen açık söyleyiniz!”

Onun bu ısrarlı talepleri sonunda semeresini verecek ve Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı olan Enver Paşa'nın imzasıyla 1. Fırka (Tümen) kumandanlığına 29 Kasım 1914 tarihli atama emri çıkacaktı. Ancak her ne olduysa bu atama emri geçerlilik kazanıp kendisine tebliğ edilmeden, 1. Fırka kumandanlığına yeni bir atama yapılacaktı. 5 Aralık 1914 tarihli atama emrinde, 1. Fırka kumandanlığına tayin olunan Sofya Sefareti Ataşemiliteri Kaymakam (Yarbay) Mustafa Kemal Bey'in “görülen lüzum üzerine” Sofya ataşemiliterliğinde kalması ve 1. Fırka kumandanlığına 4. Kolordu Kurmay Başkanı Yarbay Cafer Tayyar (Eğilmez) Bey'in tayin olunduğu yazmaktaydı.

Atanmış olduğu tümen kumandanlığı emrinin iptali her ne kadar Mustafa Kemal için olumsuz bir durum gibi görünse de bu karar aslında onun Çanakkale Muharebeleri'nde elde edeceği başarı ve şöhrete giden

Chief of Staff Lieutenant Colonel Cafer Tayyar (Eğilmez) Bey was appointed Commander of the 1<sup>st</sup> Division.

Even though this cancellation of his division commandership appointment must have seemed like an adversity for Mustafa Kemal, in reality it laid the groundwork for him to advance on his path towards the remarkable feat he would later achieve during the Çanakkale Wars and the ensuing fame that was well-deserved. Because if the appointment to the commandership of the 1<sup>st</sup> Division had been fulfilled, he would never have become the commander of the 19<sup>th</sup> Division that staged the first attack against the enemy on the Arıburnu front at the beginning of the Çanakkale Wars and consequently he would never have been appointed Commander of the Anafartas Group on account of his outstanding service and achievement. Ultimately, he would never have gained the fame and glory which earned him the title “Hero of the Anafartas”.

The first of the three moments of destiny that steered Mustafa Kemal's military career and future before and after the Çanakkale Wars was the non-fulfillment of his appointment to the commandership of the 1<sup>st</sup> Division. This and the other two incidents, which will be duly explored further in this article, are the moments of destiny that determined the course of Mustafa Kemal's military life and helped him become Mustafa Kemal Atatürk, the leader of the Turkish War of Independence and founder of the Republic of Türkiye.

After his commission as Commander of the 1<sup>st</sup> Division fell through, Mustafa Kemal did not give up on his demands to be assigned on active military duty. In a letter addressed to his close friend Salih Bozok in Sofia, in December 1914, he wrote:

“I wrote to the Minister of War (Enver Pasha) for an assignment. I informed him that I did not want to serve here as a military attaché for the sake of gathering tit bits of information here and there and that I wanted to lead a troop, any troop at all, at a time when my nation is preparing for a great fight. And if, for some reason or another, my entry into the country would be disallowed, I demanded to be informed in writing and that I would fend for myself. I have not received a response yet. I am curious to see how they will respond.”

Mustafa Kemal's strong resolve and persistent appeals for an active duty assignment finally produced a result. On 20 January 1915, an order was issued to appoint him commander of the newly formed 19<sup>th</sup> Division. This second appointment order, following the unfulfilled appointment for commandership of the 1<sup>st</sup> Division, was signed not by the Minister of War Enver Pasha but Talat Pasha who was the acting Minister of War at the time. Because Enver Pasha was in Erzurum for the Sarıkamış Campaign and he telegraphed the appointment order to his deputy Talat Pasha who immediately issued the decree and made the appointment.



yolun kendisine açılmasına bir vesile idi. Zira 1. Tümen kumandanlığına tayini gerçekleşseydi, Çanakkale Muharebeleri başladığında Arıburnu cephesinde düşmana ilk müdahaleyi yapan 19. Tümen Kumandanı olamayacak ve bu cephede gösterdiği üstün hizmet ve başarıdan dolayı terfi tayin edildiği Anafartalar Grubu kumandanlığına da gelemecekti. Dolayısıyla Çanakkale’de yakalamış olduğu şan ve şöhreti, “Anafartalar Kahramanı” unvanını alamayacaktı.

Çanakkale öncesi ve Çanakkale Muharebeleri sırasında Mustafa Kemal’in askerlik kariyeri ve istikbaline yön veren üç kader anından birincisi 1. Tümen kumandanlığına tayininin gerçekleşmemiş olmasıdır. Bu ve yazının devamında yeri geldiğinde temas edeceğimiz diğer iki olay, Mustafa Kemal’in askerlik hayatına yön veren, Milli Mücadele’nin lideri, Cumhuriyetin kurucusu “Mustafa Kemal Atatürk” olma yolundaki kader anlarıdır.

1. Tümen kumandanlığına tayini gerçekleşmeyen Mustafa Kemal’in orduda aktif bir görevde istihdamı talepleri devam etti. 1914 yılı Aralık ayında Sofya’dan yakın arkadaşı Salih Bozok’a yazdığı bir mektupta:

“Bir vazifeye tayinim için Harbiye Nazırı’na (Enver Paşa) yazdım.

Burada iki buçuk bilgi edineceğim diye askeri ataşelikte kalmak istemediğimi ve millet ve memleketimin büyük bir mücadeleye hazırlandığı bir sırada benim de herhangi bir kıtanın başında bulunmak istediğimi bildirdim. Ve eğer herhangi bir sebeple memlekete girmeme müsaade edilmeyecekse açıkça bana yazmalarını ve benim de ona göre başımın çaresine bakacağımı da ilave ettim. Henüz cevap alamadım. Bakalım ne cevap verecekler.”

Mustafa Kemal’in aktif bir göreve tayin için ısrarlı talepleri ve kararlılığı nihayetinde semeresini verdi. 20 Ocak 1915’te, yeni kurulmakta olan 19. Tümen kumandanlığına tayin emri çıktı. 1. Tümen komutanlığına yapılıp gerçekleşmeyen atamadan sonra yapılan bu ikinci atama emrinin altında Harbiye Nazırı Enver Paşa’nın değil, onun yerine vekaleten Harbiye Nazırlığı görevini üstlenen Talat Bey’in (Paşa) imzası vardır. Zira Enver Paşa Sarıkamış Seferi için Erzurum’daydı ve bu atama emrini Erzurum’dan telgrafla bildirmiş olup, vekili olan Talat Paşa derhal kararnameyi hazırlayarak atamayı gerçekleştirmişti.

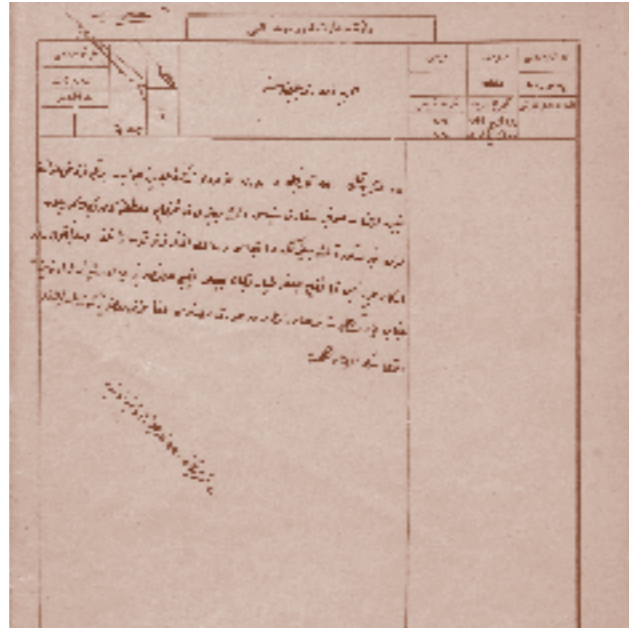
Sofya’dan İstanbul’a gelerek Tekirdağ’da yeni teşkil edilmekte olan tümenin kuruluşunu tamamlayan Mustafa Kemal, bu sırada yarbay rütbesindeydi.

19 Şubat 1915’te İngiliz-Fransız müttefik donanmasının Çanakkale Boğazı’nı geçmek üzere bir taarruza başlamaları üzerine takviye olarak 19. Tümen’in Maydos’a (Eceabat) nakline karar verilmişti. Tümen birlikleri gemilerle sevk edilirken Mustafa Kemal karargâhı ile birlikte 25 Şubat 1915’te Maydos’a ulaştı. Böylece askerlik hayatında yıldızının parlayacağı Çanakkale Muharebeleri sahnesine adımını atmış oldu.

## “Cephaneniz yoksa süngünüz var!”

Çanakkale’de 19 Şubat 1915’te başlayan Deniz Muharebeleri’nde Mustafa Kemal ve tümeni, Maydos ve civarında ordugâh kurmuştu. Bölgede önceden beri bulunan 9. Tümen’e bağlı kuvvetler de kendisine bağlanarak, Mustafa Kemal’e düşmanın bir çıkarma hareketine karşı Gelibolu yarımadasının batı ve güney sahillerini müdafaa etmek üzere “Maydos (Eceabat) Mıntıkası Kumandanlığı” görevi verildi.

Bu görevdeyken, 4 Mart 1915’te Seddülbahir’de keşif ve topları tahrip maksadıyla karaya çıkarılan 60 kadar düşman askeri sahil



Sofya Sefareti Ataşemiliteri iken 1. Fırka Kumandanlığına atanıp tayin emri çıkan Kaymakam Mustafa Kemal’in “görülen lüzum üzerine” atamasının iptal olunup 1. Fırka Kumandanlığına Cafer Tayyar Bey’in atanma belgesi, 5 Aralık 1914.

The document cancelling “as deemed necessary” the appointment of the District Governor Mustafa Kemal to the commandership of the 1<sup>st</sup> Division (while he was serving as a Military Attaché at the Sofia Embassy) and appointing instead Cafer Tayyar Bey Commander of the 1<sup>st</sup> Division, 5 December 1914.

Mustafa Kemal left Sofia for Istanbul and completed the establishment of the division which was just getting organized in Tekirdağ. At that time, he had the rank of lieutenant colonel.

In response to the British and French allied fleet launching an attack on 19 January 1915 with the intention of passing through the Çanakkale Strait, a decision was made to send the 19<sup>th</sup> Division to Maydos (Eceabat) as reinforcement. While the division troops were being transported by ships, Mustafa Kemal and his staff arrived in Maydos on 25 February 1915. This was how Mustafa Kemal stepped into the scene of the Çanakkale Wars where he would shine as a military man.

“So what if you don’t have ammunition, you still have your bayonets!”

During the Naval Battle which started in Çanakkale on 19 February 1915, Mustafa Kemal and his division set up encampment in Maydos and environs. The forces of the 9<sup>th</sup> Division, which had been deployed there for some time, were also placed under his command. Mustafa

gözetleyen müfrezemiz tarafından karşılanarak gemilerine kaçmaya mecbur bırakılmıştı. Mustafa Kemal kendi sorumluluk mıntıkasında gelişen bu olayı yerinde incelemiş, yaralananları hastanede ziyaret etmişti. İşte bu ziyaretinde düşmanı karşılayan müfrezenin başında olup yaralanan Bigalı Mehmed Çavuş’u tanımış ve onun kahramanca hareketini kendisinden dinlemişti. Mehmed Çavuş tüfeğinin mekanizması bozulunca eline geçirdiği bir kürekle düşmana saldırmış ve bu esnada iki yerinden yaralanmıştı. Mustafa Kemal bu olay karşısında tam bir lider komutan tavrı sergileyerek askerin göstermiş olduğu kahramanlığı yücelterek onun taltif edilmesini ve bu kahramanlığın emsallerine örnek olmasını sağlamıştır.

Mustafa Kemal düşman çıkarması ve sonrasında gelişen olayları anlatan raporunda Mehmed Çavuş’un ismini zikrederek ödüllendirilmesini talep etmişti:

“27. Alay 10. Bölük çavuşlarından Mustafa oğlu Mehmed’in kumandasındaki yarım takımlık kuvvetin süngü hücumuyla karaya çıkan düşman püskürtülmüştür. Mehmed Çavuş tüfeğinin mekanizmasının işlememesi üzerine taşla ve maiyetindekilere örnek olacak şekilde düşmana saldırmış ve kendisi başından ve sol göğsünden yaralanmıştır. Mehmed Çavuş’un diğer askerlere teşvik olmak üzere bir nişan veya münasip bir şekilde taltifini istirham ederim.”

Hiç şüphe yok ki Mustafa Kemal bu kahramanlığı takdir ederek ismini resmi raporda zikretmese Çanakkale’de kahramanlığı dillere destan olan Bigalı Mehmed Çavuş’un bu kahramanlığı niceleri gibi yitip gidecekti.

18 Mart Deniz Zaferi ile düşman donanmasının taarruzu akamete uğramıştı ancak tehlike geçmiş değildi. İngiliz-Fransız müttefik ordusu Çanakkale Boğazı’nı açmak ve İstanbul’a ulaşmak düşüncesinden vazgeçmemişti. Bir kara hareketinin başlaması muhtemeldi. Bu itibarla Çanakkale ve Gelibolu yarımadasını savunmak üzere Alman generali Liman von Sanders kumandasında 5. Ordu kuruldu. Mustafa Kemal yaklaşık bir ay boyunca üstlendiği Maydos Mıntıkası komutanlığından ayrılarak yeni kurulan 5. Ordu’nun genel ihtiyat kuvveti olarak görevlendirilen 19. Tümen’le birlikte Eceabat yakınında bulunan Bigalı köyünde karargâh kurdu.

25 Nisan 1915’te başlayan Çanakkale Kara Muharebeleri sırasında Mustafa Kemal tümen karargâhının olduğu Bigalı köyündeydi. Sabah gün ağarmadan Arıburnu’na düşman çıkarması başlamıştı. Buradaki kuvvetlerin zayıf oluşu yüzünden 9. Tümen kumandanı tarafından kendisinden bir taburluk kuvvet talep edilmişti. Ancak Mustafa Kemal durumun

Kemal was appointed “Commander of Maydos (Eceabat) Territory” and entrusted with the mission to defend the western and southern shores of the Gallipoli peninsula against enemy landings.

While he was fulfilling this duty, on 4 March 1915, about 60 enemy soldiers, who landed in Seddülbahir on a mission of reconnaissance and destruction of heavy artillery, were met with our platoons guarding the shore and were forced to escape back to their ships. Mustafa Kemal inspected this incident which happened under his jurisdiction and visited the wounded soldiers at the hospital. It was during this hospital visit that he got to know Sergeant Mehmed of Biga, who had been wounded while leading the platoon, and listened to a first hand account of his heroic act. When Sergeant Mehmed’s rifle had malfunctioned, he had grabbed a shovel to attack the enemy with and suffered two wounds in the process. On hearing this experience, Mustafa Kemal acted like a true leader, praised the heroic spirit of this soldier, made sure that he was rewarded and held up his heroism as an example.

In his report conveying the details of the enemy landing and the ensuing developments, Mustafa Kemal mentioned Sergeant Mehmed by name and demanded that he be rewarded:

“The landing enemy forces were fought off with the bayonet charge of the half-sized squad under the command of Mehmed the son of Mustafa, a sergeant of the 27<sup>th</sup> Regiment 10<sup>th</sup> Squadron. When Sergeant Mehmed’s rifle’s firing mechanism malfunctioned, he attacked the enemy with stones, setting an example to his subordinates, and was wounded in his head and left side of his chest. I request that Sergeant Mehmed is rewarded with a decoration or in other appropriate manner, as an incentive to his fellow soldiers.”

There is no doubt that this heroic act of Sergeant Mehmed of Biga, who is now a legendary figure in Çanakkale, would have been forgotten like many others, if it hadn’t been for Mustafa Kemal’s appreciation and mention of his name in the report.

With the 18<sup>th</sup> of March Naval Victory, the enemy fleet’s attack had been disrupted but the danger had not yet been averted. The British-French allied

Çanakkale 5. Ordu Komutanı Liman von Sanders ve Anafartalar Cephesi Komutanı Mustafa Kemal.  
Çanakkale 5<sup>th</sup> Army Commander Liman von Sanders and Anafartas Battlefield Commander Mustafa Kemal.





nezaketini takdir ederek, kendi inisiyatifıyla, bir tabur yerine bizzat başında olarak 57. Alay'ın tamamını Arıburnu'na sevk etti. Ardından diğer iki alayını da Arıburnu istikametinde ileri sürdü.

Mustafa Kemal'in bağlı bulunduğu ordu komutanından talimat almadan inisiyatif kullanarak bu şekilde hareket etmesi yerinde, ancak askerlik mesleği açısından riskli bir hareketti. Mustafa Kemal Arıburnu'na yapılan çıkarmanın bir gösteriş, hile hareketi değil, ciddi bir çıkarma olduğuna kani idi. Zira daha evvel Maydos Mıntıka komutanlığı döneminde yaptığı keşif ve değerlendirmeler sonucu düşmanın Kabatepe ve Seddülbahir'e çıkarma yapmasının muhtemel olduğunu öngörmüştü. Hatta bu iki mıntıkanın en az birer alayla tutulması gerektiğini ifade etmişti. 5. Ordu Komutanı Liman von Sanders ise yarımadanın ve Anadolu sahilinin herhangi bir yerinden çıkarma olabileceğini, bu yüzden sahillerin küçük kuvvetlerle gözetlenip büyük kuvvetlerin merkezi yerlerde tutulması ve karaya çıkan düşman üzerine hücum edilerek denize dökülmesi yönünde bir savunma sistemi kurmuştu. Mevcut şart ve imkânlarla uygun olmayan bu savunma tarzı, düşmanın karaya çıkıp donanma ateşi korumasında mevzilere yerleşmesiyle çökecekti.

25. Nisan sabahı Arıburnu'nda çıkarma hareketinin başlaması ve gelişen olayları Mustafa Kemal sonradan yazdığı Arıburnu Muharebeleri Raporu'nda şöyle anlatır:

“Saat 9.30'da 9. Tümen Komutanı Albay Halil Sami'den takviye kuvvet talebi üzerine karargâhımın bulunduğu Bigalı köyüne en yakın 57. Alay ile dağ bataryası bulunuyordu. Derhal iki birlik komutanının harekete geçmek üzere hazırlıklarını tamamlamalarını bildirdim.

...Conkbayırı'na ulaştığımızda güneyindeki 261 rakımlı tepeden Conkbayırı'na doğru 27. Alay'dan sahilin muhafazasıyla görevli bulunan bir müfrezenin askerlerinin Conkbayırı'na doğru kaçmakta olduklarını gördüm. Bizzat askerlerin önüne çıkarak ‘Niçin kaçyorsunuz?’ dedim. ‘Efendim düşman!’ dediler. ‘Nerede?’ dedim. ‘İşte!’ diye 261 rakımlı tepeyi gösterdiler. Gerçekten de düşmanın bir avcı hattı, 261 rakımlı tepeye yaklaşmış ve rahatça ileri doğru yürüyordu. O zaman bu kaçan askerlere bağırarak ‘Düşmandan kaçılmaz!’ dedim. ‘Cephanemiz kalmadı!’ dediler. ‘Cephanemiz yoksa süngünüz vardır!’ dedim ve bağırarak bunlara süngü taktırdım ve yere yatırdım. Aynı zamanda Conkbayırı'na doğru ilerlemekte olan piyade alayıyla dağ bataryasının yetişebilen askerlerinin ‘marş marş’la benim bulunduğum yere gelmeleri için yanımdaki emir subayını geriye

forces had not given up on the idea of forcing the Çanakkale Strait and reaching Istanbul. A ground offensive was a possibility. As such, the 5<sup>th</sup> Army was established under the command of the German General Liman von Sanders to defend Çanakkale and the Gallipoli Peninsula. Mustafa Kemal left his station as the Commander of the Maydos Territory which he had fulfilled for nearly a month and set up headquarters in the Bigalı village nearby Eceabat with the 19<sup>th</sup> Division designated as the general reserve force of the newly established 5<sup>th</sup> Army.

During the Çanakkale Ground Wars, which started on 25 April 1915, Mustafa Kemal was at the division headquarters in the Bigalı village. The landing of the enemy forces in Arıburnu began in the morning before dawn. Because the forces deployed there were weak, the commander of the 9<sup>th</sup> Division asked Mustafa Kemal to dispatch a single battalion. But Mustafa Kemal weighed the facts and used his initiative to dispatch not just one battalion but the entire 57<sup>th</sup> Regiment to Arıburnu, with himself taking the lead. Then he set forth his other two regiments in the direction of Arıburnu.

This action by Mustafa Kemal, which was based not on the instructions of his commander but his own initiative, was the right move albeit very risky in the military profession. Mustafa Kemal was convinced that the landing on Arıburnu was not a ploy but the real thing. Because his reconnaissance and assessments during his time as the Commander of the Maydos Territory had led him to foresee the possibility of enemy landings on Kabatepe and Seddülbahir. He had even stated that each of these two territories should be defended by at least one regiment. On the other hand, Commander of the 5<sup>th</sup> Army Liman von Sanders was of the opinion that the landings could take place anywhere on the peninsula or the Anatolian shoreline. So he set up a defense plan that engaged smaller forces keeping the beaches under surveillance and deployed larger forces in central locations. The landing enemy forces would be met with an offensive and driven to the sea. This defense strategy was incompatible with the existing conditions and it would have inevitably collapsed with the enemy landing and taking up position under the protection of naval gunfire.

In his Arıburnu Battles Report, Mustafa Kemal wrote about how the landing operation began and developed on the morning of April 25<sup>th</sup>.

“At 9.30 am, 9<sup>th</sup> Division Commander Colonel Halil Sami asked for reinforcements to be

Arıburnu Cephesi Karargahı'nda (1) 3. Kolordu Komutanı Esat Paşa (2) 19. Tümen Komutanı Mustafa Kemal.

At the Arıburnu Battlefield Military Headquarters (1) 3<sup>rd</sup> Army Corps Commander Esat Pasha (2) 19<sup>th</sup> Division Commander Mustafa Kemal.



## **İstifa dilekçesi işleme konup Mustafa Kemal 1915 yılında emekli edilseydi, Osmanlı ordusunun emekli albaylarından biri olacaktı.**

### **If the resignation petition had been processed and Mustafa Kemal had indeed retired in 1915, he would have ended up as one of the retired colonels of the Ottoman army.**

yolladım. Bu askerler süngü takıp yere yatınca düşman askerleri de yere yattı. Kazandığımız an budur!”

İşte bu hareketi, Mustafa Kemal'in Çanakkale Muharebeleri'nin en kritik anlarında duruma müdahale edişinin ilkiydi. Gerçekten de düşman Arıburnu'na çıkmış, buradaki zayıf birliğimizi imha ettikten sonra ilerlemeye başlamıştı. Buraya daha sabah 8'de yetişen 27. Alay düşmanla çatışmaya girmişti. Ancak düşmanın sayı üstünlüğü sebebiyle, saatler ilerledikçe verilen zayıflatma iki bin kişilik kahraman alayın gücü tükenmeye ve durum kötüye gitmeye başlamıştı. Tam bu sırada yetişen 57. Alay, Arıburnu'nda vaziyeti kurtarmış, 27. Alay'ın sağ yanında harbe katılarak düşman sahile kadar sürülmüştü.

Mustafa Kemal 25 Nisan-17 Mayıs 1915 tarihleri arasında “Arıburnu Kuvvetleri Kumandanı” unvanıyla üç tümendenden fazla birliğe kumanda etmiş karaya çıkmış olan Avustralya-Yeni Zelanda Kolordusu'nu denize dökmemişse de donanma ateşinin himayesinde sahile çakılıp kalmalarını sağlamıştı. Bu başarılarından dolayı 1 Haziran 1915'te rütbesi albaylığa terfi ettirilmiş, 30 Nisan 1915'te layık görüldüğü Gümüş İmtiyaz Harp Madalyası'ndan başka Altın Liyakat Muharebe Madalyası ile de taltif edilmişti. Alman İmparatoru Wilhelm tarafından da “Demir Haç” nişanıyla ödüllendirilmişti. Arıburnu Kuvvetleri Kumandanı olarak bulunmuş olduğu muharebe idare yeri de kendi ismiyle isimlendirilerek “**Kemalyeri**” olarak muharebe kayıtlarına geçirilerek ayrıca onurlandırılmıştı.

## **Anafartalar ve Conkbayırı Kahramanı**

25 Nisan'dan 8 Ağustos'a kadar Mustafa Kemal, 19. Tümen'le birlikte Arıburnu cephesinde daima cephe hattında olmak üzere bulundu. Göstermiş olduğu başarılarından dolayı bir kolordu kumandanlığına tayini bekleniyordu. Nitekim 28 Temmuz'da Enver Paşa'nın teklifi, padişahın onayı ile 15. Kolordu kumandanlığına tayin emri çıkmıştı. Ne var ki 15. Kolordu'ya tayin emrinin resmi yazısı çıkmış olmasına rağmen fiiliyata geçmemiştir. Tümen kumandanlığından kolordu kumandanlığına tayin olunması mühim bir terfi olsa bile, bunun gerçekleşmemiş olması Mustafa Kemal'in lehine bir durum olmuştur. Zira tayin olunduğu 15. Kolordu Çanakkale'nin Anadolu yakasında, birliği bulunmayan, sadece bir karargâhtan ve pek az askerden müteşekkil atıl durumda bir kolorduydu. Mustafa Kemal 15. Kolordu'ya gitseydi cephe gerisinde, harbe uzaktan bakan bir konuma düşecekti. Tayin tarihinden bir hafta sonra düşmanın Anafartalar bölgesine yapacağı çıkarma ve sonrasındaki muharebelere

dispatched. In closest proximity to my headquarters in Bigalı village were the 57<sup>th</sup> regiment and the mountain battery. I immediately gave orders to the commanders of these troops to finish their preparations.

...When we arrived at Conkbayırı, I saw that the soldiers of a platoon from the 27<sup>th</sup> Regiment, assigned with the mission of defending the beach, were running from a southern hilltop (261 meters altitude) in the direction of Conkbayırı. I personally cut them off and asked them ‘Why are you running?’. They said, ‘Sir, the enemy!’, I said ‘Where?’. They said ‘There!’ and pointed at the hilltop at 261 meters altitude. Indeed, an enemy hunter force had approached the hilltop and continued to advance unperturbed. Then I yelled at these escaping soldiers ‘There is no running from the enemy!’. They replied ‘We’re out of ammunition!’.

I yelled ‘So what if you don’t have ammunition, you still have your bayonets!’. I got them to fix their bayonets and lie flat on the ground. I also sent my aide-de-camp to meet the infantry regiment and the mountain battery on their way to Conkbayırı and convey them my orders to ‘march’ and join me where I am. When these soldiers fixed their bayonets and lay down, enemy soldiers lay down also. That was the moment we won!”

This act was Mustafa Kemal's first intervention during the most critical moments of the Çanakkale Wars. Indeed, the enemy hand landed on Arıburnu and began to advance after having destroyed our weak troops deployed therein. The 27<sup>th</sup> Regiment, which had arrived only at 8 am, was locked in combat with the enemy. However, the preponderance of the enemy meant that as hours went by, the heroic regiment of two thousand grew more and more exhausted and the situation worsened. The 57<sup>th</sup> Regiment came to the rescue just in time. They joined the combat right next to the 27<sup>th</sup> Regiment and together they chased the enemy back towards the sea.

Between April 25<sup>th</sup> and May 17<sup>th</sup> in 1915, Mustafa Kemal as “Commander of the Arıburnu Forces” commanded more than three divisions, and even though he could not drive the Australia-New Zealand Army Corps into the sea, he made sure that they were stuck on the beach under the protection of naval fire. On account of this accomplishment, he was promoted to the rank of colonel on 1 June 1915. In addition to the Silver Distinction War Medal he received on 30 April 1915, he was rewarded with the Golden Merit War Medal. He was also decorated by the German Emperor Wilhelm with the “Silver Cross”. The battle command center over which he resided as the Commander of the Arıburnu Forces was named “Kemalyeri” in the battle log book in his honor.





Çanakkale harp sahasını ziyaret eden Suriye heyeti Anafartalar Cephesi Komutanı Mustafa Kemal’le görüşürken.

The Syrian delegation visiting the Çanakkale battle site in conversation with the Anafartas Battlefield Commander Mustafa Kemal.

bulunamayacaktı. Dolayısıyla bu muharebelere katılamayan Mustafa Kemal’in, askerlik kariyeri ve istikbalinde son derece önemli bir yer tutan “Anafartalar Kahramanı” unvanı da olamayacaktı.

İşte Çanakkale’de Mustafa Kemal’in istikbaline etki edecek kader anlarının ikincisi, 15. Kolordu Kumandanlığına tayin emrinin fiiliyata geçmemesidir.

Çanakkale Muharebeleri’nde, 6-10 Ağustos tarihleri arası en kritik, en kanlı muharebelerin yaşandığı beş gündür. Düşmanın 50 bin kişilik yeni bir orduyla yaptığı çıkarma hareketi Türk ordusuna çok tehlikeli anlar yaşatmıştı. İşte Mustafa Kemal bu tehlikeli ve kritik günlerde 19. Tümen komutanlığından Anafartalar Grubu kumandanlığına tayin olunarak önce Anafartalar’da sonra Conkbayırı’nda düşmana karşı katı neticeli zaferler kazanarak Anafartalar çıkarması ile İngilizlerin Türk ordusunu kuşatıp mağlup etme planlarını akamete uğratmıştı. Mustafa Kemal Anafartalar Grubu Kumandanı olarak 9-15 Ağustos tarihleri arasında sırasıyla Anafartalar, Conkbayırı ve Kireçtepe muharebelerini kazanarak büyük bir şöhret kazandı. O artık “Anafartalar Kahramanı” olarak tanınıyordu.

Anafartalar cephesinde muharebeler devam ederken Mustafa Kemal’in Anafartalar’da muharebe eden 16. Kolordu birliklerine resmen komutan olarak tayini de gerçekleşti. 19 Ağustos 1915’te çıkan bir kararname ile 28 Temmuz 1915’te tayin olduğu ancak fiiliyatı hiç geçmeyen 15. Kolordu Kumandanlığından 16. Kolordu Kumandanlığı’na atandı.

Ağustos ayının buhranlı günleri atlatılıp Eylül ayıyla birlikte nispeten daha sakin siper muharebeleri devam ederken, Anafartalar Grubu Kumandanı unvanıyla Mustafa Kemal, albay rütbesinde olmasına rağmen iki kolorduya mensup yüz binden fazla askere kumanda etmekteydi.

27 Eylül 1915’te, Harbiye Nazırı ve Başkumandan Vekili Enver Paşa Çanakkale’deki orduya bir teftiş ziyaretinde bulunmuştu. Bu ziyarette Çanakkale’de bulunan Anadolu, Seddülbahir (Güney) ve Arıburnu (Kuzey) Grupları’nı ziyaret etmesine rağmen Mustafa Kemal’in komuta ettiği Anafartalar Grubu’nu ziyaret etmemişti. Mustafa Kemal bunu kendisine karşı bir güvensizlik ve bilinçli bir ihmal olarak kabul

## Hero of the Anafartas and Conkbayırı

Mustafa Kemal remained with the 19<sup>th</sup> Division at the front line of the Arıburnu battlefield from April 25<sup>th</sup> to August 8<sup>th</sup>. His accomplishments would have normally deserved a promotion to the rank of an army corps commander. And indeed, on the 28<sup>th</sup> of July, upon the recommendation of Enver Pasha and with the approval of the Sultan, the order was issued to appoint him Commander of the 15<sup>th</sup> Army Corps. However, even though this appointment order was officially issued in writing, it was never actualized. Even though a promotion from division commander to army corps commander was a significant step forward, the fact that it wasn’t realized ended up being in favor of Mustafa Kemal. Because the 15<sup>th</sup> Army Corps was actually stationed on the Anatolian shore of Çanakkale, consisting merely of a headquarters. It was passive with no troops but just a handful of soldiers. If Mustafa Kemal had gone to the 15<sup>th</sup> Army Corps, he would have fallen far behind the frontline, forced to observe the war from a distance. He wouldn’t have been able to partake in the battles following the enemy landings on Arıburnu, which took place only a week after this promotion. Consequently, he would never have earned the epithet “Hero of the Anafartas” which marked a turning point in his military career and future.

So the second of the moments of destiny in Çanakkale, which would impact Mustafa Kemal’s future, was the unfulfillment of the order to appoint him Commander of the 15<sup>th</sup> Army Corps.

The days between the 6<sup>th</sup> and 10<sup>th</sup> of August during the Çanakkale Wars were when the most critical and bloodiest battles were fought. The enemy’s landing operation with a new army of 50 thousand proved to be a true ordeal for the Turkish army. It was during these critical days of peril that Mustafa Kemal was promoted from Commander of the 19<sup>th</sup> Division to Commander of the Anafartas Group, won absolute victories first in the Anafartas then in Conkbayırı and disrupted the British plan to besiege and defeat the Turkish army by landing on Arıburnu. As the Commander of the Anafartas Group, Mustafa Kemal won the battles of Anafartas, Conkbayırı and Kireçtepe from the 9<sup>th</sup> to the 15<sup>th</sup> of August and thus earned himself a great reputation. He was now known as “Hero of the Anafartas”.

While the battles continued on the Anafartas front, Mustafa Kemal’s official appointment as the commander of the 16<sup>th</sup> Army Corps fighting in the Anafartas was actualized. With a decree issued on the 19 August 1915, he was transferred from his appointment as the Commander of the 15<sup>th</sup> Army Corps dated 28 July 1915, which had never been fulfilled, to his new appointment as the Commander of the 16<sup>th</sup> Army Corps.

Ater the dark days of August, September was a relatively calmer month of trench wars. Even though Mustafa Kemal had the rank of colonel, he was the Commander of the Anafartas Group comprising over a hundred thousand soldiers belonging to two separate army corps.

etmiş ve bu kırgınlıkla bağlı bulunduğu 5. Ordu Komutanı Liman von Sanders Paşa’ya bir istifa dilekçesi vermişti. Liman von Sanders bu dilekçeyi işleme koymadı. 30 Eylül 1915’te durumu Enver Paşa’ya bildirerek, müstesna derecede kabiliyetli ve cesur bir komutan olarak tanıdığı ve takdir ettiği Mustafa Kemal’in, bu büyük savaşta hizmetine ihtiyaç duyulduğunu bildirerek münasip bir şekilde gönlünün alınmasını rica etmişti. Enver Paşa da Mustafa Kemal’e gönderdiği 4 Ekim 1915 tarihli telgrafta, rahatsızlığından dolayı hatırını sorduktan sonra, son ziyaretinde vakit darlığından Anafartalar Grubu’nu ziyaret edemediğini belirterek muvaffakiyetlerinin devamını dilemiştir.

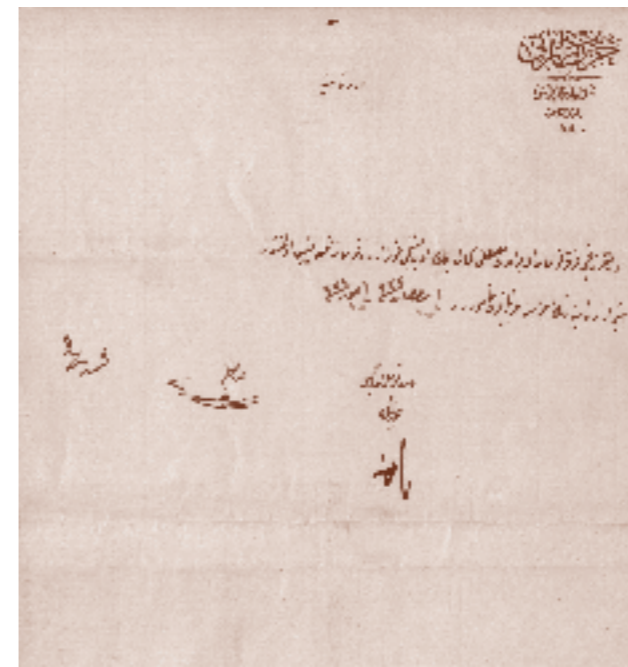
Mustafa Kemal de cevap olarak yazdığı mektupta Enver Paşa’ya teşekkürde bulunarak, başka bir cephe için hazırlanan kuvvetlerin (muhtemelen Makedonya cephesi için) başına kendisinin tayin olunarak taltifini talep etmişti.

Mustafa Kemal’in istifasında yukarıda bahse geçen Enver Paşa’nın kendisini ziyaret etmemesi kadar o sıralarda hak edip beklemekte olduğu rütbe terfiinin bir türlü gerçekleşmemesinin de etkisi olduğu muhtemeldir. (Mustafa Kemal’in beklediği terfi 1 Nisan 1916’da Doğu Cephesi’nde iken geldi ve rütbesi albaylıktan mirlivalığa (tuğgeneralliğe) yükseltilerek “paşa” unvanı aldı). Mustafa Kemal bu rütbe terfi meselesi ve istifa konusuna Salih Bozok’a yazdığı 11 Ekim 1915 tarihli mektupta üstü kapalı değinmektedir:

“Kâzım Nami ve sair arkadaşların size söyledikleri şeyin (*terfi kastediliyor*) henüz gerçekleşmemiş olması hayret vericidir. Bilirsin ki bizim maksadımız vatana büyük ölçüde hizmet etmektir. Kaderde varsa o da olur. Bir aralık canım sıkıldı. Emekli olup bir köşeye çekilmeyi de düşündüm. Olmadı. Şimdilik

19. Fırka (Tümen) Kumandanı Mustafa Kemal Bey’in 15. Kolordu Kumandanlığına atandığına dair tayin emri, 28 Temmuz 1915.

The order appointing the 19<sup>th</sup> Division Commander Mustafa Kemal Bey 15<sup>th</sup> Army Corps Commander, 28 July 1915.



**Mustafa Kemal emrindeki birlik komutanlarına her hücum öncesi maneviyatlarını yükseltici, gayrete getirici konuşmalar yapardı.**

**Mustafa Kemal delivered encouraging and motivational speeches to his troop commanders before each offensive.**

On 27 September 1915, Minister of War and Deputy Chief of Staff Enver Pasha came to inspect the army in Çanakkale. During this tour, even though he visited the Anatolian, Seddülbahir (South) and Arıburnu (North) Groups, he didn’t visit the Anafartas Group commanded by Mustafa Kemal. Mustafa Kemal interpreted this as a sign of mistrust in his person and a conscious oversight. Feeling hurt, he submitted his letter of resignation to the Commander of the 5<sup>th</sup> Army, Liman von Sanders Pasha, who ended up not putting it in process. On 30 September 1915, he reported the situation to Enver Pasha, commenting that Mustafa Kemal, whom he knew as an exceptionally talented and stout-hearted commander, was very much needed in this war. Playing a conciliatory role, he asked Enver Pasha to make appropriate amends to Mustafa Kemal. In response, Enver Pasha sent a telegram to Mustafa Kemal on 4 October 1915, first inquiring after his well-being, then explaining that he could not visit the Anafartas Group due to lack of time during his last tour, and finally wishing him continued success in the future.

Mustafa Kemal wrote back to Enver Pasha, thanking him and asking to be appointed as commander of forces being put together for another battlefield (probably Macedonia) as a reward.

It is possible that Mustafa Kemal’s decision to resign was based as much on Enver Pasha’s neglecting to visit him as the current unfulfillment of the well-deserved promotion he’d been awaiting for some time. (The promotion awaited by Mustafa Kemal came through on 1 April 1916 when he was at the Eastern Front. His rank was raised from colonel to brigadier general and he earned the title “pasha.”) Mustafa Kemal covertly touches on this issue of promotion and resignation in a letter he wrote to Salih Bozok on 11 October 1915:

“It is a wonder that the thing that was mentioned to you by Kâzım Nami and other friends (*alluding to the promotion here*) has not materialized as of yet. As you know, our goal is to serve the country at a great extent. If we are meant to, then we shall. At one point, I was demoralized. I thought about retiring to a corner. But that didn’t happen. For now, I continue to work while taking refuge in the greatness, protection and benevolence of God Almighty.”

As can be deduced from this letter, the extreme physical exhaustion he suffered as a result of ceaseless service at the battlefield, the unfulfillment of his promotion, and the treatment he had been subjected to by Enver Pasha had all combined to demoralize Mustafa Kemal to such an extent that he had even considered resigning from his post. However, even though they were hardly on best of terms, Liman von Sanders put aside his personal feelings and showed how much he appreciated Mustafa Kemal’s merits by not processing his resignation, mediating between him and Enver Pasha and ultimately persuading him to change his mind.



Cenab-ı Hakkın büyüklüğüne, himaye ve yardımına sığınarak çalışıyorum.”

Bu mektuptan da anlaşılacağı üzere Mustafa Kemal sürekli cepheye bulunmanın getirdiği bedeni rahatsızlığın üzerine, beklediği terfinin yapılmaması, Enver Paşa tarafından maruz kaldığı muamele bir araya gelince, bu halet-i ruhiye içinde her şeyden vazgeçerek emekli olmayı düşünmüş ve istifa dilekçesini vermişti. Ancak araları pek de iyi olmamasına rağmen, Liman von Sanders şahsı düşüncesini bir kenara koyarak bir kadirşinaslık örneği sergilemiş ve iyi bir komutan olarak takdir ettiği Mustafa Kemal’in istifasının bir kayıp olacağı düşüncesiyle bunu işleme koymayarak Enver Paşa ile aralarını bulmuş ve istifadan vazgeçirmişti.

Mustafa Kemal’in görevinden istifa dilekçesinin Liman von Sanders’in müdahalesiyle işleme koyulmadan sümen altı edilmesi ve istifadan vazgeçilmesi, Çanakkale muharebeleri sırasında Mustafa Kemal’in askerlik kariyeri ve istikbaline yön veren üç kader anından üçüncüsü olmuştur. İstifa dilekçesi işleme konup Mustafa Kemal 1915 yılında emekli edilseydi, birkaç ay sonra yükseleceği mirlivalık (tuğgeneral) rütbesiyle alacağı “paşa”lık unvanından mahrum bir şekilde Osmanlı ordusunun emekli albaylarından biri olacaktı. Milli Mücadele’nin lideri “Anafartalar Kahramanı Mustafa Kemal Paşa” olmayacaktı.

## “Ölmeyi emrediyorum.”

Mustafa Kemal’in Çanakkale Muharebeleri’ndeki askerlik hayatı büyük başarılarla doludur. Çanakkale Muharebeleri’nin, Türk ordusu açısından son derece buhranlı günlerinde -bilhassa çıkarmanın ilk günleri ile Ağustos ayındaki Anafartalar Çıkarması ve Muharebeleri’nde- Mustafa Kemal, şahsı gayreti, inisiyatif kullanma cesareti ve sorumluluk almaktan çekinmeyen tavrı ile tehlikenin atlatılmasında mühim bir rol oynamıştır.

Çanakkale’de başlayan savaşın bir ölüm-kalım savaşı olduğunun bilincinde olan Mustafa Kemal emrindeki birlik komutanlarına her hücum öncesi şifahen veya yazılı emirlerle maneviyatlarını yükseltici, gayrete getirici konuşmalar yapardı. Arıburnu cephesinde 1 Mayıs 1915 sabahı yapılacak genel taarruz öncesi yayınladığı emir herkesi can evinden vuracak türdendir:

“...İçimizde ve komuta ettiğimiz askerlerde Balkan yenilgisinin ikinci bir safhasını görmektense burada ölmeyi tercih etmeyenlerin bulunacağını kesinlikle kabul etmem. Şayet böyle düşünenlerin olduğunu hissediyorsanız derhal onları kendi ellerimizle kurşuna dizelim.”

Liman von Sander’s intervention in Mustafa Kemal’s resignation attempt was the third of the three moments of destiny that determined the course of Mustafa Kemal’s military career and future during the Çanakkale Wars. If the resignation petition had been processed and Mustafa Kemal had indeed retired in 1915, he would not have been promoted to brigadier general and earned the title of “pasha” in the ensuing months, he would have ended up merely as one of the retired colonels of the Ottoman army. He wouldn’t have become “Hero of the Anafartas Mustafa Kemal Pasha”.

## “I am ordering you to die.”

Mustafa Kemal’s military career in the Çanakkale Wars is full of great accomplishments. During the critical days of the Çanakkale Wars - especially for the Turkish army - namely the early days of the landing, and the Anafartas Landing and Wars in August, Mustafa Kemal played a pivotal role in averting the danger through his personal zeal, his courage and determination to take initiative and assume responsibility.

Knowing full well that the war that broke out in Çanakkale was in fact a struggle of life and death, Mustafa Kemal delivered encouraging and motivational speeches, either in person or in writing, to his troop commanders before each offensive. The order he issued just before the general offensive of 1 May 1915 at the Arıburnu battlefront was of a kind that would move the hearts and minds of everyone as it struck straight at the heart of the situation at hand:

“...I shall by no means accept that there may be those among us and among whom we lead, who wouldn’t rather die than witness a second version of the Balkan defeat. If you feel that there are people of such mind, then let them be executed by our own hands.”

Mustafa Kemal always encouraged the officers in his command in Çanakkale profusely, stressing that the gravity of their mission far outweighed that of their lives. The order he gave to his soldiers on the frontline of the offensive on the 25<sup>th</sup> of April; “I am not ordering you to attack, I am ordering you to die. By the time we die, reinforcements and other commanders can make it here to replace us” was a sheer expression of his formidable resolve.

Mustafa Kemal always showed true appreciation of the heroic and selfless acts performed during battles. As seen in the example of Sergeant Mehmed of Biga, he always made sure that heroes were aptly rewarded. Çanakkale was a place where courage and heroism, altruistic dedication and determination blended with exalted spiritual fortitude and strong faith. All these supreme qualities combined are what’s called today the “Çanakkale spirit”. Having personally witnessed these supreme qualities of Turkish soldiers on the frontlines, Mustafa Kemal described this spirit as such:

“We are not interested in individual heroic acts, he said. But I absolutely have to tell you about what happened in Bombasirtı. The distance between our respective trenches was about eight meters... It means death is certain, certain... Those in the first trench, not a single one can be saved, they fall completely... Those in the second trench, they go to replace them. But do you know, it is with such admirable dignity and perfect submission to God’s will that they go. They watch others die, they know they’ll die themselves in about three minutes. And yet there’s not a single moment of hesitation, just an unshakeable resolve. Those who know how to read are preparing to enter through the gates of Paradise with the Quran in their hands. Those who can’t read are walking reciting the Shahadah. This scene reveals the spiritual fortitude that characterizes the Turkish soldier in all its admirable and applaudable glory. I assure you; it is this exalted

Mustafa Kemal, Çanakkale’de subayları olduğu kadar emrindeki askerleri her zaman gayrete getirmiş, vazifelerinin öneminin kendi hayatlarından daha önde geldiğini ifade etmiştir. 25 Nisan günü düşmana taarruz eden erlerine verdiği; “*Size ben taarruz emretmiyorum, ölmeyi emrediyorum. Biz ölünceye kadar geçecek zaman zarfında yerimize başka kuvvetler ve kumandanlar geçebilir*” komutu onun kararlılığının ifadesiydi.

Mustafa Kemal, muharebelerde gösterilen kahramanlık ve fedakârlığı her daim takdir etmiş ve Bigalı Mehmed Çavuş örneğinde görüldüğü üzere kahramanlık gösterenlerin ödüllendirilmesini sağlamıştır. Çanakkale, cesaret ve kahramanlığın, fedakârlık ve metanetin yüksek bir maneviyat ve imanla bütünleştiği yerd. Bu üstün vasıflar “Çanakkale ruhu” olarak isimlendirilmiştir. Türk askerinin bu üstün vasıflarına cephe hattında bizzat şahit olmuş olan Mustafa Kemal bu ruhu şöyle anlatmaktadır:

“Biz kişisel kahramanlık sahneleriyle ilgilenmiyoruz, dedi. Yalnız size Bombasirtı olayını anlatmadan geçemeyeceğim. Karşılıklı siperler arasında mesafeniz sekiz metre... Yani ölüm kesin, kesin... Birinci siperdekiler, hiç biri kurtulamamacasına tamamen düşüyor. İkincidekiler onların yerine gidiyor. Fakat ne kadar gıpta edilecek bir ölçü ve tevekkülle, biliyor musunuz? Öleni görüyor, üç dakikaya kadar öleceğini biliyor. Hiç ufak bir çekingenlik bile göstermiyor. Sarsılmak yok... Okumak bilenler ellerinde Kur’an-ı Kerim Cennet’e girmeye hazırlanıyorlar, bilmeyenler Kelime-i Şehadet çekerek yürüyorlar. Bu, Türk askerindeki ruh kuvvetini gösteren hayrete ve tebrike değer bir örnektir. Emin olmalısınız ki; Çanakkale Savaşı’nı kazandıran, bu yüksek ruhtur.”

Mustafa Kemal, Çanakkale Muharebeleri’nin başladığı ilk günden yani 25 Nisan 1915’ten beri hiç aralıksız cephe hattında bulunmuş, kritik anlarda sorumluluk üstlenmiş, ateş hattının birkaç yüz metre gerisindeki karargâhında savaşın bütün meşakkatleri içinde yedi buçuk ay geçirmişti. Bu süre zarfında cepheyi hiç terk etmemişti. Artık beden en ve zihnen yorgundu. Rahatsızlığı artınca bir aylık tebdil-i hava izni alarak 10 Aralık 1915’te, Çanakkale’den ayrıldı. Yerine Fevzi Paşa (Çakmak) vekaleten Anafartalar Grubu Kumandanı oldu.

Çanakkale’den ayrılışından on gün sonra düşman önce Anafartalar ve Arıburnu’nu daha sonra da 9 Ocak 1916’da Seddülbahir’i tahliye edip Çanakkale Muharebeleri sona erdiğinden, Mustafa Kemal bir daha Çanakkale’ye dönmemiş, komutanı olduğu 16. Kolordu ile Doğu Cephesi’ne gitmiştir. ●

### KAYNAKÇA BIBLIOGRAPHY

Osmanlı Arşivi Belgeleri: BOA, İ.HB, 163/13

BOA, BEO, 4324/324280

BOA, İ.HB, 165/3

BOA, İ.HB, 171/43

BOA, İ.HB, 173/19

Atatürk İle İlgili Arşiv Belgeleri: 1911-1921 Tarihleri Arasına Ait 106 Belge, Başbakanlık Osmanlı

Arşivi Yayını, Ankara 1982.

Atatürk’ün Bütün Eserleri, Cilt: 1, Kaynak Yayınları, İstanbul 2003.

Çanakkale Muharebeleri’nde 19. Tümen Cerideleri, 1. Cilt, ATASE Yayınları, Ankara 2015.

İzzettin Çalışlar, On Yıllık Savaş, T. İş Bankası Yayınları, İstanbul 2010.

Mustafa Kemal, Anafartalar Muharebatı’na Ait Tarihçe, TTK Yayını, Ankara 1990.

Mustafa Kemal, Arıburnu Muharebeleri Raporu, TTK Yayını, Ankara 1990.

Sadi Borak, Atatürk’ün Özel Mektupları, Kaynak Yayınları, İstanbul 1998.



Birinci Dünya Savaşı devam ederken çıkan Harp Mecmuası’nın 1916 Ocak tarihli 4. sayısının kapağında, Anafartalar Grubu Kumandanı Albay Mustafa Kemal’in, Kireçtepe muntikasının savunanan birlikler namuna dikilmiş abidenin önünde çekilmiş bir fotoğrafı yayımlanmıştır.

The cover page of the 4<sup>th</sup> issue (dated January 1916) of the Harp (War) Journal, which was published throughout World War I, featured a photograph of the Anafatas Group Commander Colonel Mustafa Kemal posing in front of the monument erected in honor of the troops that defended the Kireçtepe region.

spirit that brought us victory in the Çanakkale Wars!”

Mustafa Kemal had remained on the frontline without a pause since the very beginning of the Çanakkale Wars on 25 April 1915. Always assuming full responsibility at the most critical moments, he spent seven and a half months in his military headquarters only a few hundred meters behind the line of fire, enveloped in the gruelling hardships of war. During all this time, he never left the battlefront. He was physically and mentally exhausted. When his level of discomfort increased, he took a month’s leave and left Çanakkale on 10 December 1915. In his place, Fevzi Pasha (Çakmak) became the Acting Commander of the Anafartas Group.

Ten days after his departure from Çanakkale, the enemy evacuated first the Anafartas and Arıburnu, then Seddülbahir on 9 January 1916. Thus ended the Çanakkale wars and so Mustafa Kemal did not come back to Çanakkale. He went to the Eastern Front with the 16<sup>th</sup> Army Corps under his command. ●



# ŞEVKİ PAŞA'NIN UNUTULAN ÇANAKKALE TAHKİMAT HARİTASI

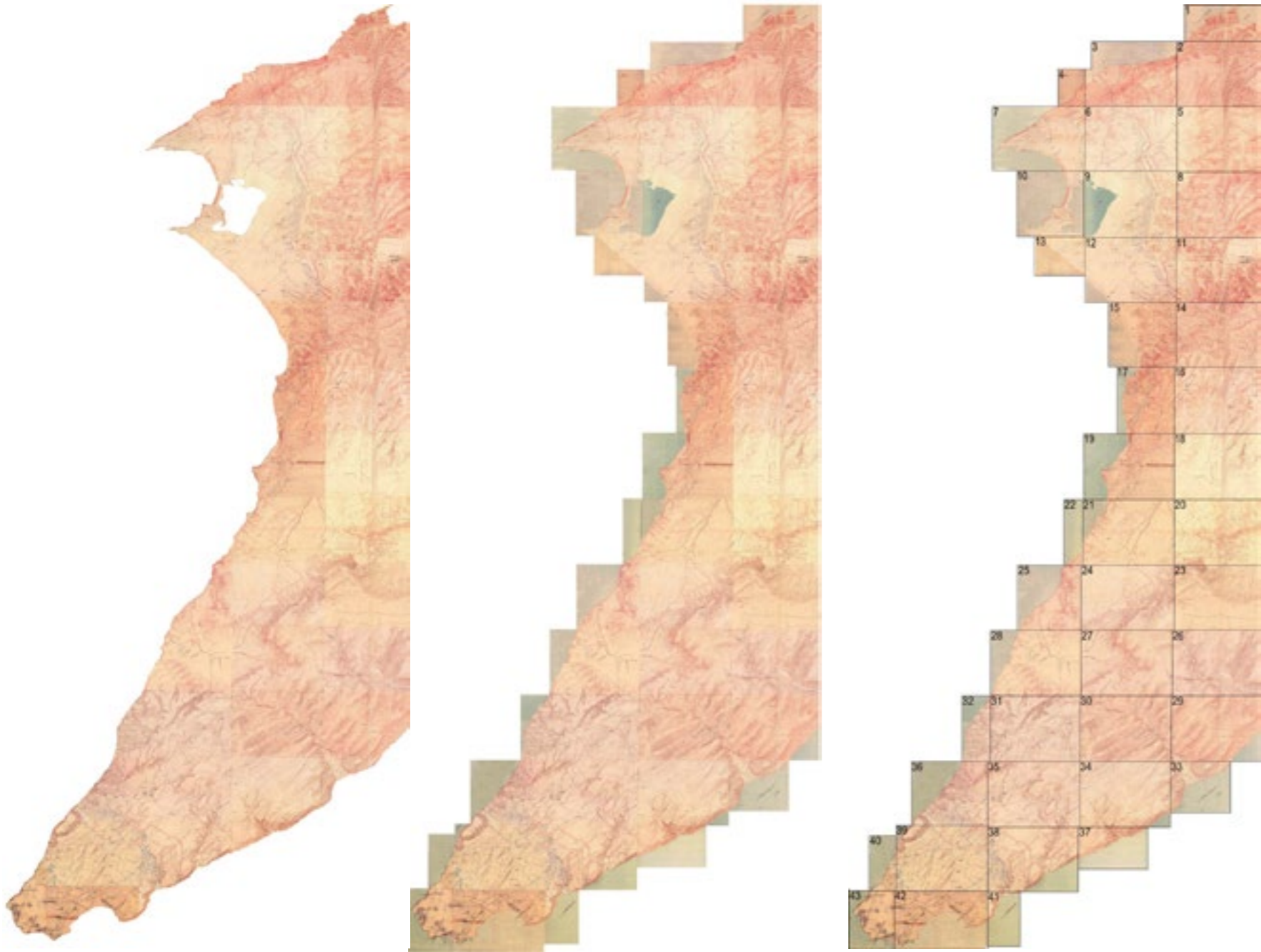
Türkiye’de modern haritacılığın öncüsü Mehmet Şevki Paşa, Çanakkale Muharebeleri’nden sonra bölgeye gönderilen bir heyetle dünyada ilk defa bir “tahkimat haritası” hazırlamış ve uluslararası haritacılık literatürüne girmiştir. Savaş bölgesindeki askerî pozisyonları,

anı ve izleri tek tek, ayrıntılı şekilde kaydeden Çanakkale

Tahkimat Haritası, uzun yıllar boyunca unutulmuş, ancak

2009 yılında yeniden basılmıştır.  MUSTAFA ONUR YURDAL ARŞİVİ

Şevki Paşa Çanakkale Tahkimat Haritası'nın (1/5000 ölçekli) bütün paftalarının (43 pafta) birleşmiş halleri. The integrated version of Şevki Pasha's Military Map of Fortifications' all (43) sections (at the scale of 1/5000).



# ŞEVKİ PASHA'S FORGOTTEN MILITARY MAP OF FORTIFICATIONS

Mehmet Şevki Pasha was the forerunner of modern cartography in Türkiye and made his mark in the culture and literature of international cartography by creating the world's first “military map of fortifications” with the help of a delegation dispatched to the region after the Çanakkale Wars. Comprising detailed records of military positions, as well as recollections and traces of the war zone, the Çanakkale Military Map of Fortifications was rediscovered and republished in 2009 following a long spell of obscurity in the recesses of memory.

## MUSTAFA ONUR YURDAL

**TÜRK** haritacılığının gelişme ve tanıtılmasında önemli yeri ve rolü olan Mehmet Şevki (Ölçer) Paşa, yaşadığı dönemin önde gelen jeodezi bilgileri arasında gösterilmiş ve modern haritacılığın uygulanmasında önderlik etmiş bir şahsiyet olmasına rağmen, daha sonraki nesiller tarafından ne yazık ki pek fazla tanınmamış ve hatırlanmamıştır.

Mehmet Şevki Paşa, Çanakkale Muharebeleri'nden sonra cepheye kartografya subaylarından oluşan bir heyet göndermiş ve dünyada ilk kez bir “tahkimat haritası” hazırlayarak bu alandaki literatüre girmiştir.

Milli Mücadele döneminde ise Paşa'nın bütün zamanını Milli Mücadele Birlikleri'ne harita yetiştirmeye ayırdığını görüyoruz. Paşa, 1921 yılı başlarında ve Haziran'ında 60'a yakın üstsubay ve subayla 170 sandık dolusu çeşitli âlet-edevat, basım makineleri ve benzerlerinin Anadolu'ya geçmesine aracılık etti. Felâh-ı Vatan Grubu aracılığıyla Anadolu'ya ait 100.000 pafta hazırlayarak bunları Millî Ordu'ya gönderdi.

**MEHMET** Şevki (Ölçer) Pasha played an important role in the development and worldwide recognition of Turkish cartography, so much so that he was counted among the foremost scholars of geodesics of his time. Even though he was a pioneer in modern cartography, he was little known and remembered by generations that followed.

Mehmet Şevki Pasha dispatched a delegation of cartography officers to the battlefield in the wake of the Çanakkale Wars and made his mark in the relevant academic literature by creating the world's first “military map of fortifications”.

Throughout the War of Independence, Pasha devoted all his time to creating maps for the troops. In the early months of 1921 and then again June, his work helped the transfer of nearly 60 senior officers and officers, as well as 170 cases of various tools, printing machines and alike into the Anatolian hinterland. With the help of “Felâh-ı Vatan (Restoration of the Nation) Group”, he prepared 100.000 map sections and sent these to the National Army.

Şevki Paşa  
Korgeneral  
rütbesindeyken.  
Şevki Pasha  
serving as  
Lieutenant General.





Harp Okulu ikinci sınıf öğrencisiyken -1885.  
Second year student at the Military Academy - 1885.



Mehmet Şevki Paşa, daha sonra Fevzi Çakmak'tan, Ankara'da kurulan Harita Dairesi Başkanlığı'na atandığı haberini alır ve bunun üzerine Mustafa Kemal (Atatürk) gibi önce deniz yoluyla Samsun'a oradan da Ankara'ya geçer. Milli Mücadele döneminin son yılında yaptığı işler ile Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın, "Harita Dairesi'nin bir sene zarfında orduya yetiştirdiği haritaların son zaferin iktisabında dâhli olmuş, Ordu bu haritalar sayesinde hedef aldığı zafere suhuletle vasıl olmuştur." (1 Mart 1923) sözlerini duyma şerefine nail olmuştur.

## Dünya Çapında Bir Haritacılık Bilgini

Mehmet Şevki Paşa, 1866 yılında İstanbul'da Defterdar semtinde doğmuştur. Henüz 12 yaşında bir ilkokul mezunu iken babasını yitirmiş, öğretim ve eğitimi tümüyle annesi Emine Hanım'ın sorumluluk ve rehberliğine kalmıştır. Yüksek öğrenimini Harp Okulu'nun teknik bölümünde yapmış olması da bilime verdiği değer ve önemle birlikte gelecekteki çalışmalarının bir kanıtı sayılabilir. Batı'nın bilim ve teknik anlayışını iyice sindirmiş olması, derin düşünme, araştırma ve uygulamada başarılı olmasını da mümkün kılmıştır. Henüz küçük rütbeli bir

Later on, Mehmet Şevki Pasha was informed by Fevzi Çakmak about his appointment as the Director of the Cartography Office newly established in Ankara. Following the footsteps of Mustafa Kemal (Atatürk), he first travelled by sea to Samsun, then continued his journey by land to Ankara. On account of his accomplishments in the final year of the War of Independence, he was honored by Ghazi Mustafa Kemal Pasha with the following statement: "The maps provided for the army by the Office of Cartography within one year were instrumental in the winning of final victory. Thanks to these maps, the army was able to achieve its targeted victory with ease." (1 March 1923)

## A World Class Scholar of Cartography

Mehmet Şevki Pasha was born in 1866 in Istanbul's Defterdar district. At the ripe age of 12, when he had just graduated from primary school, he lost his father. After that he only had his mother's guidance and support to depend on for the rest of his education. He chose to complete his higher education in the technical division of the Military Academy which was not only an indicator of his profound respect for science, but also a harbinger of his future work. He had a full grasp of the Western approach to science and technique which contributed to his successful practice of deep reflection, research, and implementation. Even as a low-ranking officer, he envisaged the possibility of using modern methods to map the vast terrains of Turkish geography. His determination to focus and steer his work in that direction was the first step on the path of his professional accomplishment. The history of Turkish cartography and Şevki Pasha's life are in fact inextricably linked. As a world class scholar of cartography and a perfect example of a military man in possession of utmost intellectual faculties, Şevki Pasha is, without a doubt, one of the rare gems of the last century. He was the Turkish Republic's first General Director of Cartography. In 1926, he took voluntary retirement while he was serving in the rank of Lieutenant General. One year after, he sadly passed away.

subay iken o günkü geniş Türk topraklarının modern yöntemlerle haritasının yapılabileceğini düşünmesi ve çalışmalarını bu yöne çevirmesi, mesleğindeki ilk aşama sayılır. Diğer taraftan Türk Haritacılık Tarihi ile Şevki Paşa'nın hayatı iç içe geçmiş ayrılmaz bir bütündür. Haritacılıkta evrensel düzeyde bir bilgin, entelektüel niteliklerin tümüne sahip olgun bir insan ve komutan örneği olarak gösterilen Şevki Paşa, kuşkusuz geçen yüzyılın yetiştirdiği az bulunur kıymetlerden biridir. Cumhuriyet döneminin ilk Harita Genel Müdürü olmak onuruna erişmişken, 1926'da Korgeneral rütbesinde iken kendi isteğiyle emekli olmuş ve bir yıl sonra 1927 yılında da hayatını kaybetmiştir.

Yukarıda anlatıldığı üzere Türk Haritacılık Tarihi ile Şevki Paşa'nın hayatı iç içe geçtiğinden Şevki Paşa'nın hayat hikâyesi Osmanlı'nın son döneminde başlayan modern Türk haritacılığının da tarihidir. Nitekim kendisi tarafından kaleme alınan *On Yıllık Türk Haritacılığı Çalışmalarının Özeti* başlıklı kitabı İtalyancaya çevrilmiş ve böylelikle belki de Piri Reis'ten sonra ilk kez Türk Haritacılığı dış dünyanın merak ve ilgisine mazhar olabilmıştır.

As recounted above, since the history of Turkish cartography and the life of Şevki Pasha are inextricably linked, Şevki Pasha's life story is in fact the history of modern Turkish cartography which began in the late Ottoman period. His book *The Summary of a Decade of Turkish Cartography Practices* was translated into Italian which meant that for the first time since Piri Reis, Turkish Cartography received the attention of the world.

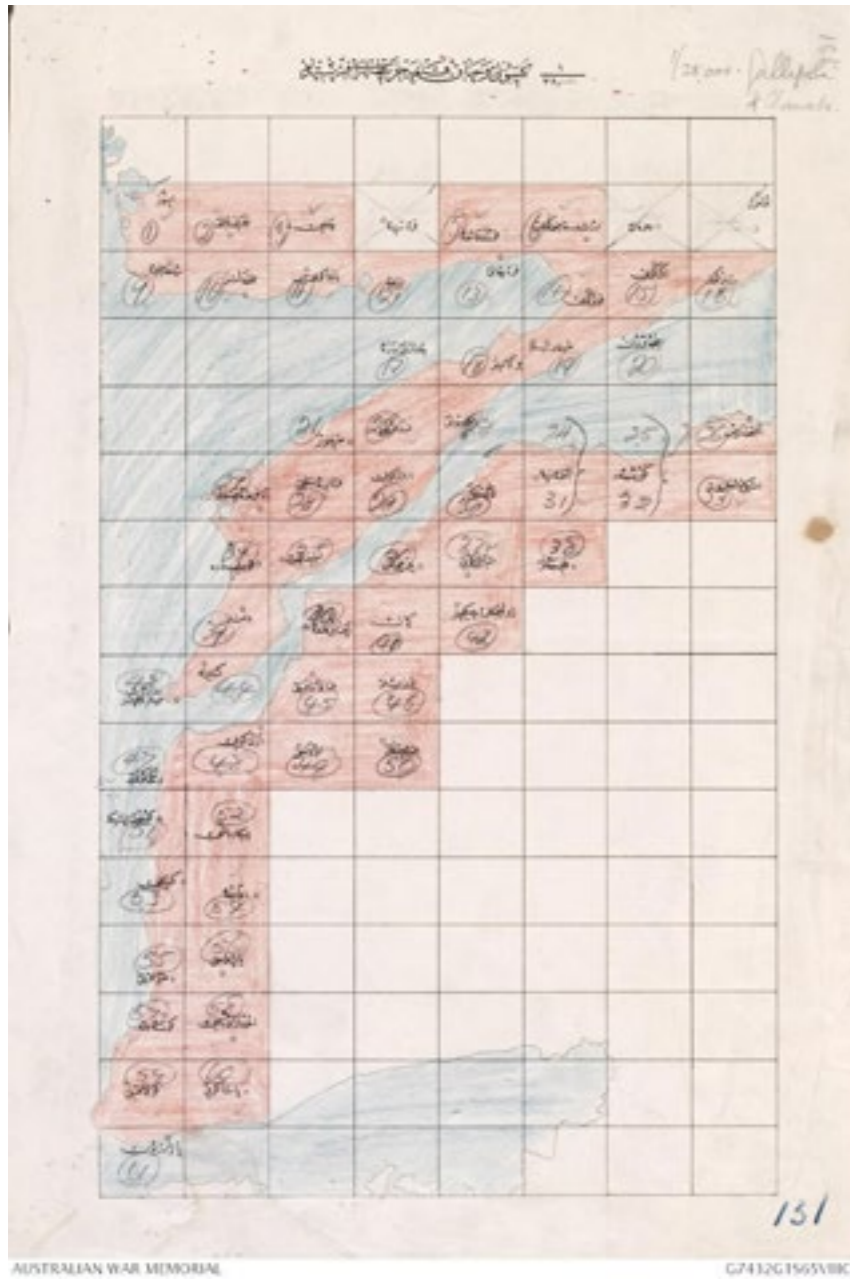
Şevki Pasha graduated from the Military Academy in 1889 carrying the rank of Staff Captain. On 22 July of the same year, he was assigned a teaching post at the Schools of Artillery and Engineering. Until December 1890, he taught the first-year students at Artillery Staff School "History of War Methods", third year students at Artillery Cadet School "Analytical Geometry", third year students at Engineering School "Design Geometry" and third year students at Artillery High School "Cosmography".

**Ordu bu haritalar sayesinde hedef aldığı zafere suhuletle vasıl olmuştur.**  
**Thanks to these maps, the army was able to achieve its targeted victory with ease.**

Berlin Harita Dairesi'ni ziyaret - 1916.  
Visit to the Berlin Cartography Office - 1916.







61 paftadan oluşan Çanakkale Boğazı haritasının (1/25.000 ölçekli) fihristi.  
Index of the 61-section map of the Çanakkale Strait (at the scale of 1/25,000).

Şevki Paşa, 1889 yılında Kurmay Yüzbaşı olarak Harbiye Mektebi'nden mezun olduktan sonra, aynı yılın 22 Temmuz'unda Topçu ve Mühendis Okulları'na öğretmen olarak atanmış, Aralık 1890 tarihine kadar Topçu Kurmay birinci sınıfına "Savaş Tekniği Tarihi", Topçu Harp Okulu üçüncü sınıfına "Çözümlemeli Geometri"; Mühendis Okulu üçüncü sınıfına "Tasarı Geometri" ve Topçu Lisesi üçüncü sınıfına "Kozmografya" bilimleri eğitimi vermiştir.

Ocak 1891'de Paris'teki Fransız Harp Akademisi'nde "kurmaylık" öğrenimini tamamlamak için seçilmiş ve burada iki buçuk yıl öğrenim görmüştür. Ağustos 1892 tarihli bir Padişah buyruğu uyarınca Harp Akademisi'ni bitirdikten sonra Fransız Ordusu Askeri Coğrafya Dairesi'nde teorik ve Uygulamalı Jeodezi Tekniği eğitimi yapmak için görevlendirilmiştir.

In January 1891, he was selected to complete his "staff" training at the French Military Academy in Paris and was schooled there for the next two and a half years. As per the Sultan's decree dated August 1892, on completion of his training at the Military Academy, he was tasked to train in Theoretical and Applied Geodesics at the French Military Office of Geography.

After his return to Türkiye, he collaborated with specialists invited from France in a committee established for the purpose of creating an "Ottoman Country Map". But unfortunately, this work was interrupted. The reasons for this interruption are explained by Şevki Pasha himself in his handwritten memoirs:

*"Under the despotic regime, just like all benevolent enterprises, the cartographic practice was also sabotaged. The committee existed only officially. Under the pretext of some absurd allegations, the committee was not allowed to carry out any field work. The French specialists were paid astronomical salaries to while away their time here for four-five years and then returned home."*

After this engagement, Şevki Pasha taught Geodesics at military academies until 1908. Upon his own initiative, he learnt the new BONN method developed by the French. For three years, he worked on calculations to design a projection chart which forms the basis of our all our map drawings today.

Having been promoted to the rank of Colonel in 1908, he wrote a detailed report on how to create a country map of the Ottoman state, an earlier project that had been hindered in its progress and left unfinished, and submitted it to the Ministry of War. Şevki Pasha's suggestions were accepted. A new Map Committee comprising divisions of Geodesics and Systematic Topography was founded under the directorship of Zeki Pasha. Şevki Pasha was assigned as the Head of Geodesics Department. In 1909, the committee started working on the new Ottoman country map spanning eastward from Bakırköy. Three years into this work, the Balkan War erupted, and the Head of the Committee and Director of the Cartography Office Zeki Pasha was assigned as the Second Chief of General Staff. Şevki Pasha was assigned to stand proxy as the Director of the Cartography Office and the Head of the Military Cartography Committee. At the beginning of the World War 1, he was assigned to these posts principally.

Türkiye'ye döndükten sonra ise "Osmanlı Ülke Haritası"nın yapılması için kurulan komisyonda Fransa'dan getirilen uzmanlarla beraber çalışmış, fakat ne yazık ki, bu çalışmalar sekteye uğramıştır. Bunun sebeplerini, Şevki Paşa kendi el yazısı ile kaleme aldığı hatıralarında şöyle anlatmaktadır:

*"İstibdat yönetimi döneminde her yararlı girişim verimsiz bırakıldığı gibi harita işleri de aynı başarısızlığa uğratıldı. Komisyon resmen var olmakla beraber anlamsız ve sözde nedenlerle bir daha arazi çalışmalarına çıkarılmadı. Fransız uzmanlar da olağanüstü maaşlarla boşu boşuna dört beş yıl kaldıktan sonra ülkelerine döndüler."*

Bundan sonra 1908 yılına kadar yüksek askerî mekteplerde Jeodezi dersleri veren Şevki Paşa kendi inisiyatifiyle, o zamanlar Fransızların geliştirdiği yeni bir yöntem olan BONN yöntemini öğrenmiş ve üç yıl hesaplarla uğraşarak bugün bütün haritalarımızın çizimine dayanak teşkil eden bir projeksiyon çizelgesi düzenlemiştir.

1908'de albaylığa terfi ettikten sonra daha önce sekteye uğrayan ve tamamlanamayan Osmanlı



## First Works of Mastery

Şevki Pasha's activities in the role of Director of the Cartography Office and Head of Military Cartography Committee can be seen as his years of mastery, which was a fact no doubt enhanced by the authority invested in his position. His work during this period involved both planning on paper and active operations in the field.

After the eruption of World War 1, he was extremely adept at providing the army with the necessary maps, printing and distributing them to the relevant offices and troops. A number of his officers employed in the Cartography Committee had been drafted to the army as part of the mobilization for the war effort. Nevertheless, he was able to get some of these officers reassigned to the Committee in December 1914. He decided to send these officers on a fieldwork assignment to continue working on the "Map of the Çanakkale Strait", which was a project that had begun before the mobilization. A map covering the two shores of the Çanakkale Strait, which was under a severe threat of occupation, was thus coming into formation. Eventually these maps were used by the Turkish troops during the landing operations on 25 April. Following the attack on the Çanakkale Strait by the allied powers in March 1915, this cartography committee issued an order for the transportation of all the valuable documents, maps,

Kurmay Yarbaylığa yükseltildiğinde. Promoted to the rank of Staff Lieutenant Colonel.  
Harp Akademisi diploması. Military Academy Diploma.

**Şevki Paşa'nın hayat hikâyesi Osmanlı'nın son döneminde başlayan modern Türk haritacılığının da tarihidir. Şevki Pasha's life story is in fact the history of modern Turkish cartography which began in the late Ottoman period.**



Harp Okulu diploması. Military School Diploma.



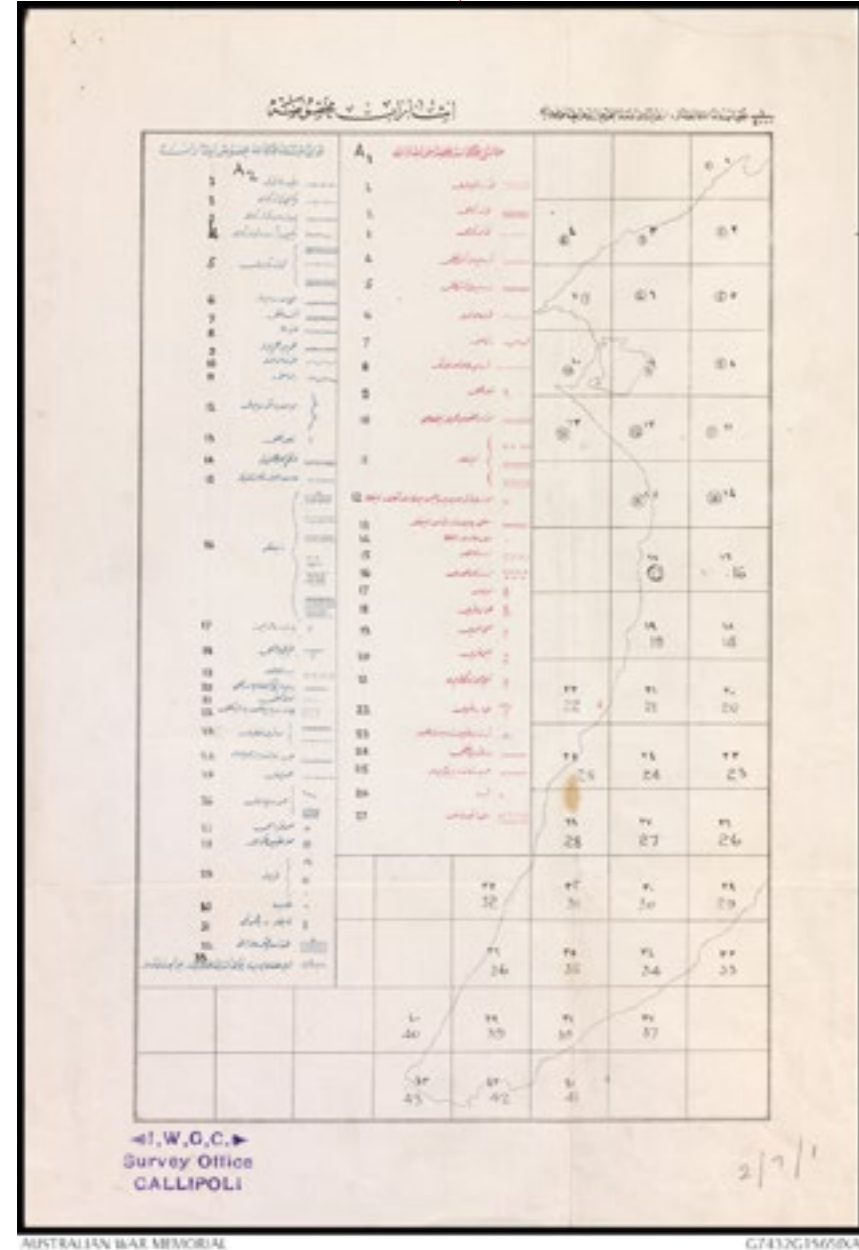


**Düşman Gelibolu Yarımadası'ndan çekilir çekilmez, gereken topograf subayları cephelere gönderilmiştir.**

**As soon as the army withdrew from the Gallipoli Peninsula, the required topography officers were dispatched to the frontlines.**

Şevki Paşa Tahkimat Haritası'nın Avustralya Savaş Müzesi envanterine geçmiş lejant paftası. The legend page of Şevki Pasha's Military Map of Fortifications inventoried at the Australian War Memorial.

ülkesi haritasının nasıl oluşturulacağına ilişkin ayrıntılı bir rapor hazırlamış ve Harbiye Nezareti'ne sunmuştur. Şevki Paşa'nın önerileri benimsenmiş; Jeodezi ve Düzenli Topografya bölümlerinden oluşmak üzere Zeki Paşa'nın başkanlığı altında



geodesics equipment and a printing machine of the Office of Cartography to Kütahya and for the cartography officers to relocate to Kütahya.

In July 1915, the committee recalled most of its officers serving in the troops on the Caucasian front. These officers were then assigned to the task of creating maps of this particular battlefield and the region of Halep. Another group of officers which were recalled later on were assigned to the same task along the Euphrates River. The printing and distribution of maps required by troops deployed in several different fronts were thus continued. For Şevki Pasha, his greatest accomplishment was hindering the Germans from accessing the cartography office. In his memoirs which record his activities from 1908 to 1918, he states:

*"On the other hand, I exerted myself to the point of risking my position and managed to keep the Germans out of my office."*

Of course, this was by no means the accomplishment that won Şevki Pasha a name in the international circuit of scientific and military practice. Şevki Pasha's most significant accomplishment at an international level was his "Çanakkale Military Map of Fortifications".

## Map of the Çanakkale Strait

As recounted by Şevki Pasha in his memoirs, the Military Cartography Committee was working on the map of the Çanakkale Strait when the World War broke out. Titled "Çanakkale Strait Map" and comprising 61 sections, this map was drawn at a scale of 1/25,000. At that scale it renders a very detailed georeferencing of the Çanakkale Strait and its environs and it is certainly a rare example of its kind that have survived to this day.



Şevki Paşa'nın 2009 yılında Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı tarafından basılan "Çanakkale Tahkimat Haritası" kitabı. Şevki Pasha's "Çanakkale Military Map of Fortifications" book published in 2009 by the General Staff Directorate of Military History and Strategic Studies.

yeni bir Harita Komisyonu kurulmuş, Şevki Paşa da bu komisyonun Jeodezi Bölümü Müdürlüğü'ne atanmıştır. Komisyon 1909'da Osmanlı ülkesi haritasını yapmak üzere Bakırköy'den doğruya gelmek suretiyle çalışmalarına başlamıştır. Üç yıl kadar süren çalışmaların ardından Balkan Harbi'nin patlak vermesi üzerine, Komisyon Başkanı ve Harita Şube Müdürü Zeki Paşa Genelkurmay İkinci Başkanı olarak görevlendirilince, Şevki Paşa da Harita Şubesi Müdürlüğü ve Askeri Harita Heyeti Başkanlığı'na vekâleten atanır; Birinci Dünya Savaşı'nın başlarında ise bu görevlere asaleten atanacaktır.

## İlk Ustalık Çalışmaları

Şevki Paşa'nın elinde yetkileri de bulundurması sebebiyle Harita Şubesi Müdürlüğü ve Askeri Harita Heyeti Başkanlığı görevlerindeki faaliyetleri âdeta ustalık dönemidir. Bu dönemdeki çalışmaları, Şevki Paşa'nın masa başında planladığı ve aynı zamanda bilfiil alanda bulunarak yürüttüğü çalışmalardır.

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasının ardından orduya gerekli olan bütün haritaları zamanında bastırarak istenilen makamlara ve askeri birliklere dağıtılmasını sağladığı gibi bir taraftan da seferberlikten sonra ordu birliklerine alınan Harita Heyeti subaylarından gereği kadarını, 1914 Aralık ayında tekrar yanına alırdırmayı başarmıştır. Bu subayları araziye çıkartarak seferberlik öncesinde hazırlanmaya başlanan "Çanakkale Boğazı Haritası" nı devam ettirme kararı alır. Tehlike altında

In fact, this map may be described as "The First Military Fortification Map by Şevki Pasha". Because Mehmet Şevki Pasha was the chief of those who created the map-in-question, and the 1/5000 scaled "Şevki Pasha Map", which comprises 43 sections, was actually based on this particular map's Anafarta-i Sagir (Little Anafarta), Kurcadere-Kocadere, Damlar, Kirte and Seddülbahir sections.

On the bottom left corner of this map which was identified by Şevki Pasha himself as the "Map of the Çanakkale Strait" is an inscription that reads: "Printed in the General Staff Headquarters Printing House, Year 1331".

Under the extraordinarily trying conditions of World War 1, the 61-section Çanakkale Strait Map created by Turkish cartographers led by Mehmet Şevki Pasha, is quite elaborate in terms of "place names" and provides important information regarding the epoch of the Çanakkale Wars.

Unfortunately, it is not known whether the map-in-question is still present in the archives of the relevant institutions in Türkiye (General Directorate of Cartography, General Commandership of Cartography, General Staff Directorate of Military History and Strategic Studies). "Map of the Çanakkale Strait" or as per its index definition "Map of Gallipoli and Çanakkale" is present in its entirety in the archives of Imperial War Museum in the UK and the Australian War Memorial.

Identified as the "Map of the Çanakkale Strait" or "Map of Gallipoli and Çanakkale", this map is the first map created on the basis of scientific data during Ottoman rule. Some of its sections were used by the Turkish army during the Çanakkale Ground Wars.



Harbiye Nezareti bahçesinde bir jeodezi aletini incelerken - 1914. Studying a geodesics instrument in the garden of the Ministry of War - 1914.





bulunan ve her an işgal edilebilme ihtimali olan Çanakkale Boğazı'nın iki yakasının haritasını tekrar yaptırmaya başlamıştır. Nitekim bu haritalar, 25 Nisan kara çıkarmaları sırasında Türk birlikleri tarafından kullanılabilmiştir.

Bu harita heyeti 1915 Mart'ında müttefiklerin Çanakkale Boğazı'na taarruzu üzerine her ihtimale karşı Harita Şubesi Heyeti'nin değerli bütün belge ve haritalarının, jeodezi âletleriyle bir basım makinesinin Kütahya'ya taşınması talimatını vermiş ve bunlarla birlikte kartograf memurlarının da Kütahya'ya geçmelerini emretmiştir.

1915 Temmuz'na doğru Kafkas cephesindeki birliklerde görevli Harita Heyeti subaylarından çoğunu da geri çekerek bu cephe ile Halep yöresinde ve daha sonra aldığı deniz subaylarıyla Fırat boyunda harita işlerini tekrar başlatmış, çeşitli cephelerin ihtiyaç duyduğu haritaların basımı ve yollanmasıyla meşgul olmuştur. Şevki Paşa'ya göre en önemli başarılarından biri Almanların harita şubesine girmelerini engellemesidir. 1908-1918 yılları arasındaki faaliyetlerini anlattığı hatıratında bunu şöyle ifade eder:

“Öte yandan da makamımı tehlikeye koyarcasına uğraşarak Almanları şubeme sokmamayı başardım.”

Elbette Şevki Paşa'nın adını milletler arası ilim ve askerlik âleminde duyuran başarısı bu değildir. Şevki Paşa'nın milletler arası seviyede kıymet taşıyan en büyük başarısı “Çanakkale Tahkimat Haritası”dır.

## Çanakkale Boğazı Haritası

Şevki Paşa hatıralarında bahsettiği üzere Askeri Harita Heyeti, Cihan Harbi başladığı sırada Çanakkale Boğazı haritası üzerinde çalışmaktadır. “Çanakkale Boğazı Haritası” olarak tanımlanan ve 61 paftadan oluşan bu harita 1/25.000 ölçekli olup, Çanakkale Boğazı ile yakın çevresini bu ölçekte ve oldukça ayrıntılı tanımlayan, Osmanlı döneminden günümüze ulaşmış nadir haritalardan biridir. Aslında bu harita için, “İlk Şevki Paşa (Tahkimat) Haritası” demek de mümkündür. Çünkü Mehmet Şevki Paşa, söz konusu haritayı yapanların amiri durumunda olduğu gibi, 43 paftadan oluşan 1/5000 ölçekli “Şevki Paşa Haritası” da bu haritanın Anafarta-i Sagir (Küçük Anafarta), Kurcadere-Kocadere, Damlar, Kirte ve Seddülbahir paftaları esas alınarak yapılmıştır.

Mehmet Şevki Paşa'nın kendi ifadesiyle “Çanakkale Boğazı Haritası” olarak tanımlanmış

On account of these qualities and the light it sheds on our recent history through the featured place names, it is a highly important document.

## The Military Map of Fortifications Forgotten on the Shelves

In his activity report titled “The Summary of Organized Activities and Works for the Acquisition of the Ottoman Country Map in the Decade Between 1908 and 1918”, Mehmet Şevki Pasha explains the reasons for and the means by which the Military Map of Fortifications was created:

““In 1915, it was deemed necessary to show the fortifications of the two opposing sides on an extensive map before they were destroyed by the elements or other such factors, to serve the purpose of guiding the historical recordings of the great war events that took place in the battlefronts of Seddülbahir, Ariburnu and Anafartas and ensuring the eternal safekeeping, depiction and animation of the memory of the Turkish defense victory. To that end, all the necessary communications were conducted, and arrangements were made with the 5<sup>th</sup> Army Chief of Staff. As soon as the army withdrew from the Gallipoli Peninsula, the required topography officers were dispatched to the frontlines mentioned above. These officers first made in situ markings of all the fortifications of both sides on the 1/25,000 scaled Seddülbahir, Kirte (Alçitepe), Kocadere and Little Anafarta sections. Then



Fransa Hükümeti tarafından verilen Şövalye Nişanı - 1895.

The Order of Chevalier given by the French Government - 1895.



Legion d'Honneur belgesi - 1907.

Legion d'Honneur document - 1907.



Fransa Astronomi Derneği tarafından verilen diploma.

Diploma given by the French Astronomical Society.



Kurtuluş Savaşı sırasında makam odasında otururken.

Sitting in his office during the War of Liberty.

bu haritanın bütün paftalarının sol alt köşesinde; “Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Matbaasında Tab Edilmiştir, Sene 1331” şeklinde bir ibare bulunmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı'nın olağanüstü zor şartları altında, Mehmet Şevki Paşa'nın önderliğindeki Türk haritacılarının oluşturduğu 61 paftadan oluşan Çanakkale Boğazı Haritası, içerdiği “yer isimleri” bakımından da bir hayli zengin olup, Çanakkale Muharebeleri'nin yaşandığı döneme ait çok önemli bilgiler sunmaktadır.

Ancak söz konusu haritanın hâlen Türkiye'deki ilgili kurumların (Harita Genel Müdürlüğü, Harita Genel Komutanlığı, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı gibi) arşivlerinde olup olmadığı bilinmemektedir. “Çanakkale Boğazı Haritası” ya da fihrist bölümünde tanımlandığı şekliyle “Gelibolu ve Çanakkale Haritası”, bütünüyle İngiltere'deki Kraliyet Savaş Müzesi ve Avustralya Savaş Anıtı arşivlerinde bulunmaktadır.

“Çanakkale Boğazı Haritası” ya da “Gelibolu ve Çanakkale Haritası” olarak tanımlanmış bu harita, Osmanlı döneminde, bilimsel verilerle hazırlanmış ilk harita olması ve bazı paftalarının Türk Ordusu tarafından Çanakkale Kara Muharebeleri'nde kullanılmasının yanı sıra, içerdiği yer isimleri ile yakın tarihimize ışık tutan, çok önemli bir belgedir.

## Raflarda Unutulan

## Tahkimat Haritası

Mehmet Şevki Paşa kendisinin hazırladığı “1908'den 1918 Sonuna Kadarki On Yıllık Dönemde Osmanlı Ülkesi Haritasının Alımı İçin Yapılan Örgütlenme ve İşlerin Tarih Özeti” adlı faaliyet raporunda Çanakkale Tahkimat Haritası'nın nasıl ve neden yapıldığını şu şekilde ifade etmektedir:

for the purpose of showing all the fortifications in a detailed and accurate fashion, the sections-in-question were enlarged to the scale of 1/5000 at the Branch Drawing Office, 43 sections at the scale of 1/5000 were prepared and submitted to the topographers. These 43 sections were applied on site, instrumentally corrected according to the 1/5000 scale, and the process of showing all the fortifications in parts on these sections was started. By February 1916, a great volume of work has been accomplished.”

Even though there are minor mistakes on this military map of fortifications, it wouldn't be right to hold the cartographers responsible for these, for the bulk of the responsibility lies with the soldiers who must have unintentionally misguided the cartographers. In September 1915, with the great raids being over, the principal combatant forces had begun to leave the peninsula. Since the principal troops with mastery over the ground had already left, some inevitable mistakes were made on the map.

But unfortunately, we the Turks had forgotten this valuable historical record on dusty shelves. Until in 2002, the late Prof. Raci Bademli and his team uncovered some references to this map while working on the drafting of the Gallipoli Peninsula Historical National Park (Peace Park – GPHNP) Long Term Development Plan. In this report, Şevki Pasha's



“1915 yılında Seddülbahir, Arıburnu ve Anafartalar Cepheleri’nde geçen büyük savaş olaylarının tarihini yazmada kılavuz olmak ve Türk savunma zaferini sonsuzluğa kadar yaşatmak, saptamak ve canlandırmak amacıyla; her iki düşman tarafın tahkimatının, hava etkisi ve benzeriyle yok olmadan, bütün ayrıntılarıyla geniş kapsamlı bir harita üzerinde gösterilmesi düşünülmüştür. Bu doğrultuda 5’inci Ordu Kurmay Başkanlığı ile haberleşip kararlaştırılarak, düşman Gelibolu Yarımadası’ndan çekilir çekilmez, gereken topograf subayları yukarıda adı geçen cephelere gönderilmiştir. Yukarıda anılanlar ilk önce, 1/25.000 ölçeğindeki Seddülbahir, Kirte (Alçitepe), Kocadere ve Küçük Anafarta paftaları üzerine her iki tarafın bütün tahkimatını yerinde işaretlemişlerdir. Daha sonra tahkimat bütün ayrıntılarıyla doğru olarak gösterilmek üzere adı geçen paftalar, Şube Resimhanesi’nde 1/5.000 oranına göre büyütülmüş ve 1/5.000 ölçeğinde 43 adet pafta hazırlanarak topograflara verilmiştir. Bu 43 adet pafta arazi üzerine uygulanmış, 1/5.000 ölçeğe göre aletle düzeltilmiş, bütün tahkimat bölümler halinde bu paftalar üzerinde gösterilmeye başlanmış ve Şubat 1916 sonuna kadar büyük çapta bir iş meydana getirilmiştir.”

Bu tahkimat haritasında birtakım ufak tefek hatalar mevcut olsa da bu hataların sebebini haritacılar da aramak doğru değildir; sorumluluğu, her ne kadar kötü niyet söz konusu olmasa da, haritacılar mihmandarlık yapan askerlerde aramak daha doğrudur. Nitekim Eylül 1915’te cephedeki, büyük taarruzların bitmesiyle asıl muharip unsurlar peyderpey yarımadadan ayrılmaya başlamıştı. Dolayısıyla araziye hâkim esas birlikler de sahayı terk ettiği için önüne geçilemeyen bazı hatalar da haritaya yansımıştır.

Fakat biz Türkler olarak maalesef bu değerli tarihi kaydı tozlu raflarda unutmuştuk. Ta ki, 2002 yılında rahmetli Raci Bademli Hoca ve ekibinin Gelibolu Yarımadası Tarihi Millî Parkı (Barış Parkı-GYTMP) Uzun Devreli Gelişim Planı’nı hazırladığı sırada bu haritadan bahsedilen bazı referanslara ulaşmalarına dek. Bu raporda Şevki Paşa paftasının ne kadar önemli evrensel bir değer olduğu ve Türkler tarafından nasıl unutulduğundan da bahsediliyor.

Charles Bean tarafından yanlışlıkla “Şevket Paşa” olarak yapılan bir atfı izleyen ODTÜ Gelibolu Yarımadası Barış Parkı Yarışma Ofisi, Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı (ATASE) arşivlerinde söz konusu haritanın bir kopyasını bulmuştur. Bulunan takımda lejant paftası eksikti ve bu hâliyle kullanılması çok zor olduğundan bunun üzerine Avustralya Büyükelçiliği’nin yardımlarıyla



Şevki Paşa’nın ailesi, oturan: Eşi Ayşe Seviye Ölçer, ayakta: Büyük kızı Vesime ve oğlu Ahmet Sabri Ölçer. Şevki Pasha’s family, seated: Wife Ayşe Seviye Ölçer, standing: Eldest Daughter Vesime and son Ahmet Sabri Ölçer.

map is recognized as a universal asset. The report also mentions how the map was forgotten by the Turks. Pursuing Charles Bean’s mispronounced reference to “Şevket Pasha”, the METU Gallipoli Peninsula Peace Park Competition Office uncovered a copy of the map-in-question in the archives of the General Staff Directorate of Military History and Strategic Studies. The set that was found was missing the legend section. Since the map would be of little use without this section, the help of the Australian Embassy was sought to obtain a colored copy of it. After that the map was used firstly for the purposes of the Gallipoli Peninsula HNP (Peace Park) International Idea and Design Competition and then in service of the LTDP. Later on, the General Staff Directorate of Military History and Strategic Studies gained further cognizance of the situation, printed Şevki Pasha’s Map under the title of “Çanakkale Military Map of Fortifications”

lejant paftasının renkli bir kopyası edinildi ve harita önce Gelibolu Yarımadası TMP (Barış Parkı) Uluslararası Fikir ve Tasarım Yarışması, sonra da UDBG amaçlarına yönelik olarak kullanıldı. Sonrasında 2009 yılında ATASE durumun farkına vararak Şevki Paşa Haritası’nı “Çanakkale Tahkimat Haritası” olarak basıp satışı sundu. O vakitten sonra tarihçiler, mahallî tarihçiler, Çanakkale Muharebeleri ve Birinci Dünya Savaşı araştırmacıları tüm arazi çalışmalarını bu harita üzerinde kurgulamışlardır. Nitekim harplerin tarihi de mevcut coğrafyasından bağımsız okunamazdı. ●

#### MEHMET ŞEVKİ PAŞA’NIN KAZANDIĞI MADALYA VE NİŞANLAR

- 16 Şubat 1895’de Dördüncü Osmanî Nişanı,
- 13 Mart 1895’de Fransa Hükümeti’nin Legion d’Honneur Nişanı’nın Şövalye rütbesi,
- 15 Mayıs 1897’de Üçüncü Mecidi Nişanı,
- 17 Ağustos 1898’de Yunan Savaşı Madalyası, (Harita Genel Müdürlüğü’nde bulunan bu madalya belgesinin arkasına hak etmediğini yazmıştır.)
- 14 Ekim 1903’de tebdilen Üçüncü Osmanî Nişanı,
- 26 Ekim 1905’de Gümüş İmtiyaz Madalyası,
- 30 Kasım 1907’de Fransa’nın Legion d’Honneur Nişanı’nı tebdilen (Ofisiye) rütbesi,
- 18 Temmuz 1915’de tebdilen ikinci Mecidi Nişanı,
- 15 Ağustos 1915’de Donanma Madalyası,
- 21 Aralık 1915’de Gümüş Liyakat Harp Madalyası,
- 22 Ocak 1917’de Gümüş İmtiyaz Harp Madalyası,
- 1917 yılı içinde Alman Demirsalıp Nişanı,
- 8 Mart 1917’de Harp Madalyası,
- 23 Ağustos 1917’de tebdilen Kılınçlı İkinci Mecidi Nişanı,
- 3 Eylül 1917’de Avusturya’nın Üçüncü Sınıf Askeri Liyakat Madalyası,
- 16 Kasım 1917’de Prusya’nın Yıldızlı Kılınçlı Taç Kral Nişanı’nın ikinci rütbesi,
- 6 Aralık 1917’de Bronsvik Dukalığı’nın Liyakat Madalyası,
- İstiklal Madalyası (Bu madalya ölümünden sonra verilmiştir).

#### MEHMET ŞEVKİ PAŞA’NIN ESERLERİ

- Mesail-i Cebriye (Bu kitabı çeviridir).
- Nazari ve Ameli Taksim-i Arazi (Teorik ve Uygulamalı Geodezi) (İlk kez 1911’de, genişletilmiş biçimiyle ikinci kez 1916 yılında yayımlanmıştır).
- 1:200.000 Ölçeğindeki İstikşaf Haritaları Kılavuzu: 1914 yılında yayımlanmıştır.
- Hurdebinli (Büyüteçli) Teodolit: 1916 yılında yayımlanmıştır.
- Hatâlar Nazariyatı: 1916 yılında yayımlanmıştır.
- Nirenginin Tersimen Muvazenesi: 1916 yılında yayımlanmıştır.
- 1908’den 1918’e Kadar Geçen Sürede Modern Türk Haritacılığı’nın Faaliyetleri Raporu (Millî Mücadele döneminde yazılmıştır).
- Şevki Paşa Tahkimat Haritası (2009 yılında Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı tarafından basılmıştır).

and made it available for purchase. From then on, historians, local historians, and researchers of the Çanakkale Wars and World War 1 all began to use this map to plot their field studies. Because as a matter of fact, it would be impossible to read the history of wars without regard for the geography on which they occurred. ●

#### MEDALS AND DECORATIONS WON BY MEHMET ŞEVKİ PASHA


- 16 February 1895 Fourth Class Order of Osmanieh.
- 13 March 1895 France, Order of the Legion of Honor, Distinction of Knight.
- 15 May 1897 Third Class Order of the Medjidie.
- 17 August 1898 Greek War Medal (On the back of this medal kept in the General Directorate of Cartography, he wrote that it was undeserved).
- 14 October 1903 (in replacement) Third Order of Osmanieh.
- 26 October 1905 Silver Distinction Medal.
- 30 November 1907 (in replacement) France, Order of the Legion of Honor, Distinction of Officer.
- 18 July 1915 (in replacement) Second Order of Medjidie.
- 15 August 1915 Navy Medal.
- 21 December 1915 Silver Medal of Merit.
- 22 January 1917 Silver Distinction War Medal.
- In 1917 Germany, Order of Demir Salip.
- 8 March 1917 War Medal.
- 23 August 1917 (in replacement) Second Class Order of Medjidie with Sword.
- 3 September 1917 Austria, Third Class Medal of Military Merit.
- 16 November 1917 Prussia, Second Distinction of Crown King Order with Star and Sword.
- 6 December 1917 Duchy of Brunswick, Medal of Merit.
- War of Independence Medal (This medal was given to him after his passing).

#### MEHMET ŞEVKİ PAŞA’S WORKS

- Mesail-i Cebriye (This book is a translation).
- Nazari ve Ameli Taksim-i Arazi (Theoretical and Practical Geodesics) (First published in 1911, and then in 1916 in an expanded edition).
- 1:200.000 Scale Reconnaissance Maps Guide: published in 1914.
- Theodolite with Magnifier: published in 1916.
- Theory of Errors: published in 1916.
- Illustrated Equilibrium of Triangulation: published in 1916.
- Activity Report of Modern Turkish Cartography from 1908 to 1918 (written during the War of Independence).
- Şevki Pasha Military Map of Fortifications (Published in 2009 by the General Staff Directorate of Military History and Strategic Studies)..



# “GİTTİLER... GEÇEMEDİLER... GEÇEMEYECEKLER!”

Osmanlı İmparatorluğu'nun 18 Mart 1915'te Çanakkale'de kazandığı zafer, dünya tarihinin dönüm noktalarından biridir. İtilaf Devletleri, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı kontrol altına almak amacıyla Gelibolu Yarımadası'na büyük bir harekât gerçekleştirmiş, ancak inanılmaz bir savunmayla karşılaşmıştır. 18 Mart, “Çanakkale Geçilmez” sözünün doğduğu gündür.  AHMET YURTTAKAL ARŞIVI

Çanakkale  
Boğazi'nda  
İngiliz  
savaş gemisi  
Irresistible  
batarken.  
The British  
battleship  
Irresistible  
sinking in the  
Çanakkale Strait.

# “THEY LEFT... THEY COULD NOT PASS... THEY MAY NOT PASS!”

The victory won by the Ottoman Empire on 18 March 1915 in Çanakkale is a turning point in the history of the world. The Allies launched a major military operation on the Gallipoli Peninsula but encountered an incredibly strong defense force. 18<sup>th</sup> of March is the day when the phrase “Çanakkale is Impassable” was coined. **AHMET YURTTAKAL**



**İTİLAFLAR** Devletleri'nin en büyük emeli olan İstanbul'u ele geçirmenin anahtarı Çanakkale'ydi. Anadolu'nun kapısı Çanakkale Boğazı idi. 13 Ocak 1915'te toplanan İngiliz Savaş Konseyi uzun ve hararetli görüşmelerden sonra Şubat ayında hedefi İstanbul olacak bir seferin kararını aldı.

İtilaf Devletleri'nin bu kararı Osmanlı Devleti'nin de savaş hazırlıklarını hızlandırmasına neden oldu. 19 Şubat 1915'te yapılan ilk taarruzda başarılı olamayan Müttefik Donanması bir sonraki bombardımanını 25 Şubat'ta yaptı. Bu bombardıman başarılı oldu. Boğaz harekâtının ilk aşaması yani Boğaz'ın giriş tabyaları Orhaniye, Kumkale, Ertuğrul ve Seddülbahir ağır hasar aldı ve kullanılamaz hale geldi. Müttefikler Boğaz harekâtının ilk hedefini gerçekleştirmiş, sıra Kilitbahir-Çanakkale arasındaki müdafaa hattının susturulması ve Boğaz'ı koruyan mayınların temizlenmesine gelmişti.

18 Mart'a kadar mayın tarama ve tabyalara saldırı girişimi devam etti.

18 Mart 1915 sabahı Limni Adası'na gelen General Hamilton, Mondros Limanı'nda gördüğü manzarayı “Hayatımda o kadar çok savaş gemisi ve yardımcı geminin bir arada toplandığını hiç görmemişim.” diyerek tasvir

**CONQUERING** İstanbul was the greatest aspiration of the Allied Powers and the key for its achievement was Çanakkale. The Çanakkale Strait was quite literally the gate to Anatolia. The British War Council convened on 13 January 1915 and after long and heated discussions, decided to launch a campaign in February with İstanbul as the main target.

This decision by the Allied Powers caused the Ottoman Empire to expedite its war preparations. The first offensive by the Allied Fleet on 19 February 1915 was unsuccessful. The next bombardment was on 25 February, and it was successful. The first stage of the operation on the Strait targeting the entry point bastions took out Orhaniye, Kumkale, Ertuğrul and Seddülbahir which suffered heavy damages and became unserviceable. Having achieved their first target, the Allied Powers now moved on to their next target which involved the suppression of the defense line between Kilitbahir and Çanakkale and clearance of the mines protecting the Strait.

Mine sweeping and attacks on the bastions continued until March 18.

On the morning of 18 March 1915, General Hamilton arrived on the island of Lemnos and described the scene he witnessed at the port of Moudros: “I had never before seen such a large gathering of battleships and auxiliary vessels.” When the





Birleşik filonun devasa gemilerinden bir tanesi. Öncesinde savaş öncesi geminin bordasında dua ediliyor. One of the gargantuan ships of the Allied Fleet. A praying session on the board of the ship before the battle.

**Hayatımda o kadar çok savaş gemisi ve yardımcı geminin bir arada toplandığını hiç görmemiştim. I had never before seen such a large gathering of battleships and auxiliary vessels.**

etmişti. Toplanan gemiler sabah Queen Elizabeth zırhlısından çekilen işaret flamasıyla harekete geçtiğinde saatler 08.15'i gösteriyordu. Amiral John de Robeck komutasındaki Müttefik Filosu ağır yenilgi alacağı Çanakkale Boğazı'na doğru hızla ilerliyordu.

Sabah saat 10.00'da Boğaz girişine yaklaşan Donanma, Türk gözetleme postalarının o zamana kadar gördüğü en kalabalık donanma idi. 18 muharebe gemisi, refakat kruvazörleri ve mayın arama-tarama gemilerinden oluşan yüzden fazla gemi Boğaz'a yaklaşmaktaydı.

Artık Türk tabyaları, günlerdir Boğaz'ı bombardıman eden Donanma'yı beklemektedir. Donanma bir saat içinde Boğaz'dan içeri girmeye başladığında saatler 11.15'i göstermektedir. Üç hat halinde 18 savaş gemisi ile Boğaz'a giren Donanma'nın 1. (A) hattı ilk manevrayı yapar. Saat 11.15'te

gathered ships began their move cued by the signal flag raised on the battleship Queen Elizabeth, it was 08.15. The Allied Fleet commanded by Admiral John de Robeck sailed swiftly towards the Çanakkale Strait where it would suffer a terrible defeat.

The Fleet arrived at the entrance to the Strait at 10.00. It was the largest fleet ever seen from the Turkish observation posts until that day. More than a hundred ships including 18 battleships, escort cruisers and mine sweepers were approaching the Strait.

The Turkish bastions were waiting for the arrival of the Fleet which had been bombarding the Strait for days. When the Fleet began to enter the Strait, it was 11.15. Eighteen battleships were making the entrance in three lines. The 1<sup>st</sup> (A) line executed the first maneuver. At 11.15 am Battleship Triumph started the first gunfire from 13,000 meters on the hillside of Halileli on the Anatolian shore.

Triumph muharebe gemisi, Anadolu yakasındaki Halileli sırtlarına 13 bin metreden ilk ateşi açtı. İntepe'deki 12 santimlik muhasara bataryası ateşe karşılık verdi. Bu ilk mermiyle Çanakkale Boğaz Muharebesi başlamıştı.

## Komuta Cevat Paşa'da

Her iki tarafın da artık dönüşü yoktur. Stratejik açıdan perişan durumda olan Boğaz savunmasını yeniden planlanmış olan Müstahkem Mevkii Komutanı Cevat Paşa, tabya ve bataryalara yeni top ve asker yerleştirir. Tüm bu çalışmalar yapılırken Selahattin Adil Bey Cevat Paşa'nın bu durumunu şöyle özetleyecektir: "... Cevat Paşa hiçbir zaman karamsar ve ümitsiz olmadı."

Bir tarafta çağın son model 382 topu havi savaş makinaları, diğer tarafta Boğaz'ın her iki tarafına yerleştirilmiş atış menzili kısa olan 82 top... Bu dengesiz muharebede Türk tarafının yapacak bir şeyi yoktur, cephane de yeterli değildir ve her şeyden önce gemiler Türk toplarının menzili dışındadır. Kara topçusu ile deniz topçusu arasında düello başlamıştır.

Sabah hava keşfi yapan Binbaşı Schneider ve Yüzbaşı Serno uçuşlarını tamamladıktan sonra Bozcaada arkasında gemilerin Boğaz'a doğru yaklaştıklarını haber verir. Bu raporun özünü Selahattin Adil Bey hemen Cevat Paşa'ya bildirir. Cevat Paşa, bu sırada Maydos'ta (Eceabat'ta) bulunan 19. Tümen Komutanı Mustafa Kemal'i ziyaret etmiş, birlikte Kirte (Alçıtepe) tarafında bulunan birlikleri teftişe gitmiştir. Bu sırada Müttefik donanmasının fevkalade bir hazırlık içinde Boğaz'dan içeriye girdiğini görmeleri üzerine Cevat Paşa derhal karargâhına geri döndüğünü şöyle anlatıyor:

*"19. Tümen Komutanı Yarbay Mustafa Kemal Bey'le beraberdik. Kirte'ye gittik. Bu sırada düşman donanmasının Boğazlar'a doğru ilerlemekte olduğunu gördük. Gemilerin almış olduğu tertibata nazaran bunun alelade bir harekât olmadığına kani olarak hemen Alçıtepe'ye doğru geri döndük. Bu anda ilk taarruz mermisi başımızın üzerinden geçerek Alçıtepe'ye saplandı. Hemen Maydos'a hareketle Mustafa Kemal Bey'den ayrılarak Çanakkale'ye döndüm."*

Cevat Paşa'nın teftişi sırasında başlayan Boğaz Muharebeleri'ni Kurmay Başkanı Selahattin Adil Bey yönetir. Bu büyük sorumluluk altında ezilen Selahattin Adil Bey, Cevat Paşa'nın gelip komutayı devralmasıyla üzerinden büyük bir yük kalktığını ifade eder. Selahattin Adil Bey, Cevat Paşa'nın geri dönüşü ile Fransız zırhlısı Bouvet'nin batışının aynı ana denk gelmesini "*Paşa'nın ayağının uğuruna*"

The 12 centimeters hillside battery in İntepe reciprocated the gunfire. With this first bullet, the Çanakkale Strait War started.

## Cevat Pasha in Command

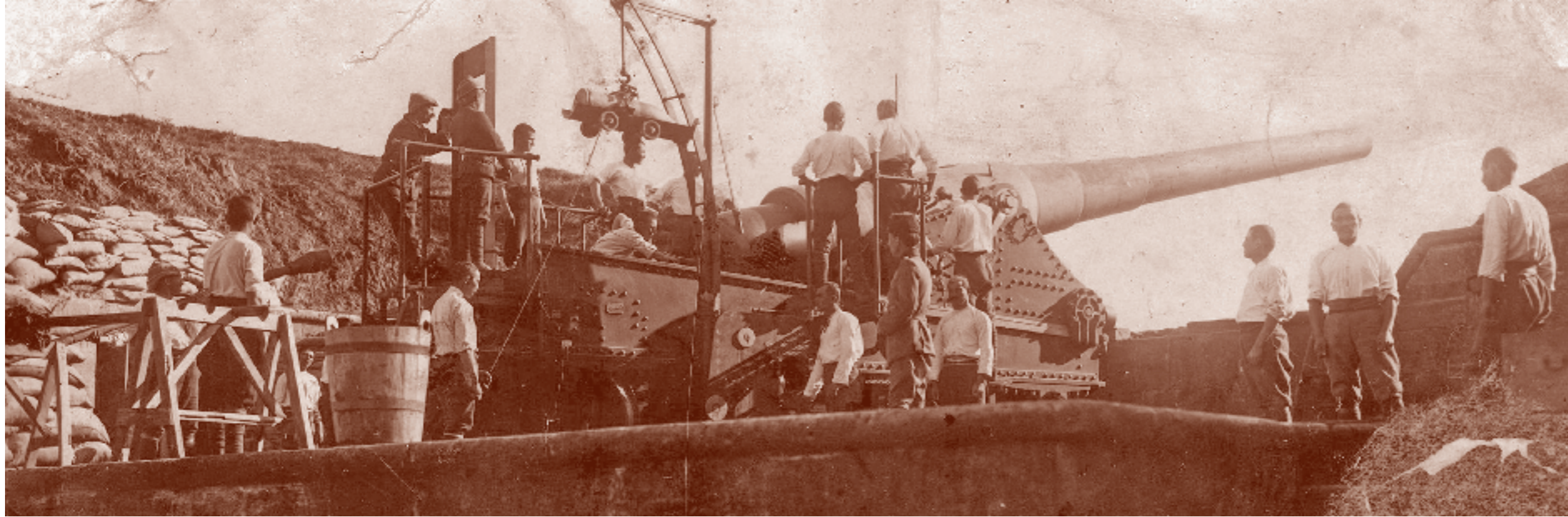
There was no turning back for either side now. The defense of the Strait was in a dire situation strategically. Stronghold Commander Cevat Pasha renewed the defense plan and emplaced new cannons and soldiers in the bastions and batteries. As later described by Selahattin Adil Bey, while all this work was underway, "... Cevat Pasha never lost hope or grew pessimistic."

On the one side state-of-the-art war machines including 382 cannons, and on the other 82 cannons with short shooting range emplaced on the two shores of the Strait... In this asymmetric warfare, the Turkish side was at a disadvantage as they were short on ammunition and the ships were out of the shooting range of Turkish cannons. The duel between the land gunners and marine gunners started.

18 Mart Kahramanı Cevat Paşa. The hero of March 18<sup>th</sup>. Cevat Pasha.







Rumeli Mecidiye Tabyası'nda askerler top başında.

Soldiers in charge of the cannons at Rumelia Mecidiye Bastion.

bağlamaktadır. Saat iki gibi Çanakkale'ye geçen Cevat Paşa önce Müstahkem Mevki karargâhına gitmiş, daha sonra Hamidiye Tabyası, Çimenlik Kalesi ve Dardanos tabyalarını ziyaret etmiştir.

## Ağır Bombardıman

Amiral gemisi de olan Queen Elizabeth, Çimenlik Kalesi'ni ve Anadolu Hamidiye Tabyası'nı, Truva (Troy) savaşlarının Yunan kralının ismini taşıyan Agememnon Rumeli Mecidiye Tabyası'nı, Lord Nelson Namazgâh Tabyası'nı, Inflexible ise Rumeli Hamidiye Tabyası'nı kendine hedef seçmiştir. Tüm donanma bütün gücüyle aralıksız ateşe başlamıştır.

Saat 11.45 sularında Queen Elizabeth de ateşe başlar. 38 santimlik mermileri 24 kilometre mesafeden Çanakkale şehrini ve Kilitbahir sırtlarını çoktan harabeye çevirmiştir. Büyük İskender'den Gazi Süleyman Paşa'ya nice harbe şahit olan Boğaz şimdiye kadar böyle ağır bir bombardıman görmemiştir. O gün atılan yüzlerce top mermisi düştükleri yerlerde 10-12 metre çapında ve 3-4 metre derinliğinde çukurlar açacak, toprağın altını üstüne getirecektir.

Bombardıman çok ağırdır, Boğaz'ın sırtlarında, Çanakkale şehrinde birbirini ardına patlamalar ve yükselen dumanlar görülmektedir. Saat 11.50'de Çimenlik istihkâmındaki bataryanın cephaneliği patlar. Saat 12.00'de Rumeli Hamidiye Tabyası'na ait iki adet 35,5 santimlik top isabet alarak kullanılamaz hale gelir.

Bu sırada 2. (B) hattını teşkil eden Fransız gemileri de A hattının gerisinde (14,6 kilometrede) harekete hazır beklemektedir. Amiral De Robeck, yine de bu tahribatın yeterli olmadığını düşünerek, Fransız gemilerinden oluşan 3. Filotilla'ya B hattını oluşturmak üzere hareket emrini verir.

Saat 12.30 sıralarında Fransız gemilerinin bu hareketiyle, A ve B

**Cevat Paşa hiçbir zaman karamsar ve ümitsiz olmadı. Cevat Pasha never lost hope or grew pessimistic.**

After completing their aerial reconnaissance in the morning, Major Schneider, and Lieutenant Serno reported that the ships approached the Strait behind Bozcaada. The gist of this report was immediately relayed by Selahattin Bey to Cevat Pasha. At the time, Cevat Pasha was visiting the Commander of the 19<sup>th</sup> Division Mustafa Kemal located in Maydos (Eceabat) and together they had gone to inspect the troops in Kirte

(Alçıtepe). While there, they saw that the Allied Fleet were entering the Strait in a great flurry of activity, and Cevat Pasha immediately returned to his headquarters. In his own words:

*"I was together with the Commander of the 19<sup>th</sup> Division Mustafa Kemal. We went to Kirte. We saw that the enemy fleet was advancing towards the Straits. In view of how heavily the ships were equipped, we became convinced that this was not an ordinary operation and we immediately started making our way back to Alçıtepe. At that moment, the first offensive bullet whizzed past above our heads and landed in Alçıtepe. I immediately left Mustafa Kemal for Maydos and returned to Çanakkale."*

The Strait Wars had begun while Cevat Pasha was away on an inspection tour which meant that the Chief of Staff Selahattin Bey had to take command. Selahattin Bey was burdened by this heavy responsibility and was

hatlarındaki gemilerle Türklere ait tüm tabya ve bataryalar atışa başlar. Erenköy bataryalarının yanı sıra Inflexible'ı atış menziline alarak atılan ağır mermilerden biri Inflexible'in çok yakınına isabet eder. Bu mermi, gemiye çarpmamasına rağmen, hemen suyun yüzeyinde patladığı için geminin sol tarafında iki bölmelik büyük bir delik açar.

Saat 12.30'da Dardanos Bataryası'na açtığı ateşi bir saat kadar devam ettirmiş, sonra toplara toprak gelmesi ve aynı zamanda müsademe iğnelerinin barut çamurundan şişerek ateş edememeye başlaması üzerine ateş kesilmiştir. Erler korunaklı bir yere alınır. Ateşin kesildiği ve topların bu arızadan ateş edemediği Batarya Komutanı Üsteğmen Hasan tarafından telefonla bildirilmiş, topların arızasının giderilmesi için kamacıya bilgi verilmiştir. Bu sırada sargı yerine düşen bir mermi, telefonun bulunduğu yere gelen Üsteğmen Hasan ile Teğmen Mevsuf'u, Yedek Subay Adayı İzmirli Halim ve dört sıhhiye erini suların akması için açılan hendeğe düşürmüştür. Telefoncu er İbrahim ile bir sıhhiye eri ağır şekilde yaralanmış, diğerleri şehit olmuştur.

## Nusret'in Mayınları

Saat 13.54'ü gösterdiğinde Suffren önde ve Bouvet hemen kış tarafta olmak üzere B hattındaki gemiler geri çekilme harekâtına başlamıştır ki Bouvet'nin sancak tarafında, kumanda merkezinin hemen altında büyük bir patlama meydana gelir. O anda ortalığı kara bir duman kaplamış, Bouvet sancak tarafından alabora olmuş, patlamadan birkaç dakika

relieved when Cevat Pasha came back to take command. Selahattin Adil Bey interpreted the simultaneous occurrence of Cevat Pasha's return and the sinking of the French battleship Bouvet as "a sign of the good fortune brought in by the Pasha". Having returned to Çanakkale around 02.00, Cevat Pasha first went to the headquarters of the stronghold, then visited the bastions placed in Hamidiye, Çimenlik Kalesi and Dardanos.

## Heavy Bombardment

The admiral ship Queen Elizabeth chose the Çimenlik Kalesi bastion and Hamidiye bastion on the Anatolian shore as its targets. The Agememnon -as named after the Greek king of the Trojan Wars- targeted the Mecidiye bastion on the European shore. The Lord Nelson targeted the Namazgâh bastion and the Inflexible targeted the Hamidiye bastion on the European shore. Pulling all its forces together, the fleet launched ceaseless fire.

Around 11.45 am, Queen Elizabeth also launched fire. The 38 centimeter bullets shot from 24 kilometers destroyed the town of Çanakkale and the ridges of Kilitbahir. Despite having been the site of so many wars from the times of Alexander the Great to Ghazi Süleyman Pasha, the Strait had never before seen such a heavy bombardment. Hundreds of cannon bullets which were fired that day ended up opening holes that were 3-4 meters deep and 10-12 meters in diameter, turning the earth literally inside out.

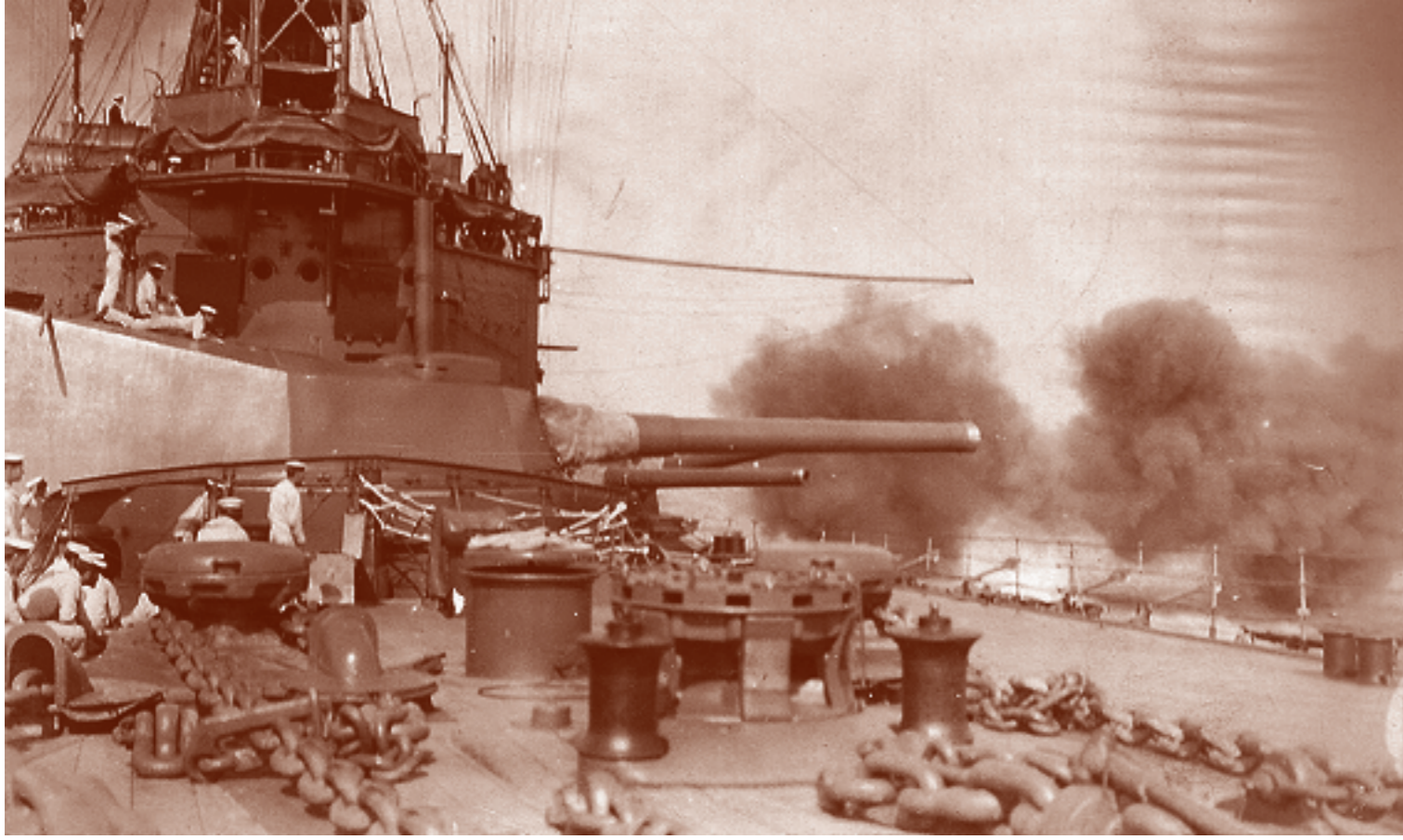
The bombardment was extremely intense. The ridges of the Strait and the town of Çanakkale were being shaken by a series of explosions and smoke was rising everywhere. At 11.50, the arsenal of the bastion at the Çimenlik fortification exploded. At 12.00, two 35.5-centimeter cannonballs belonging to the European Hamidiye bastion were hit and became dysfunctional.

In the meantime, the French ships constituting the 2<sup>nd</sup> (B) line were waiting on stand-by behind the A line (at 14.6 kilometers). Admiral De Robeck surmised that the destruction, which had already occurred did not suffice, and ordered the 3<sup>rd</sup> Flotilla comprising the French ships to launch into action to form the B line.

Around 12.30, as the French ships launched into action, the ships on the lines A and B and all the bastions and batteries belonging to the Turks began gunfire. Alongside the batteries in Erenköy, one of the heavy bullets with the Inflexible in its shooting range, fell very close to the Inflexible. Although this bullet did not hit the ship, the explosion on the water surface managed to open a large hole on the ship's port side.

At 12.30, the Dardanos Battery had already been continuing the cannon fire for an hour, but the fire had to be ceased because the cannons were filled with soil and the percussion hammers swelled up with gunpowder residue and could no longer fire. The privates were taken into shelter. The Commander of the Battery First Lieutenant Hasan reported by phone that the fire was ceased on account of the cannons malfunctioning and the artillery mechanic was summoned. In the meantime, a cannonball hit the place where the soldiers' wounds were dressed. As a result, First Lieutenant Hasan and Second Lieutenant Mevsuf who were there to use the telephone, and Reserve Officer Candidate Halim of İzmir and four medical aid men fell into the moat that had been dug up to facilitate





sonra batmıştır.

Saat 14.39'da B hattı 12.000 yarda (11.000 metre) mesafeden ateşe başlayarak 10.000 yarda (9150 metre) mesafeye kadar yaklaşır. Vengeance, Anadolu Hamidiyesi'ne; Irresistible, Namazgâh Tabyası'na; Ocean ise Rumeli Hamidiyesi'ne ateş etmektedir.

Saat 16.00 civarında Inflexible mayına çarparak yara alır. Aldığı yara nedeniyle hattan ayrılmak zorunda kalır. Batmaması için Bozcaada'ya yönelerek gemi karaya oturtulmak zorunda kalınacaktır. Hemen arkasında Irresistible, 11.000 yarda hattına ulaştığında Nusret'in döşediği mayınlardan birine çarpar. Mayın, sancak makine dairesinin altından geminin merkez hattına çok yakın bir yerde patlamıştır. Irresistible'da sağ kalan mürettebatı Ocean tahliye edecektir. Irresistible ise Boğaz'da kaderine terk edilir. Boğaz'da Donanma harbi kaybetmiştir. Akşamüzeri Amiral artık bir mayın tarlası içinde olduğunu anlamıştır. Harekâta devam edilmesi ise tüm donanmanın kaybedilmesi riskini de beraberinde getirmektedir. Artık yapılacak bir şey yoktur. Hava da kararmaya başlamak üzeredir. Yapılacak tek şey kalmıştır: Geri çekilme emrini vermek. Emir bekletilmeden verilir.

Saat 18.05'de Ocean geri çekilirken mayına çarpar ve 15 derecelik bir açıyla sancak tarafına doğru yan yatar. Aynı zamanda yine sancak tarafında kış tarafına yakın bir yere top mermisi isabet eder. Gemi dümen tarafından iskeleye dek enkaza dönmüştür. Gemi tahliye edilir. Onun da kaderi Boğaz'ın sularına terk edilmek olur. Her ikisi de gece yarısına doğru batacaktır.

## En Kıymetli An

18 Mart akşam olduğunda yenilgi görmeyen mağrur Müttefik Donama ağır bir yenilgi almıştır. Zafer Türk milletinin olmuştur. Müttefik Filo'nun; 18 Mart 1915'te Boğaz Muharebesi'ne katılan güçlü savaş

**Müttefik Filo zırhlıları, Türk tabyalarına ateş ediyor.**  
**The Allied Fleet's battleships firing at the Turkish bastions.**

waterflow. The private in charge of the telephone and a medical aid man were injured heavily and the others became martyrs.

## Nusret's Mines

At 13.54, Suffren at the lead, and Bouvet at the rear, the ships on the B line started to retreat. Just then, a major explosion happened on Bouvet's starboard right below the command center. A dark smoke descended, Bouvet was destroyed on its starboard side and a few minutes after the explosion, it sank.

At 14.39, the B line started shooting from 11,000 meters and closing the gap by almost 2000 meters, advanced to a distance of 9150 meters. The Vengeance was shooting Hamidiye bastion on the Anatolian shore, the Irresistible aimed at Namazgâh bastion and the Ocean's target was the Hamidiye bastion on the European shore.

At 16.00, the Inflexible hit a mine and suffered damage. Consequently, it was forced to leave the line. To prevent it from sinking, its course was changed to Bozcaada and was run aground. Just on its tail, the Irresistible reached the 10,000 kilometers line and hit a mine that had been laid by Nusret. The mine exploded in a spot very close to the central line of the ship below the starboard engine room. The Irresistible crew who had survived the explosion were evacuated by the Ocean. The Irresistible was left to its fate in the Strait. The Fleet lost

gemilerinden üçü (Bouvet, Ocean, Irresistible) batarak Boğaz'ın sularına gömülmüş, dört gemi (Inflexible, Gaulois, Suffren ve Agamemnon) savaş dışı kalarak muharebe edemez hâle gelmiştir.

Batan üç gemideki asker ve top zayıyatı: “10 adet 30,5'lik top, iki adet 27,5'lik top, 24 adet 15'lik top, sekiz adet 10'luk top ki, toplam top kaybı 44'tür. Asker zayıyatı ise 800'ü bulmuştur.”

Türk tarafında ise dört subay, 22 er şehit; bir subay, 52 er yaralı olmak üzere zayıyat toplamı 79'dur. Harbe katılan mahdud sayıdaki Alman askerinin kayıpları, ölü ve yaralı olarak 18'dir. Türk-Alman toplam zayıyat 97'yi bulmuştur.

O güne kadar hiç yenilmeyen İngiliz ve Fransız donanması ağır bir yenilgi alarak gemilerini ve yüzlerce askerlerini kaybetmiştir. Türk tarafında ise adeta bayram havası yaşanmıştır. Çanakkale'de zafer kutlamaları yapılmıştır. O akşam düşman donanmasının çekilişini seyreden Müstahkem Mevki Komutanı Cevat Paşa'nın son sözü şu olmuştur:

*“Gittiler... Geçemediler... Geçemeyecekler!”*

Cevat Paşa, 18 Mart Zaferi'nden bir gün sonra yazdığı günlük emirde askerlerini kahramanlıklarından dolayı kutlamış, şehitler için Pazartesi ve Cuma geceleri ruhlarına Yasin ve Fetih surelerinin okunmasını emretmişti.

Cevat Paşa, zafer sonrasında asla kendini ön plana atmamış, sürekli askerlerin kahramanlıklarından bahsetmiştir. Yıllar sonra Cevat Çobanlı Paşa'ya 18 Mart gününün en kıymetli anı sorulduğu zaman: *“O gün güneşin son ışıklarıyla boğazdan perişan halde çıkmakta olan düşman filosunun görünüşü idi.”* cevabını verdikten sonra şunları ilâve etmiştir:

the war in the Strait. By eventide, the Admiral understood that he was in the middle of a mine field. Continuing with the operation would jeopardize the entire fleet. There was nothing more to do. It was getting dark. There was only one option and that was to give the command to retreat. He gave the command without much delay.

At 18.05, as the Ocean was retreating, it hit a mine and tilted to starboard by an angle of 15 degrees. In the same breath, it was struck by a cannonball on the starboard side close to the stern. From the helm to the port side, the ship was now a complete wreck and it got evacuated. Again, this ship was also left to its fate in the waters of the Strait. Close to midnight, both ships sunk.

## The Most Precious Moment

In the evening of March 18, the proud Allied Fleet, that had never known defeat, suffered a debacle. The Turkish nation emerged victorious. Three of the strong battleships (Bouvet, Ocean, Irresistible) of the Allied Fleet that had gone into the Battle on the Strait on March 18, 1915, were sunk into the depths of the Strait, while four others (Inflexible, Gaulois, Suffren and Agamemnon) were rendered inoperable and discarded from the battleground.

The loss of artilleries on the three sunk ships included 10 cannonballs of 30.5, two cannons of 27.5, 24 cannons of 15 and, 8 cannons of 10 inches in caliber which came up to a total 44 cannons. The number of military casualties was around 800.

**Müstahkem Mevkii Komutanı Cevat Paşa karargâhının önünde.**  
**The Stronghold Commander Cevat Pasha in front of his headquarters.**





“Hatta O gece tabyalardaki bütün efrad gündüzki müthiş yorgunluğa rağmen gece sabaha kadar çalışarak tabyalarının harap olan yerlerini tamir etmişler, toprakları gömüldükleri toprak yığınlarından çıkarmış, temizlemiş ve ertesi gün ateşe hazır vaziyete getirmişlerdi.

Her ihtimali nazarı dikkate alarak ertesi güne hazırlanmıştık. Ben de bu çalışmaların birkaçına gittim. Herkes o kadar büyük bir gayretle çalışıyordu ki yorulduklarını hissettiklerimi âdeta cebren oturtup dinlenmelerini temin edebiliyordum... Bunun için bazı yerlere gidemedim. Yanlarında bulunmam onların daha fazla yorulmalarına sebep oluyordu.”

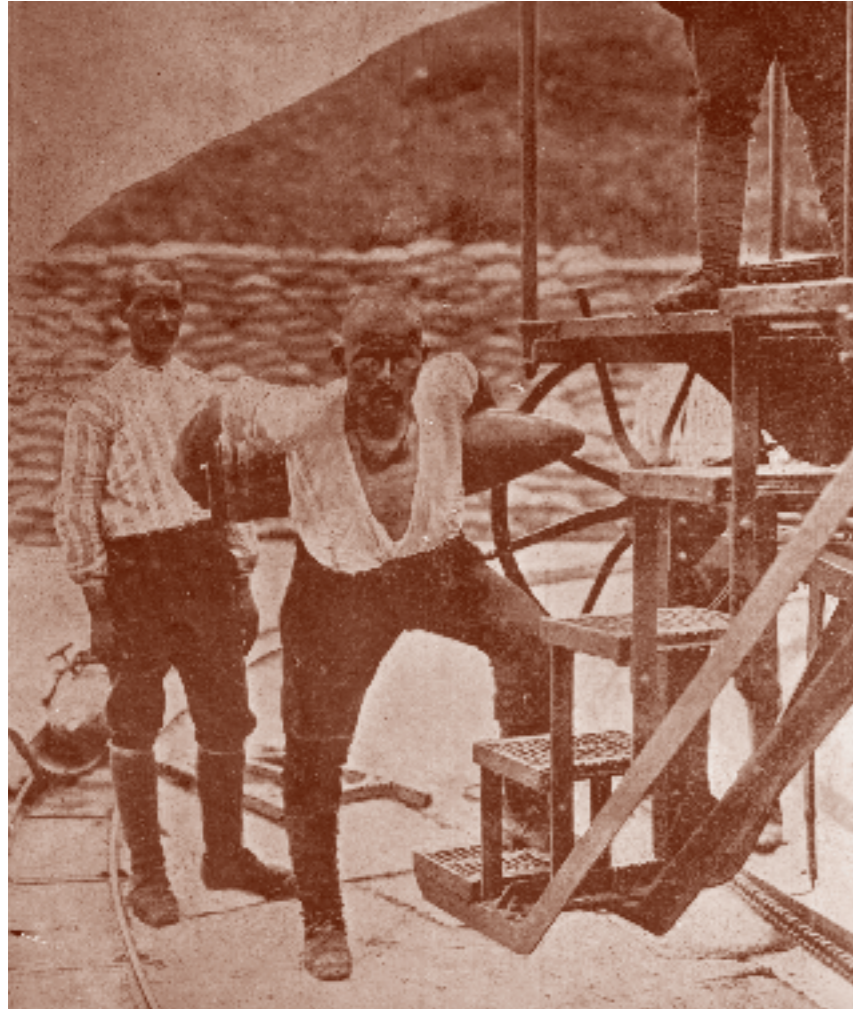
Cevat Paşa, bir röportajında; “Mehmetçik olmasaydı ‘Çanakkale’ olur muydu?” sorusuna şöyle cevap vermiştir: “Çanakkale Harbi diğer sahalarda yapılan harplerle kabili mukayese değildir. Tasavvur buyurun, denizde bir harp oluyor, fakat ötede, karada üç dört kilometrelik bir sahada da insanlar birbirlerine giriyorlar... Ve Mehmetçik orada da gıdasından bile mahrum olduğu halde memleketin kapısını beklemekten büyük bir zevk duyuyor.”

## İstanbul’u Kurtaran Kişi

Cevat Paşa, Çanakkale bombardımanında gösterdiği üstün şecaat ve gayretten dolayı “Altın Muharebe Liyakat Madalyası” ile taltif edildi.

Rumeli Mecidiye Tabyası'nda 215 kiloluk mermileri taşıyan Seyit Onbaşı.

Corporal Seyit carrying the bullets weighing 215 kilograms at the Rumelia Mecidiye Bastion.



The Turkish army's casualties included 22 privates who were martyred, and one officer and 52 privates who were wounded, bringing the total number to 79. The casualties among the limited number of German soldiers who had joined in the battle were 18 including the dead and the wounded. The total number of Turkish-German casualties was 97.

The British and French fleet, which had remained undefeated until that day, suffered a major defeat, losing their ships and hundreds of soldiers. The Turkish side, on the other hand, celebrated their victory in uplifted spirits. That evening, watching the enemy fleet retreat, the Stronghold Commander Cevat Pasha's last words were:

*“They left... They could not pass... They shall not pass!”*

In the routine order he wrote one day after the Victory of March 18, Cevat Pasha congratulated his soldiers for their heroic actions and ordered the chanting of the surahs Yasin and Fetih for the souls of the martyrs on Monday and Friday nights.

Cevat Pasha never tried to place himself in the limelight after the victory and always talked about the heroic acts of his soldiers. Years later when Cevat Çobanlı Pasha was asked about the most precious moment of March 18, he replied: “The sight of the enemy fleet leaving the Strait in a distraught state with the last light of the day.” Then he added:

*“In fact, that night, all the folk in the bastions worked until the morning despite their extreme fatigue, repairing the damages in their bastions, recovered the cannons from the piles of earth they had been buried under, cleaned them and made them ready for shooting the next day.*

*In consideration of all things possible, we had prepared ourselves for the next day. I attended a number of these works. Everyone was working so hard and diligently that I had to force the people whom I thought were exhausted to sit down and rest. That's why I could not go to some of the places. Having me nearby caused them more tiredness.”*

In an interview Cevat Pasha was asked “If it wasn't for Mehmetçik (the generic pseudonym for the Turkish soldier), would there be ‘Çanakkale?’” and he replied: “The Çanakkale War cannot be compared with wars fought on other sites. Please imagine, there is a battle at sea, and only at a short distance, within a site that is only three -or four- square kilometers people are fighting with each other head on... And Mehmetçik is there, without any food to sustain himself, but all the same, taking great pleasure in standing guard at the gate to the country.”



Tabyada bir top ve üzerinde şu yazılı: Allah bizimle. A cannon at the bastion with the inscription: God is with us.

## The Person Who Saved Istanbul

Cevat Pasha was rewarded with the “Golden Battle Medal of Distinction” for the superior courage and ardor he poured into defending the country against the bombardment of Çanakkale. The German government honored him with a “Croix de Fer” medal. Also, the Austrian-Hungarian emperor decorated him with a second class “Mérite Militaire” medal.

For the Victory of March 18, Kaiser Wilhelm II sent a telegram to the Deputy Commander in Chief Enver Pasha on 20 March 1915, congratulating Cevat Pasha and expressing the following sentiments:

*“For the brilliant accomplishments of yesterday and the day before, I would like to pronounce my most sincere congratulations and kindly request that these congratulatory sentiments are communicated in person to Cevat Pasha.*

*May God from now on allow our weapons to be in his divine withholding.”*

Commander of the 3<sup>rd</sup> Army Corps Esat (Bülkat) Pasha commemorates Cevat Pasha in his memoirs as the person who saved Istanbul: “Cevat Pasha is the first and foremost among everyone who did not give the enemy fleet the opportunity to approach the Çanakkale Strait and

Almanya Devleti tarafından ikinci rütbeden “Croix de Fer” nişanı verildi. Ayrıca Avusturya-Macaristan imparatoru tarafından ikinci rütbeden “Merit Militer” (Askeri Hizmet Madalyası) verildi.

18 Mart günü zaferden dolayı Kaiser II. Wilhelm, Başkomutan Vekili Enver Paşa'ya yazdığı 20 Mart 1915 tarihli telgrafında Cevat Paşa'yı tebrik etmiş ve şu temennilerde bulunmuştur:

*Dün ve evvelki gün Çanakkale müdafaası esnasında ihraz olunan parlak muvaffakiyetlerinden dolayı samimi hass-ı tebrikatımı beyan eder, iş bu tebrikatımızın cesur kumandanı Cevat Paşa'ya kendi namuna tebriğini rica ederim. Cenab-ı Hak bundan böyle dahi silahlarımızı tevfiyat-ı rabbaniyesine mazhar buyursun.*

3. Kolordu Komutanı Esat (Bülkat) Paşa hatıralarında Cevat Paşa'yı İstanbul'u kurtaran kişi olarak anmaktadır: “Düşman donanmasına Çanakkale Boğazı'na yaklaşmak ve Boğaz'ı zorlayıp İstanbul'a gelmek fırsatı vermeyenlerin birincisi Cevat Paşa'dır.” Ayrıca Cevat Paşa'ya zaferi tebrik için şu telgrafi gönderir:

*Dünkü başarısından dolayı, Boğaz'ın şanlı müdafaasını, büyük bir kıvançla, Kolordu adına kutlar ve gösterilen fedakârlıklarını överek daha pek çok başarılarına erişmelerini yüce Allah'tan niyaz ederim.*

Cevat Paşa, 18 Mart Zaferinden dolayı kendisine gelen tebrik mesajlarına Boğaz'ı savunan subay ve erleri adına cevap verir ve zaferi onların azim ve cesaretinde görür. Askerlerine yayınladığı mesajda gelen tebrikleri onlara ileterek daha fazla şevk ve azimle vazifelerine sarılmalarını isteyen coşku dolu sözlerle onları gayretlendirir:

*“Birçok yerlerden Müstahkem Mevki adına kutlamalar alınmakta*



olduğunu da müjdelirim. Önceki gün sabahtan akşama kadar süren bombardımanda, düşman binlerce mermi harcamış olduğu halde, elde edemediği sonucu tamamıyla bildirmiştim. Düşmanın bundan sonra girişeceği bombardımanlarda da elde edebileceği sonuç bundan başka bir şey olamayacaktır. Biliyorsunuz ki, askerlikte dayanma, başarının esasıdır.

Taburlarımızda tek bir top kalıncaya kadar ateş püsküreceğiz, o da sönmeye mahkûm olunca, yiğitçesine tüfeklerimize sarılacağız. Bizden tek birimiz sağ kaldıkça ateşi sürdürerek düşmana asla boyun eğmeyeceğiz. Yüce Allah her zaman yardımcımız olsun, ordumuzu muzaffer eylesin.”

18 Mart 1915 günü yere düşen bir milletin silkelenip tekrar ayağa kalktığı yerde bir destan yazıldı. Cevat Paşa tarihe “Çanakkale Geçilmez” yazdıran bu harbin mimarlarından. Tabya ve bataryada canlı başla çalışan kahraman asker ve subaylar ile Nusret’in döktüğü mayınlar zaferde etkili olmuştur. Birçok kahramanlık hikâyeleri sahnelenmiş; topun vinci bozulduğu için arkadaşı Niğdeli Osman oğlu Ali ile birlikte kaldırdığı 190 ile 215 kiloluk mermiler ile Türk tarihinin kaderini sırtlanacak Seyit Onbaşı vardır.

Bugün 18 Mart’ları coşkuyla kutlayabiliyorsak, Cevat Paşa’ya ve emrindeki neferlere bu millet çok şey borçludur. Bu zaferde emeği geçen tüm askerlerin ruhları şad olsun. ●

ultimately gain passage into Istanbul.” He also sent this telegram to Cevat Pasha to congratulate him on the victory:

“On behalf of the Army Corps, I congratulate with great pride and elation the successful outcome of yesterday, the glorious defense of the Strait, and with great praise for his self-sacrifice and devotion, I pray to God that he may attain many more.”

Cevat Pasha replied to the congratulatory messages for the Victory of March 18 on behalf of the officers and privates who had defended the Strait, declaring that it was their determination and courage that won the victory. In the messages he posted for his soldiers, he communicated these congratulations and encouraged them with impassioned words to dedicate themselves to their missions with even more fervor and deeper resolve:

“I herald the congratulations received from several places on behalf of the Stronghold. I have already reported the result achieved by the enemy despite the thousands of bullets spent during the bombardment of the day before. The result of any future bombardments by the enemy will not be anything other than this. As you know, in the military, endurance is the key to success. Until we are down to one cannon in our battalions, we will spit fire, and when that also burns out, we will valiantly hold fast to our rifles. As long as one of us is alive, we shall continue to fire, and we shall never succumb to the enemy. May God always help us and make our army victorious.”

In the place where a nation fell to the ground and shaking off the dust and rubble, stood back up on 18 March 1915, an epic was written. Cevat Pasha is one of the architects of this war which penned the inscription “Çanakkale is Impassable” in the pages of history. The heroic soldiers and officers who strove assiduously in the bastions and batteries, and the mines laid by Nusret

won the victory. Many heroic dramas were staged such as the unforgettable story of Corporal Seyit and his friend Ali the son of Osman from Niğde, who shouldered cannon bullets weighing 190 to 215 kilograms because the crane of the cannon malfunctioned. As well as the bullets, they were carrying the weight of the Turkish nation’s destiny on their backs.

If today we can joyfully celebrate the March 18s, it is because of this nation’s great debt of gratitude to Cevat Pasha and the soldiers under his command. May the souls of all soldiers who labored in this war rejoice. ●

Cevat Paşa karargâh subayları ile birlikte.  
Cevat Pasha with headquarters officers.

## KAYNAKÇA

- Osmanlı Arşivi (BOA, İ.TAL, 1333.Ca-37, BOA, İ.TAL, 1333.Ca-40, BOA, İ.TAL, 1333.C-43.)  
Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Sayı 132, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt (ATASE) Daire Başkanlığı Yayınları, Ankara 2014.  
ATABEY, Figen. Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014.  
Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII. Cilt, Deniz Harekâtı, Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, Ankara 1976.  
Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (Amfibi Harekât), V’inci Cilt I’inci Kitap, Gn. Kur ATASE Başkanlığı Yayınları, Ankara 2012.  
BÜLKAT, Esat. Yanya Savunması ve Esat Paşa, Genkur. ATASE Bşk.lığı, Ankara 1983.  
ÇAĞLAR, Haluk. “18 Mart 1915 Tarihinde Yapılan Çanakkale Boğaz Harbinin Safahatı” Editör: Yurttakal, Ahmet. Sezen Niyazi, 18 Mart Deniz Zaferi, ÇOMÜ Çanakkale Savaşları Araştırma ve Tanıtma Topluluğu, Çanakkale 2009.  
(ATAKSOR), Bnb. Halis Bey, Çanakkale Raporu, Arma Yayınları, İstanbul-1975.  
ERDURAN, Behçet Sabit. 1915 Baharında Çanakkale, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2015.  
KANDEMİR, Feridun. “General Cevat Çobanlı Hatıralarını Anlatıyor”, Yedigün Dergisi, İstanbul, 19 Ağustos 1936.  
Selahattin Adil Paşa, Hayat Mücadeleleri, Selahattin Adil Paşa’nın Hatıraları, Zafer Matbaası, İstanbul 1982.  
YETKİN, Gıyas. “Yaratanların Ağzından 18 Mart 1915 Çanakkale Zaferi” Türkiye Eski Muharipler Cemiyeti Yayınları, Ankara 1966.  
YURTTAKAL, Ahmet. Cevat Çobanlı Paşa Çanakkale Kahramanı, Malatya Kitaplığı, Malatya 2014.  
YURTTAKAL, Ahmet. 18 Mart Kahramanı Cevat Paşa, Çanakkale Belediyesi Yayınları, Malatya Kitaplığı, Çanakkale 2018.  
Tanin Gazetesi, 24 Mart 1915.

## BIBLIOGRAPHY

- Ottoman Archives (BOA, İ.TAL, 1333.Ca-37, BOA, İ.TAL, 1333.Ca-40, BOA, İ.TAL, 1333.C-43).  
Askeri Tarih Belgeleri Dergisi, Issue 132, General Staff Military History and Strategic Studies Directorate (ATASE) Publications, Ankara 2014.  
ATABEY, Figen. Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi, Turkish History Institute Publications, Ankara 2014.  
Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Volume VIII, Deniz Harekâtı, General Staff War History Directorate, Ankara 1976.  
Birinci Dünya Savaşı’nda Çanakkale Cephesi (Amfibi Harekât), Volume 5 Book 1, General Staff Military History and Strategic Studies Directorate (ATASE) Publications, Ankara 2012.  
BÜLKAT, Esat. Yanya Savunması ve Esat Paşa, General Staff Military History and Strategic Studies Directorate (ATASE) Publications, Ankara 1983.  
ÇAĞLAR, Haluk. “18 Mart 1915 Tarihinde Yapılan Çanakkale Boğaz Harbinin Safahatı” Editör: Yurttakal, Ahmet. Sezen Niyazi, 18 Mart Deniz Zaferi, ÇOMÜ Çanakkale Wars Research and Presentation, Çanakkale 2009.  
(ATAKSOR), Bnb. Halis Bey, Çanakkale Raporu, Arma Publications, İstanbul-1975.  
ERDURAN, Behçet Sabit. 1915 Baharında Çanakkale, Türkiye İş Bankası Publications, İstanbul 2015.  
KANDEMİR, Feridun. “General Cevat Çobanlı Hatıralarını Anlatıyor”, Yedigün Journal, İstanbul, 19 August 1936.  
Selahattin Adil Paşa, Hayat Mücadeleleri, Selahattin Adil Paşa’nın Hatıraları, Zafer Printing House, İstanbul 1982.  
YETKİN, Gıyas. “Yaratanların Ağzından 18 Mart 1915 Çanakkale Zaferi” Old Combatants of Turkey Society Publications, Ankara 1966.  
YURTTAKAL, Ahmet. Cevat Çobanlı Paşa Çanakkale Kahramanı, Malatya Library, Malatya 2014.  
YURTTAKAL, Ahmet. 18 Mart Kahramanı Cevat Paşa, Çanakkale Municipality Publications, Malatya Library, Çanakkale 2018.  
Tanin Newspaper, 24 Mart 1915.

## 129 Numaralı Günlük Emir (19 Mart 1915)

Routine Order No. 129 (19 March 1915)

1- Dünkü bombardımanda vazifesi başında sebat, kararlılık ve fedakârlık gösteren bütün kahramanlarımıza, düşman donanmasını uğrattıkları hezimetten dolayı tebriklerimi bildiririm.

Bu uğurda şehitlik mertebesine erişen silah arkadaşlarımızın aziz ruhları için de Cuma ve Pazartesi geceleri Yasin ve Fetih surelerinin okunarak ruhlarına hediye olunmasını teklif ederim.

O kahraman evlatların hiç şüphesiz şanlı Osmanlı tarihini aydınlatacak menkıbelerinin gelecek nesillere birer yiğitlik örneği olarak aktarılması için, onların lâıyk oldukları saygıyla hafızalara kazınmasını tavsiye ederim.

2- Bu savaşta -en büyük birlik kumandanından, en küçük manga kumandanına ve neferlere kadar- herkesin bir bütün halinde gösterdikleri yiğitlik ve dayanma gücünü takdirle karşıladığımı belirtmek isterim. Şehadete ulaşan silah arkadaşlarımızın bize bir emanet olarak bıraktıkları ailelerine tahsis olunacak maaş hakkında, usulen yapılması gereken resmi muamelenin süratle tamamlanarak gönderilmesini emrederim. ●

I extend my congratulations to all our heroes who fulfilled their duties with perseverance, resolve and altruism during the bombardment of yesterday and crushed the enemy. I propose that the surahs of Yasin and Fetih are chanted on Friday and Monday nights as a gift for the august souls of our brothers-in-arms who became martyrs fighting for the cause.

I advise that their memories are etched with utmost respect in our hearts and minds so that the legendary anecdotes of these heroic sons, which will no doubt illuminate the glorious Ottoman history, are relayed to future generations as examples of sheer valiance.

2- I would like to express my appreciation for the valiance and power of endurance displayed by everyone -from the highest rank of corps commander to the lowest rank of squad commander and all the soldiers- in perfect unity. About the pensions to be allocated to the families left to our care by our brothers-in-arms who reached martyrdom, I command that the official procedures are swiftly handled and delivered. ●



# SİNEMANIN MEKÂNI VE ÖZNESİ: ÇANAKKALE ÇANAKKALE: WHERE CINEMA FINDS A HOME AND A HERO

Çanakkale hem coğrafyası hem de tarihiyle sinemacılara zengin malzeme sunan bir kent. Sadece Çanakkale kenti ve ilçelerinde çekilen filmlerin değil Çanakkale’yi konu alan ancak başka yerlerde çekilen filmlerin sayısı da oldukça fazla.

In terms of both is geography and history, Çanakkale offers movie makers a plethora of materials. Not only is there a great number of films set in Çanakkale and its provinces, but there are also many that are about Çanakkale albeit shot elsewhere. **BURÇAK EVREN**

**KİMİ** ülkelerin sinemasıyla özdeşleşen tanımlamaları-merkezleri vardır. Örneğin Hollywood deyince ABD sineması, Cinecittà denilince İtalya, Bollywood denilince de Hindistan sineması akla gelir. Bizim sinemamızla özdeş olan sözcük ise Yeşilçam’dır. Beyoğlu’nda bir sokak olup kimi yapımcıların ofislerinin bulunduğu Yeşilçam bir bakıma Türk sinemasının merkezi, yapım yeri, doğup büyüdüğü yerdir. Bu nedenle İstanbul odaklı olan sinemamızda, en çok kullanılan kent doğal olarak İstanbul olmuştur. 1914’den günümüze dek çevrilen -yaklaşık olarak sekiz bine yakın- Türk filminin yüzde seksenine yakını İstanbul’da ya da bu kentin çevresindeki yerlerde çekilmiştir. İstanbul’da bu yoğunluktaki çekimin yapılmasının en başta gelen nedeni ise maliyet olarak hem ucuz hem de pratik olmasından kaynaklanmıştır. İstanbul çoğu filmde yalnızca bir fon, konuyla uzak yakın bir ilişkisi olmayan bir kent olarak kullanılırken, çok az sayıda filmde bir özne olarak yer almıştır.

Türk filmlerinin İstanbul’un dışındaki kentlerde çekilme gereksiniminin duyulmasının ise çeşitli nedenleri vardır. Bunlar; senaryolarının/öykülerinin

**Ahlat Ağacı** 2018.  
**Ahlat Ağacı**  
(The Wild Pear  
Tree) 2018.



**SOME** countries have their own characterizations-centers that are identified with their cinema. Hollywood in the USA, Cinecittà in Italy, Bollywood in India are examples of this phenomenon. Our cinema is identified with the word Yeşilçam, which is the name of a street in Beyoğlu hosting the offices of a number of film producers. It is the central locus of Turkish cinema, its birthplace and home. And since Yeşilçam is in Istanbul, naturally our cinema has always been focused on Istanbul which has in turn provided the setting for many Turkish films. Of nearly 8000 Turkish movies that have been filmed since 1914, about eighty percent were shot in Istanbul and environs. This is mainly because of the city’s affordability and practicality as far as production is concerned. However, in many of these films, Istanbul is just a background, a random city that is of no consequence to the scenario or the theme. In only a very few examples can Istanbul be observed as a subject, or a character in the film.

When Turkish movies get filmed in cities other than Istanbul, there are usually various underlying reasons: it could be that the scenario or the story requires a particular city, the director or the producer might be from that city, the city may be providing funds for the production, the city may be compatible with the narrated historical events or places, or the city might be contributing to the film in other ways.

For example **Vurun Kahpeye** (Strike the Whore), adapted three times to cinema from Halide Edip Adıvar’s book of the same name, was shot in a different city in each adaptation. The first version was directed by Lütfi Akad in 1949 and it was shot in Çanakkale because the producer Hürrem Erman was a local of the city. The second version was directed by Orhan Aksoy in 1964 and was filmed in Mustafakemalpaşa. The third - and for now the final - version was directed by Halit Refiğ and the shooting locations were İzmir and its environs. It goes to show that the relationship between a movie and a city may not necessarily grant the city an “indispensable” status or cast it in a protagonist role in the story. On the contrary, the city may just serve as a background for the movie, easily interchangeable with another random place on the face of the earth.

Yet, there are some movies for which this is not true. In those movies, the city may become the subject, and gradually a character, and sometimes an absolutely essential component. These movies become so intertwined with their cities that it is impossible to imagine them being shot elsewhere. In fact, if they were filmed elsewhere, they would be depleted of all meaning. In the cinematic literature, these are classified under city movies. Woody Allen’s New York, Fellini’s Roma, Nuri Bilge Ceylan’s Çanakkale can be cited as examples.





**Ceylan dört filminde de bir kentle bir yönetmenin ilişkisini ortaya koyar. Ceylan manifests the relationship of a filmmaker with a city in four of his films.**

o kenti gerekli kılması, yönetmen ya da yapımcının o kentli oluşu, kentin yapım olanaklarına destek olması, kentin anlatılan tarihi olay ve de mekânlara uygunluk göstermesi, kentin bir özelliği ile filme katkısı bulunması gibi nedenlerdir.

Örneğin Halide Edip Adıvar'ın aynı adlı eserinden üç kez sinemaya aktarılan **Vurun Kahpeye** filminin her versiyonu farklı yıllarda farklı kentlerde çekilmiştir. 1949 yılında Lütüfi Akad tarafından çekilen ilki, yapımcısı Hürrem Erman'ın Adapazarlı olması nedeniyle bu kentte, 1964'de Orhan Aksoy tarafından çekilen ikinci versiyonu Mustafakemalpaşa'da, 1973'de Halit Refiğ tarafından çekilen şimdilik son olan üçüncü versiyonu ise İzmir ve civarında çekilmiştir. Bu örnekten de anlaşılacağı gibi

## A Director Embracing Çanakkale as the Setting for his Movies: Nuri Bilge Ceylan

Talking about Çanakkale and the art of filmmaking in the same conversation, one is immediately reminded of the film director Nuri Bilge Ceylan who made this city the ultimate setting and gradually an indispensable component of his cinematography. This city-director relationship began in 1995 with **Koza**, continued with **Kasaba** in 1997, **Mayıs Sıkıntısı** in 1999 and **Ahlal Ağacı** in 2018. I think it will continue even further into the future.

Born in Istanbul in 1956, Nuri Bilge Ceylan spent his childhood in the Yenice province of Çanakkale due to his father's job appointment as an agricultural engineer. This lovely province of Çanakkale is also where he completed his primary school education. In his words, this town was "...A very typical town. It was an environment of sharp value judgements, rights and wrongs. In this climate, my father stood out with his life-affirming perspective. We lived in that town for eight years and gradually that place has become the suburban setting of my father's idealism giving way to disappointment..."

The director's first film was **Koza** (Cocoon) with both his parents in the leading roles. Depicting the silent reunion of a man and a woman after many years of separation, the film relies more heavily on images rather than words. About this film, Ceylan commented: "When I finished it, I had no idea what it looked like."

His second film **Kasaba** (The Small Town) is also set in Çanakkale and tells the story of Saffet who dreams about leaving the town in which he was born and grew up. Once again in this film, Ceylan cast his parents and other acquaintances from his close circle.

**Mayıs Sıkıntısı** (Clouds of May) is Ceylan's personal story in a way. The film starts with the main protagonist Muzaffer returning to the town of Yenice where he spent his childhood. We soon find out that he wants to make a film there. While his father is engaged in a fight to save his land, he also acts in his son's movie. The film is set entirely in the lovely town of Yenice in Çanakkale.

The shooting of **Ahlal Ağacı** (The Wild Pear Tree), which was well received at Cannes Film Festival, also started in the coach station of Yenice and continued in another province of Çanakkale Torhasan, then the villages Torhasan and Asmalı, and the city center. The most interesting city-related scene in the film is the one in which the hero, in his attempt to escape, hides in the wooden horse on the shore.

In these four films, Nuri Bilge Ceylan remembers



**Ahlal Ağacı** 2018.  
**Ahlal Ağacı**  
(The Wild Pear Tree) 2018.

bir filmle bir kent arasındaki ilişki her zaman bir kentin herhangi bir filmin öyküsü içinde bir "olmazsa olmaz", hatta bir öznesi, karakteri olmasını gerektirmez, onun yalnızca -film nerede çekilirse çekilsin hiçbir şeyin değişmeyeceği gerçeğini ortaya koyan- bir fonu, sıradan bir mekânı da olabilir.

Ama kimi filmlerde bir kent, o filmin öznesi, giderek karakterlerinden biri, olmazsa olmaz olur. Yani o filmler, o kentin dışında hiçbir yerde çekilmez... Çekilse de bir anlam taşımaz. Bu filmlere sinema literatüründe kent filmleri denir. Woody Allen'in New York'u, Fellini'nin Roma'sı, Nuri Bilge Ceylan'ın Çanakkale'si gibi...

## Çanakkale'yi Mekân Tutan bir Yönetmen:

### Nuri Bilge Ceylan

Çanakkale ve sinema deyince hiç kuşku yok ki ilk akla gelen isim, bu kenti, sinemasının mekânı, giderek vazgeçilmez bir ögesi yapan Nuri Bilge Ceylan'dır. 1995 yılında Koza ile başlayan bu kent-yönetmen ilişkisi 1997'de Kasaba, 1999'da **Mayıs Sıkıntısı** ve 2018'de **Ahlal Ağacı** ile devam etmiş ve sanırım uzun bir süre de devam edecek.

1956'da İstanbul'da doğan Nuri Bilge Ceylan'ın çocukluğu, ziraat mühendisi olan babasının tayini ile Çanakkale Yenice'de geçer. Sanatçı ilköğrenimini de Çanakkale'nin bu şirin kasabasında yapar. Onun

this town of his childhood and manifests a filmmaker's relationship with a city, of which there are perhaps very few examples in the history of cinema.

Another film that is almost entirely set in Çanakkale is **Düşman** (The Enemy) written by Yılmaz Güney and directed by Zeki Ökten in 1979. Starring Aytaç Arman and Güngör Bayrak, the film relates the story of İsmail from Eceabat (Aytaç Arman), a married man with a daughter. One day, İsmail hops on the ferry to go to the job market set up in the center of Çanakkale, where many unemployed workers like him gather in the hopes of finding manual work. After encountering a bitter incident while there, he goes back to his home on the other shore feeling desperate. A while later, he finds temporary work in the Çanakkale municipality that will last only three days. His job is to poison stray dogs. This unpleasant job which he feels obligated to perform, albeit unwillingly, haunts his dreams. Later, we watch him wandering the streets of Çanakkale in desperation, struggling to survive.

In this film, Çanakkale is a lot more than a setting, it is a subject. The film narrates not only the life struggles of the poor but also highlights, in more than one scene, the homesickness of those who had once lived in this city and later emigrated.

**Babam** (My Father) is a film by Nihat Durak about the emotional relationship between Yusuf Tunalı (played by Çetin Tekindor), who runs a canned fish factory called Tunalı Sardalya, and his mentally handicapped son Arif. This is also a film set in



**Hokkabaz filminde**  
**Çanakkale Şehitliği'nde**  
**yatan onca şehidin**  
**anısına bir gönderme**  
**yapılır.**

**The movie Hokkabaz**  
**(The Magician) pays**  
**homage to the martyrs**  
**resting in eternal**  
**peace at the Çanakkale**  
**Martyrs' Cemetery.**

tanımıyla bu kasaba "... Çok tipik bir kasabaydı. Değer yargıları, doğruları, yanlışları son derece keskin bir çevreydi. Bu çevre içinde babamın hayat dolu görüşü çevresindekilerden farklıydı. Sekiz yıl o kasabada yaşadık ve zamanla babamın idealizminin yavaş yavaş bir hayal kırıklığına dönüştüğünün taşrasdır..."

Yönetmenin anne ve babasının rol aldığı ilk yönetmenlik sınavını verdiği **Koza**'da, yıllar sonra bir araya gelen bir kadınla bir erkeğin sessizlik içinde kalan bir buluşması anlatılır. Sözden çok görüntülerin öne çıktığı, yönetmenin "bitirdiğim zaman neye benzediğine ilişkin bir fikrim yoktu" dediği bir film olur.

Bu filmde sonra bir diğer film **Kasaba**'da da yine Çanakkale ilini tercih eder. Ve bu filmde içinde doğup büyüdüğü kasabadan ayrılmanın hayalini kuran Saffet'in öyküsünü anlatır. Filmde yine anne ve babası ile yakınlarını oynatır.

**Mayıs Sıkıntısı** filmi bir açıdan Ceylan'ın kendi hikâyesidir. Filmin kahramanı Muzaffer'in çocukluğunu geçirdiği Çanakkale'nin Yenice kasabasına dönüşüyle başlar. Ve burada bir film çekmek ister. Baba bir yandan tarlasını kurtarmaya çalışırken, bir yandan da oğlunun çektiği filmde oynar. Film tümüyle Çanakkale'nin şirin kasabası olan Yenice'de geçer.

Çanakkale. The shooting took six weeks in the town of Gelibolu in 2017. Some scenes of **Hokkabaz** (The Magician) by Cem Yılmaz - for example the ones where the protagonists eat together and buy a keyboard for the woman they've been wooing - were also shot in the same region.

**Badem Şekeri** (The Almond Candy) directed by Abdullah Oğuz and Aydın Bulut in 2017 used the Çamkalabak and Behramkale districts in the Ayvacık province of Çanakkale. Another film that was shot in Behramkale/Assos is **Raziye** directed by Yusuf Kurçenli in 1990 with Oğuz Tunç and Yasemin Öymen in the leading roles. A considerable portion of the shooting took place in this region.

Çanakkale's islands Gökçeada and Bozcaada have also hosted many film productions. One of these is **Rüzgârlar** (Winds) directed by Selim Evci, which is in fact the director's second film on the island. The film is about a youth who lives and works as a sound engineer in Istanbul. During a visit to Gökçeada, he makes some sound recordings and encounters an incident. The film's shooting locations were the districts of Dereköy (Sinudi), Zeytinköy (Aya Toderi), Tepeköy (Agrudya), Kaleköy (Costora).

Another film shot in Çanakkale is **Bir Küçük Eylül Meselesi** (A Small September Affair) directed by Kerem Deren with Farah Zeynep Abdullah and Engin Akyürek in the leading roles. Two weeks of filming took place in Istanbul and six in Bozcaada. The film's protagonist Eylül normally leads a fine and uneventful life. However one day, she experiences an unfortunate incident and the last month of her life gets erased from her memory. Even though everyone keeps telling her all is fine, she suspects

Cannes Film Festivali'nde ilgi çeken **Ahlat Ağacı** filminin çekimleri de Çanakkale kentinin Yenice ilçesinin otogarında başlar, sonrasında Çan ilçesi, Torhasan ve Asmalı köyleri ile Çanakkale'nin şehir merkezi kullanılır. Filmin kente dayalı en ilginç yanı ise, kahramanın kaçarken kıyıda tahta ata sığınarak saklanmasıdır.

Nuri Bilge Ceylan bu dört filmde de çocukluğunun geçtiği kasabayı unutmaz, belki de sinema tarihinde pek az örneği olan bir kentle bir yönetmenin ilişkisini ortaya koyar.

Neredeyse tümü Çanakkale ilinde geçen filmlerden biri de senaryosunu Yılmaz Güney'in yazdığı, yönetmenliğini Zeki Ökten'in yaptığı 1979 yılında çekilen **Düşman** filmidir. Aytaç Arman ile Güngör Bayrak'ın başrollerini oynadığı filmde, evli ve bir kız babası olan Eceabatlı İsmail'in (Aytaç Arman) öyküsü anlatılır. İsmail günün birinde iş bulma umuduyla feribota atlayıp Çanakkale'nin merkezindeki kendisi gibi iş arayan onlarca işsiz toplandığı amele pazarına gider. Orada karşılaştığı bir acı olayla umutsuzca tekrar geldiği yere, karşı kıyıda evine döner. Bir süre sonra Çanakkale belediyesinde üç günlüğüne bir iş bulur. İş sokaklarda başıboş gezen köpekleri zehirlemektir. İstemeyerek olsa yapmak zorunda kaldığı bu sevimsiz iş rüyalarına girer. Sonrasında büyük bir umutsuzlukla ayakta kalabilmek için Çanakkale'nin içinde umutsuzca dolaşır.

Film Çanakkale'yi salt bir mekân olarak değil, onun da ötesinde bir özne olarak ele alır. Yalnızca yoksul insanların yaşama savaşımını değil, yıllar yılı burada yaşayıp da göç edenlerin bu kente duyduğu özlemde de -birkaç sahnede altını çizerek- söz etmeyi ihmal etmez.

Nihat Durak'ın, Tunalı Sardalya adında bir balık konserve imalathanesini işleten Yusuf Tunalı (Çetin Tekindor) ile zihinsel engelli oğlu Arif arasındaki duygusal ilişkiyi konu alan **Babam** filmi de Çanakkale'de çekilen filmler arasında yer alır. Film 2017 yılında altı hafta boyunca Gelibolu'da çekilir. Cem Yılmaz'ın **Hokkabaz** filminin kimi sahneleri de -kahramanlarının birlikte yemek yiyip, kur yaptıkları kadına org aldıkları sahne- yine aynı yörede çekilir.

Abdullah Oğuz ile Aydın Bulut'un yönetmenlik yaptığı **Badem Şekeri** (2017) filmde mekân olarak Çanakkale'nin Ayvacık ilçesinin Çamkalabak ve Behramkale yöreleri kullanılır. Behramkale/Assos'ta çekilen bir diğer film de Yusuf Kurçenli'nin 1990 yılında çektiği, Oğuz Tunç ile Yasemin Öymen'in oynadığı **Raziye** olur. Bu filmin çekimlerinin büyük bölümü bu yörede gerçekleştirilir.

Çanakkale'nin Gökçeada ile Bozcaada'sı da birçok filme ev sahipliği yapar. Bu filmlerden biri

that something is wrong. She listens to her instincts and goes to Bozcaada. There she finds what she is looking for.

**Films That Pass**  
**Through Çanakkale**

Other than films that have been entirely or largely shot in Çanakkale, there are those that pass through Çanakkale for various reasons. One is a road movie of a kind, **Hokkabaz** (The Magician) by Cem Yılmaz. Made in 2006, the film's heroes are İskender (Cem Yılmaz) and his father, the retired commando paratrooper Sait Tünaydın (Mazhar Alanson), and İskender's stage partner (Tuna Orhan) who goes by the name Maradona as he always walks around in a jersey number 10. The group's path passes through Çanakkale in a portion of the movie. The two partners set off from Istanbul, touring a magic act and performing in weddings along their travel route. They have Sait Bey with them since they are taking him to Çanakkale as per his request. Sait Bey's plan involves finding a burial place for himself in the martyrs' cemetery and mark it with the gravestone he's carrying. They are later joined by a fake bride; they have dinner in Gelibolu and spend one night there in a caravan. Impatient to see the burial site, the father Sait Tünaydın heads off to the Çanakkale Martyrs' Cemetery, taking the fake bride and the gravestone with him. İskender and Maradona follow suit, looking for them in the cemetery. Eventually they find Sait Bey in a state of bliss for having accomplished the task he had set his heart on.

In the film, the Çanakkale Martyrs' Cemetery is not a background but an essential, indispensable component of the script or the story. The ironic motif of the gravestone and the father Sait's desire to be buried in the cemetery are matched to pay homage to the memory of all those martyrs in their eternal resting places in the Çanakkale Martyrs' Cemetery. In this film, the martyrs' cemetery finds presence both as a unique feature of the city and a portal for the story.

Of course, it is not always the children taking their father to Çanakkale to fulfill his desire to see his grave while still alive. Sometimes it is the dead fathers who invite their children - dispersed here and there - to Çanakkale for a reunion. Just like in Tolga Karaçelik's movie **Kelebekler** (Butterflies). Three siblings, whose paths were separated 30 years ago, are invited by their father for a reunion at his home in Hasanlar Village. The eldest sibling Cemal takes the other two with him on this journey to the unknown. When they arrive at the village, they find



**Hokkabaz** 2006.  
**Hokkabaz** (The  
Magician) 2006.



de Selim Evcî'nin Gökçeada'da çektiği ikinci filmi **Rüzgârlar**'dır. İstanbul'da yaşayan ve sesçilikle uğraşan bir gencin Gökçeada'da yaptığı ses kayıtları sırasında karşılaştığı bir olayı irdeleyen filmin büyük bir kısmı, adanın Dereköy (Sinudi), Zeytinköy (Aya Toderi), Tepeköy (Agrudya), Kaleköy (Costora) yörelerinde çekilir.

Çanakkale'de çekilen bir diğer film de Kerem Deren'in yönettiği, Farah Zeynep Abdullah ile Engin Akyürek'in oynadıkları **Bi Küçük Eylül Meselesi**'dir. Filmin iki haftası İstanbul'da, altı haftası ise Bozcaada'da çekilir. Her şeyin yolunda gittiği bir yaşama sahip olan Eylül, talihsiz bir olay sonrasında yaşamının son bir ayını unuttur. Tüm çevresinin her şeyin yolunda gittiğini ona söylemesine rağmen Eylül bir şeylerin yolunda gitmediğinden kuşulanıp, iç güdülerini dinleyerek Bozcaada'ya gider. Ve orada aradığını bulur.

## Yolları Çanakkale'den Geçen Filmler

Tümü ya da büyük bir kısmı Çanakkale'de çevrilen filmlerin yanı sıra, bir de yolları çeşitli nedenlerle Çanakkale'den geçen filmler vardır. Bu filmlerden biri bir çeşit yol filmi özelliğini de taşıyan Cem Yılmaz'ın **Hokkabaz**'ıdır.

2006 tarihli **Hokkabaz** filminin kahramanları İskender (Cem Yılmaz), babası emekli komando paraşütçü Sait Tünaydın (Mazhar Alanson) ve de devamlı 10 numaralı formasıyla dolaşan Maradona lakaplı ortağı (Tuna Orhan) filmin bir yerinde Çanakkale'ye uğrar. İstanbul'dan yola çıkan ekip, yol boyunca hünerlerini düğünlerde yaptıkları gösterilerde sergilerken, aynı zamanda baba, emekli komando paraşütçü Sait Bey'i de isteği üzerine Çanakkale'ye götürür. Sait Bey'in Çanakkale'ye gitmekteki amacı, şehitlikteki mezar yerini ayarlayıp yanında götürdüğü mezar taşını oraya dikmektir. Bir süre sonra yanlarına eklenen sahte gelinle yollarına devam eden ekip, Gelibolu'da yemek yiyip, bir gece de karavanda konaklar. Baba Sait Tünaydın, bir an önce mezar yerini görmek için yanında getirdiği mezar taşı ve sahte gelinle birlikte Çanakkale Şehitliği'nin yolunu tutar. Ardından oğlu İskender ile Maradona peşine düşüp onu Çanakkale Şehitliği'nde aramaya koyulurlar... Ve sonunda baba Sait Bey'i, özlemine duyduğu işi gerçekleştirmiş olmanın mutluluğu içinde bulurlar.

Filmde Çanakkale Şehitliği, bir fon olmanın ötesinde, filmin senaryonun -ya da öykünün- içinde, olmazsa olmazı konumundaki önemli bir



out that their father has passed and learn about their father's will to be buried at the time of the arrival of the butterflies, which is a quaint characteristic of the village. The siblings barely know one another but during their stay in the village, they begin to arrive at a deeper understanding of themselves, each other and their father. According to some sources, a great number of scenes in this film were shot in Çanakkale and yet there are other sources that indicate Muğla's Milas province as the main shooting location. The inconsistency of the information only goes to show that in this film, the geography is not a determinant factor but just a background barely impacting the story.

In Biket İlhan's **Ayin Karanlık Yüzü** (Dark Side of the Moon, 2005) a group of inmates, who escape from prison by sea, get caught in a sea storm and end up in Çanakkale's island of Gökçeada. Finding themselves once again captured in a different kind of imprisonment, the inmates try to find their

ögesini oluşturur. Filmdeki mezar taşı ironisi ile baba Sait'in şehitlikte gömülme isteği eşlenerek, aynı zamanda Çanakkale Şehitliği'nde yatan onca şehidin anısına bir gönderme de yapılır. Bu filmde şehitlik, hem o kente özgü bir yer olarak yerini almış hem de öykünün önemli bir taşıyıcısı olmuştur.

Ama her zaman çocuklar, ölmeden önce mezar yerini görmek isteyen babalarını Çanakkale'ye götürmezler, bazen de Tolga Karaçelik'in **Kelebekler** filminde olduğu gibi ölmüş olan babalar her biri bir başka yere dağılmış olan çocuklarının birleşmesi için onları Çanakkale'ye davet eder. Yolları seneler önce ayrılmış üç kardeşi, babaları otuz yıl aradan sonra bir araya getirmek için Hasanlar Köyü'ndeki evine davet eder. Kardeşlerden en büyüğü olan Cemal, diğer iki kardeşini yanına alarak bilmedikleri bir yolculuğa çıkar. Üç kardeş gittikleri köyde babalarının öldüğünü öğrenirler. Babaları, köyün acayıplıklarından biri olan kelebeklerin gelişinde gömülmeyi onlara vaziyet etmiştir. Birbirlerini çok az tanıyan kardeşler köyde kaldıkları sürede yaşadıkları olaylarla kendilerini, birbirlerini ve babalarının kim olduğunu anlamaya çalışırlar. Kimi kaynaklar bu filmin kimi sahnelerinin Çanakkale'de çekildiğini belirtirken, kimi kaynaklar ise filmin çekimlerinin Muğla'nın Milas ilçesinde yapıldığını belirtirler. Bu çelişkileri bilgilerin ortaya koyduğu tek şey ise, yörenin yalnızca bir fon olarak kullanıldığı, mekânın belirleyici olmayıp herhangi bir yer olsa da, öyküyü pek etkilemeyeceği gerçeğini doğrular.

Biket İlhan'ın **Ayin Karanlık Yüzü** (2005) filminin hapisten deniz yoluyla kaçan mahkumlarının yolları da fırtınaya yakalanıp Çanakkale, Gökçeada'ya düşer... Böylece mahkumlar bir tutsaklıktan, bilmedikleri bir yörede bilmedikleri bir başka tutsaklığın içinde kendilerini bulup, film boyunca Gökçeada'nın içinde dolanıp dururlar. Filmde adanın farklı güzelliklerini ortaya koyan her bir yanı sergilenir.

## Çanakkale Savaşı ile İlgili Filmler

Çanakkale Savaşları'nı konu alan yerli ve yabancı kaynaklı filmlerin büyük bir çoğunluğu Çanakkale dışında çekilmiş olsalar da, bu kentin tanıtılmasında ya da marka olmasında önemli rolleri üstlenmişlerdir. Sinemamızda Çanakkale Savaşı'nı konu alan ilk filmlerden biri Turgut Demirağ ile askeri yönetmen Nusret Eraslan'ın

way around this unfamiliar territory. Through their adventures, the film reveals the island in all its beauty.

## Films About the Çanakkale Wars

Although a large portion of the films about the Çanakkale Wars, both Turkish and foreign, were shot outside of Çanakkale, they have nonetheless taken on an important role in the promotion or branding of this city. One of the earliest of such films in our cinema is **Çanakkale Arslanları** (Lions of Çanakkale) co-directed by Turgut Demirağ and military filmmaker Nusret Eraslan in 1964, starring many celebrities among whom were Tanju Gürsu, Ajda Pekkan, Muzaffer Tema and Atıf Kaptan. This film was one of the most expensive productions of its era. Unfortunately, we have limited information as to how much of it was actually filmed in Çanakkale.

Other domestic films and co-productions/TV series about the Çanakkale Wars are listed below in chronological order:

**Bir Millet Uyanıyor** (A Nation Awakes, 1966) by Ertem Eğilmez, a long documentary **Son Kale Çanakkale** (The Last Frontier, 2004), a co-production of TV networks in Austria, New Zealand, Ireland and Wales and TRT in Türkiye, **Çanakkale Geçilmedi** (Revealing Gallipoli, 2005), **Kınalı Kuzular: Bedeli Çanakkale'de Ödendi** (Hennaed Lambs: Atoned for in Çanakkale, 2006), **Çanakkale 1915** (2012), **Çanakkale Çocukları** (Children of Çanakkale, 2012), **Çanakkale Yolun Sonu** (Çanakkale End of the Road, 2013) and **Sarı Siyah** (Yellow and Black, 2013).

The most memorable of foreign film productions about Çanakkale are **Gallipoli** (1981) adapted from Ernest Raymond's novel **The England** and directed by the Australian filmmaker Peter Weir, starring Mel Gibson and Mark Lee; an Australian production **The Water Diviner** (2014) starring Russel Crowe, and a four-part mini-series **Deadline Gallipoli** (2015).

There are also many domestic and foreign documentaries about the Çanakkale Wars and nearly all of these were shot in this city.

## And Troy...

Another name that instantly comes to mind on the mention of Çanakkale is undoubtedly Troja, a most important city from the ancient period. Troja is well-known for its mesmerizing wealth and treasures, as well as the war that was fought there because of the

**Bu filmler ne**

**Çanakkale'de ne de**

**Anadolu'nun herhangi**

**bir kentinde çekilmiştir.**

**None of these films**

**were shot in Çanakkale**

**or in any other city in**

**Anatolia.**



ortaklaşa yönetmenliğini üstlendikleri 1964 yapımı **Çanakkale Arslanları** filmidir. Tanju Gürsu, Ajda Pekkan, Muzaffer Tema, Atıf Kaptan başta olmak üzere birçok ünlü oyuncunun rol aldığı film, o dönemler için sinemamızın en pahalı filmlerinden biri olmuştur. Bu filmin ne kadarının Çanakkale’de çekildiğine ilişkin bilgiler ise oldukça sınırlıdır.

Çanakkale Savaşı’nı konu alan diğer yerli filmler ve ortak yapımlar/diziler ise tarih sırasına göre şöyledir:

Ertem Eğilmez’in **Bir Millet Uyanıyor** (1966) filmi, uzun metrajlı belgesel olan **Son Kale Çanakkale** (2004), Avusturya, Yeni Zelanda, İrlanda ve Galler televizyonlarıyla TRT’nin ortak yapımı **Çanakkale Geçilmedi** (2005), **Kınalı Kuzular: Bedeli Çanakkale’de Ödendi** (2006), **Çanakkale 1915** (2012), **Çanakkale Çocukları** (2012), **Çanakkale Yolun Sonu** (2013) ve **Sarı Siyah** (2013).

Yabancı yapım olan Çanakkale filmlerinde ilk akla gelenler ise Avustralyalı yönetmen Peter Weir’in Ernest Raymond’un “The England” adlı yapıtından sinemaya uyarladığı Mel Gibson ve Mark Lee’li **Gelibolu** (1981), yine bir Avustralya yapımı olan Russel Crowe’lu **The Water Diviner/Son Umut** (2014) ve dört bölümlük mini dizi olan **Deadline Gallipoli** (2015) adlı film ve dizilerdir.

Ayrıca Çanakkale Savaşı’nı ele alan ve tümüne yakını bu ilde çekilen birçok yerli-yabancı belge filminden de söz etmek mümkündür.

## Ve Troya...

Çanakkale deyince akla gelen ilk yerlerden biri de hiç kuşku yok ki antik dönemlerin en önemli kentlerinden biri olan Troya’dır. Troya, bir açıdan baş döndürücü zenginlik ve hazineleri ve de Priamos ile Hekabe’nin oğlu Paris’in Sparta kralı Menelaos’un karısı güzel Helen’i kaçırması nedeniyle yapılan, o destanlara konu olan savaşıyla bilinir. Bu büyük savaş, Küçük Asyalı ozan Homeros’un İlyada’sının da konusunu oluşturur.

Sinema tarihinin Troya (eski söylenişi ile Truva) savaşını konu alan ilk filmlerinden biri **West Side Story/Batı Yakasının Hikâyesi** ve **The Sound of Music/Neşeli Günler** filmlerinden tanıyacağımız Robert Wise’in (1914-2005) Rossana Podestà’lı 1956 tarihli **Helen of the Troy** filmidir. Film döneminin süper yapımlarından birisi olmasana karşılık, içine onca asker binip de Troya’nın yerle bir edilmesine neden olan tahta atı, minyatür bir çocuk oyuncağına indirgemiş olması gibi kimi kusurları içerse de, dönemin ticari açıdan başarı kazanan filmlerinden biri olmuştur. 2003’te Roni Kern’in **Helen of Troy**, 2018’in tüm dünyada Troya Yılı ilan edilmesinden dolayı BBC ile Netflix’in ortak projesi olan **Troy, Fall of a City** ile Wolfgang Peterson’un Brad Pitt ve Orlando Bloom’lu **Troy** filmleri de bu konuyu ele alan üstün yapım filmler olmuştur.

Ama ne yazık ki bu filmler ne Çanakkale’de ne de Anadolu’nun herhangi bir kentinde çekilmiştir. Bu filmlerden Troya ya da Çanakkale’nin payına düşen ise yalnızca, Peterson’un filminden artakalıp, kentin kıyı şeridinde bir biblio gibi duran, **Ahlat Ağacı** filmindeki kahramanının içine sığındığı tahta at olmuştur. ●

### KAYNAKÇA

AĞAOĞLU, Adalet, “Beyaz Kent Lizbon”, *Şehir Dergisi*, Nisan 1998.

EVREN, Burçak, *Türk Sinema Yönetmenleri Sözlüğü*, 43. Antalya Altın Portakal Film Festivali Yayınları, İstanbul, 2006.

EVREN, Burçak-SAYDAM, Barış, *Yılmaz Güney’in Filmleri*, Adana Altın Koza Yayınları.

OKYAY, Sevin, “Yedinci Sanatın Gedikli Şehirleri”, *Şehir Dergisi*, Nisan 1988.

ÖZGÜÇ, Agah, *Türk Filmleri Sözlüğü*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul, 2009.

www.sadibey.com.

abduction of Helen, the wife of the Spartan king Menelaos, by Paris, the son of Priamos and Hekabe. This great war was the subject of the epic poem Iliad by Homer, the poet of Asia Minor.

One of the earliest films about the Trojan War in cinema history is **Helen of the Troy** directed in 1956 by Robert Wise (1914-2005), who we might better remember by **The West Side Story** and **The Sound of Music**. Starring Rossana Podestà, this film was a grand production at the time of its making. Even though it contained some imperfections such as using a miniature toy to represent the wooden horse which brought the total destruction of Troja with the hundreds of soldiers hidden inside its body, it was a box-office success.

Roni Kern’s **Helen of Troy** in 2003, **Troy, Fall of a City** which was co-produced by BBC and Netflix on account of the declaration of 2018 as the Year of Troy worldwide, and Wolfgang Peterson’s **Troy** starring Brad Pitt and Orlando Bloom were other outstanding productions that dealt with this subject.

Unfortunately none of these films were shot in Çanakkale or in any other city in Anatolia for that matter. What Troja or Çanakkale had to gain from these films was merely the wooden horse, left over from Peterson’s film, standing like a piece of trinket on the city’s shoreline, ending up as a hiding place for the hero of **Ahlat Ağacı** (The Wild Pear Tree). ●

### BIBLIOGRAPHY

AĞAOĞLU, Adalet, “Beyaz Kent Lizbon”, *Şehir Dergisi*, April 1998.

EVREN, Burçak, *Türk Sinema Yönetmenleri Sözlüğü*, 43. Antalya Altın Portakal Film Festivali Yayınları, İstanbul, 2006.

EVREN, Burçak-SAYDAM, Barış, *Yılmaz Güney’in Filmleri*, Adana Altın Koza Yayınları.

OKYAY, Sevin, “Yedinci Sanatın Gedikli Şehirleri”, *Şehir Dergisi*, April 1988.

ÖZGÜÇ, Agah, *Türk Filmleri Sözlüğü*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul, 2009.

www.sadibey.com.

## “1” GERİ SAYIM GÜNCEŚİ COUNTDOWN CHRONICLE

Ağustos 2022 August

YAYIN TÜRÜ Süreli, yerel

TYPE OF PUBLICATION Periodical, local

YAYINCI

PUBLISHER

ÇOK A.Ş.

SAHİBİ

OWNER

ÇOK A.Ş. adına

on behalf of ÇOK A.Ş.

Mustafa Tanrıverdi

YAYIN KONSEPTİ

PUBLICATION CONCEPT

Bülent Erkmen

YAYIN KİMLİK TASARIMI

PUBLICATION IDENTITY DESIGN

Kerem Yaman, BEK

BASKI ÖNCESİ HAZIRLIK

PRE-PRESS

Barış Akkurt, BEK

KOORDİNASYON

COORDINATION

Burcu Ak

Diyez Beksaç Cin

Çim Güleryüz

YAPIM

PRODUCTION

BEK Tasarım ve Danışmanlık

BEK Design and Consultancy

BASKI

PRINTING

MAS Matbaacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Hamidiye Mahallesi, Soğuksu Caddesi, 3

34408, Kağıthane, İstanbul

+90 212 294 1000

kitap@masmat.com.tr

Sertifika No: 44686

ÇOK A.Ş.

Yapı Kredi Plaza, B Blok, Kat: 12, Daire 30

Büyükdere Caddesi

34330, Levent, İstanbul

+90 212 270 4766

+90 212 278 2309

info@1915canakkale.com

KAPAK FOTOĞRAFI

COVER PHOTO

Cemal Emden

SORUMLU YAZI İŞLERİ

MÜDÜRÜ VE EDITÖR

RESPONSIBLE EDITORIAL

DIRECTOR AND EDITOR

Yavuz Harani

YAYIN KURULU

EDITORIAL BOARD

Diyez Beksaç Cin

Bülent Erkmen

Çim Güleryüz

Mustafa Tanrıverdi

Necmi Zekâ

METİN EDITÖRÜ VE

DÜZELTİ

COPY EDITOR AND

PROOFREADING

Zeyno Erkman Beşikçi

ÇEVİRİ

TRANSLATION

Aslı Mertan

KATKIDA BULUNANLAR

CONTRIBUTORS

Gözde Doğan Ayan

Çağdaş Cengiz

Nadir Ekmekçi

Cemal Emden

Batuhan Ergüneş

Mehmet Kerem Eteş

Kağan Gözen

Cenk Kalava

Sevan Kılıçyan

Won Joon Lee

Melih Özsöz

Murat Sezgin

Bahadır Sınır

Zafer Sinoplu

Geri Sayım Güncesi, ÇOK A.Ş. tarafından 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi iletişim çalışmaları kapsamında yayımlanmaktadır.

Countdown Chronicle is published by ÇOK A.Ş. within the scope of 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project communication practices.

Para ile satılmaz.

Not for sale.

İmzalı yazıların tüm sorumluluğu yazarlarına aittir.

All responsibility of signed articles lies with the author.

© Yazı ve fotoğrafların tüm hakları, aksi belirtilmedikçe,

ÇOK A.Ş.’ye aittir. Kaynak gösterilerek kullanılabilir.

© All rights of writings and photographs are reserved by

ÇOK A.Ş. unless otherwise stated. They can be used with

proper citation of references.



# 1915 ÇANAKKALE



## 1915canakkale.com





Ağustos 2022.

August 2022.

CEMAL EMDEN

