

# 6

## **Çanakkale Dünya Çapında Bir Cazibe Merkezi Olacak**

Çanakkale  
Will Become  
a Global Center  
of Attraction

**İLHAMİ AKTAŞ**

## **1915Çanakkale Benim Göz Bebeğim**

1915Çanakkale is the  
Apple of My Eye

**EBRU ÖZDEMİR**

## **Yol Tecrübe ve Özveri İster**

The Road Requires  
Experience and  
Dedication

**ERDOĞAN VARLIK**

**ERKİN ŞAHİN**

## **“Utandım Bu Âciz Şairliğimden”**

“I Felt Ashamed of the  
Humble Poet that I am”

**BEŞİR AYVAZOĞLU**

# İçindekiler

## Contents

**Kısa Kısa**  
News Bites 002



### Çanakkale Dünya Çapında Bir Cazibe Merkezi Olacak

Çanakkale Will Become a Global Center of Attraction

**İLHAMİ AKTAŞ** 014

### Marmara Otoyol Ringi 1915Çanakkale ile Tamamlanacak

1915Çanakkale will Mark the Completion of the Marmara Motorway Ring

**MÜCAHİT ARMAN** 022



### 1915Çanakkale Benim Göz Bebeğim

1915Çanakkale is the Apple of My Eye

**EBRU ÖZDEMİR** 028

### Daelim: Önce Kore, Sonra Tüm Dünya

Daelim: First Korea, Then the Whole World

**036**

### Yol Tecrübe ve Özveri İster

The Road Requires Experience and Dedication

**ERDOĞAN VARLIK, ERKİN ŞAHİN** 044

### Kalitenin Güvencesi Kontrol Altında

Quality Assurance in Check

**MUSTAFA ÇAVUŞOĞLU**

**TURGUT GENÇOĞLU** 050

### Daha Güçlü Bir Takım Ruhu İçin

For a Stronger Team Spirit 058

### Şantiyede Yas

Bereavement on Site 060

### Kulelerden İki Dünya Rekoru

Two World Records From the Towers

**SIMON MARR** 062



### Zamana Meydan Okuyan Kaleler

Fortresses that Defy the Passage of Time

**070**

### Turizm Sektörü Katlanarak Büyüyecek

Tourism Sector Will Grow Exponentially

**TURİZM TEMSİLCİLERİ**

**REPRESENTATIVES OF TOURISM** 078

### Coğrafya ve Tarihi Buluşturan

Lezzetleriyle Çanakkale

A Blend of Geography and History in Çanakkale's Tasteful Cuisine

**HÜLYA EKŞİGİL** 086

### Çiftçinin Umudu Yeşeriyor

New Hope Rises for the Farmer 096



### “Utandım Bu Âciz Şairliğimden”

“I Felt Ashamed of the Humble

Poet that I am”

**BEŞİR AYVAZOĞLU** 100

## Genel Müdür'den CEO's Message

**Mustafa Tanrıverdi**

**GENEL MÜDÜR CEO**

Çanakkale Otoyol ve

Köprüsü İnşaat Yatırım İşletme A.Ş.



### DEĞERLİ OKURLAR,

Geçen sayımızda ele aldığımız kule inşaatlarının tamamlanması sürecinden sonra Kasım ayı itibarıyla köprü üzerindeki çalışmalarda kullanılacak “kedi yolu”nun yapımına başladığımızı, ilk üç mega bloğun da Çanakkale'ye geldiğini sizlere duyurmaktan büyük mutluluk duyuyorum. Şantiyelerimizde ve ofislerimizde aldığımız sıkı Covid-19 önlemleri sayesinde, çalışmalarımıza planlarımız doğrultusunda başarıyla devam ediyoruz. Bu vesileyle başta çalışanlarımız olmak üzere tüm paydaşlarımıza destekleri için teşekkür ediyorum. Maalesef bir de üzücü haberimiz var: “John Bey” adıyla tanınan, Maliyet Kontrol Müdürümüz Hyungjoon Park'ı Temmuz ayında şehirde geçirdiği bir trafik kazası sonucu çok genç yaşta kaybettik. Bu sayıda bir yazıyla andığımız sevgili arkadaşımızı hiçbir zaman unutmayacağız.

\*

Bu sayımız, Haziran ayında Çanakkale valiliğine atanan Sayın İlhami Aktaş'la yaptığımız bir röportajla başlıyor. Kendisine yeni görevinde başarılar diliyoruz. Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Sayın Mücahit Arman ve ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi, Limak Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Ebru Özdemir ile de kapsamlı röportajlar gerçekleştirdik. Bu sayımızda ayrıca 1915Çanakkale Projesi'nin Güney Koreli iki ortağından biri olan Daelim'i sizlere tanıtıyoruz. Proje'nin önemli bir bölümünü oluşturan Malkara-Çanakkale Otoyolu'nu, Kısım Müdürleri Sayın Erdoğan Varlık ve Sayın H. Erkin Şahin'den dinledik. Kalite Kontrol ve Kalite Güvence Müdürleri Sayın Mustafa Çavuşoğlu ve Sayın Turgut Gençoğlu ise Ar-Ge çalışmalarımız hakkında önemli açıklamalarda bulundular. Projemizin Toplum Düzeyinde Destek Programı kapsamında yürütülen tarım çalışmalarını da bu sayıda bulabilirsiniz. Bu sayıda Çanakkale'nin tarihi ve kültürüyle ilgili de iki önemli yazımız var: Çanakkale Savaşları sırasında cephede davet edilen sanatçılar heyetini Sayın Beşir Ayvazoğlu kaleme aldı. Sayın Hülya Ekşigil ise bize Çanakkale mutfağının zenginliğini aktardı.

Keyifli okumalar diler, saygı ve sevgilerimi sunarım.

### DEAR READERS,

I am happy to announce that, following the completion of the bridge towers construction as covered in our last issue, we embarked on the construction of the catwalk, which will be used as a working platform aiding the operations over the bridge; and that the first three mega deck blocks have arrived in Çanakkale. Thanks to the strict Covid-19 measures we have been observing in our construction sites and offices, we are making progress in accordance with our plans. I would hereby like to thank all our employees and stakeholders for their continued support in this endeavor. Unfortunately we also have some sad news to share: In July, we suffered the loss of our Cost Control Manager Hyungjoon Park, affectionately known as “John Bey”, who passed away at a very young age due to a traffic accident in the city. In this issue, we are commemorating our dear friend whose memory we shall always treasure.

\*

This issue of the Countdown Chronicle opens with an interview we conducted with İlhami Aktaş who was appointed as Governor of Çanakkale in June. We wish him every success in his new assignment. Other in-depth interviews featured in this issue are with the Deputy Director General of General Directorate of Highways Mücahit Arman, and ÇOK A.Ş. Member of the Board, Limak Group of Companies Chair of the Board Ebru Özdemir. Furthermore, we are presenting a detailed introduction of 1915Çanakkale's one of two South Korean partners: Daelim. We also asked the Motorway Section Managers Erdoğan Varlık and H. Erkin Şahin to update us on the progress of the Malkara-Çanakkale Motorway, and the Quality Control and Quality Assurance Managers Mustafa Çavuşoğlu and Turgut Gençoğlu to share their valuable insights into our R&D works. You can also find some information regarding the agricultural practices implemented in the context of our Project's Community Level Assistance Program. In addition to all of the above, we have two engrossing articles on Çanakkale's history and culture: one penned by Beşir Ayvazoğlu about the delegation of artists who were invited to the battlefield during the Çanakkale Wars, the other a delightful review of Çanakkale's deliciously rich cuisine by Hülya Ekşigil.

Hoping you enjoy reading the latest issue of the Countdown Chronicle, I would like to conclude as always with my best wishes and kindest regards.

**Cumhurbaşkanı  
Erdoğan, ÇOK A.Ş.  
Yönetim Kurulu'nu  
Kabul Etti**  
President Erdoğan  
Received the Executive  
Board of Directors  
from ÇOK A.Ş.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde görevlendirilen konsorsiyum ortaklarının Proje'ye münhasır kurduğu ortak girişim şirketi ÇOK A.Ş., 20 Ağustos tarihinde Cumhurbaşkanlığı'na bir ziyaret gerçekleştirdi. Konsorsiyumu temsilen ziyarette hazır bulunan Nihat Özdemir, Seung Soo Lee, Ebru Özdemir, Başar Arıoğlu ve Erdem Arıoğlu, Proje inşaatındaki son gelişmeler hakkında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'a bilgi verdiler.

16 Mayıs 2020'de çelik kulelerde son bloğun yerine yerleştirilmesiyle "1915Çanakkale Köprüsü Kule İnşaatları Tamamlanma Töreni" gerçekleştirilmiş, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan törene video konferans yöntemiyle katılmıştı. Ziyaret sırasında Cumhurbaşkanı'na, Bakan ve üst düzey yöneticilerle birlikte, o günün anısına kulenin çeliğinden üretilmiş özel bir anı objesi takdim edildi. ●

The joint venture company ÇOK A.Ş., established specifically for the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project by the consortium partners who were awarded the project, paid a visit to the Presidency on the 20<sup>th</sup> of August. As representatives of the consortium, Nihat Özdemir, Seung Soo Lee, Ebru Özdemir, Başar Arıoğlu and Erdem Arıoğlu briefed President Recep Tayyip Erdoğan on the latest stage of progress in the Project's construction.

On 16 May 2020, the installation of the final tower block was marked by the "1915Çanakkale Bridge Tower Construction Completion Ceremony" with the attendance of President Recep Tayyip Erdoğan via video conference. During the visit, the President, the Minister, and other senior officials were presented with special commemorative objects made from the same steel used in the bridge tower. ●



**Ulaştırma ve  
Altyapı Bakanı Adil  
Karaismailoğlu'ndan  
1915Çanakkale Ziyareti**  
Minister of Transport  
and Infrastructure Adil  
Karaismailoğlu Visited  
1915Çanakkale

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Ağustos ayında 1915Çanakkale Köprüsü şantiyesine yaptığı ziyaretin ardından açıklamalarda bulundu. 1915Çanakkale Köprüsü'nün Türkiye'nin marka projelerinden biri olduğunu vurgulayan Karaismailoğlu, Proje'nin tarihi İpek Yolu'nu canlandırarak "Bir Kuşak Bir Yol Projesi" kapsamında Türkiye'nin öncülük ettiği "Orta Koridor" girişiminin bir parçası olacağını belirterek "Pekin'den Londra'ya kesintisiz ticaret yolu oluşturma hedefine doğrudan katkı sunacağını" kaydetti.

Proje'nin hizmete girmesiyle İstanbul'un Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükünün hafifleyeceğine, böylece ulusal ve uluslararası turizme de büyük katkılar sağlayacağına değinen Karaismailoğlu, açıklamasında ayrıca "Tüm bu görkemi ile dünyanın gözünü diktiği köprü inşaatını yaparken, tarihe tanıklık ettiğimiz farkında ve sorumluluğundayız. 2023'te açılması planlanan bu köprüyü kesintisiz sürdürdüğümüz çalışma tempomuz ile 18 Mart 2022'de milletimizin hizmetine sunmayı hedefliyoruz." sözlerine yer verdi. ●

Following his visit to the construction site of the 1915Çanakkale Bridge in August, Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu made a statement highlighting 1915Çanakkale Bridge's status as one of Turkey's trademark projects. Karaismailoğlu expressed that the Project would become a part of the "Middle Corridor" initiative led by Turkey as part of the "One Belt One Road Project" reviving the historical Silk Road, adding that it would "directly contribute to the goal of building an uninterrupted trade route extending from Beijing to London."

Karaismailoğlu also stated that with the Project becoming operational, the heavy transit traffic load shouldered by Istanbul between Europe and Anatolia would be relieved, which would contribute greatly to national and international tourism. He added: "As we construct this glorious bridge attracting the attention of the whole world, we are fully aware of our responsibility as witnesses to history in the making. Keeping up our current uninterrupted work pace, we are aiming to present this bridge to our public on the 18<sup>th</sup> of March 2022 which is one year earlier than the originally planned date." ●





Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu 14 Kasım'da 1915Çanakkale şantiyesine bir ziyaret gerçekleştirdi. Ziyaretinde Uraloğlu'na, Bursa Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürü Sezgin Küçükbekir, Bölge Müdür Yardımcısı Erdoğan Dedeoğlu, ÇOK A.Ş. İcra Kurulu Üyeleri Reşit Yıldız ve Ömer Güzel eşlik etti.

Proje'deki son gelişmeler hakkında yetkililerden bilgi alan Uraloğlu, 1915Çanakkale ile bölgenin tarihte ilk kez olarak kesintisiz karayolu ulaşımına geçeceğini ve Çanakkale'nin jeostratejik açıdan sahip olduğu potansiyelin gerçek anlamda ortaya çıkacağını vurguladı.

Uraloğlu, Malkara-Çanakkale Otoyolu, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun da tamamlanmasıyla birlikte, Proje'nin İstanbul-İzmir Otoyolu ve yapımı devam eden Kuzey Marmara Otoyolu ile entegre olacağını, Marmara Denizi'ni kuşatan otoyol ağının önemli bir parçasını oluşturacağını belirtti. Abdulkadir Uraloğlu ayrıca 2022'de hizmete sunulması hedeflenen Proje'nin, Trakya ve Batı Anadolu'daki sanayi, ticaret ve hizmet sektörlerine ivme kazandıracığını, daha hızlı ve daha düşük maliyetli taşımacılığının bu bölgelerde hem ekonomik faaliyetleri hem de sosyal bağları güçlendireceğini ifade etti. ●

## Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu'ndan Şantiye Ziyareti

### Director General of Highways Abdulkadir Uraloğlu's Visit to the Construction Site

Director General of Highways Abdulkadir Uraloğlu paid a visit to 1915Çanakkale's construction site on November 14<sup>th</sup>. During the visit, Uraloğlu was accompanied by Bursa Public-Private Sector Partnership Regional Director Sezgin Küçükbekir, Deputy Regional Director Erdoğan Dedeoğlu, ÇOK A.Ş. Executive Board Members Reşit Yıldız and Ömer Güzel.

Briefed by the authorities on the latest stage of progress in the Project, Uraloğlu declared that thanks to 1915Çanakkale, the region would have access to uninterrupted highway transport for the first time in its history which would ultimately allow Çanakkale to reveal its full geostrategic potential.

Uraloğlu stated that with the completion of the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Malkara-Çanakkale

Motorway, the Project would be integrated with the İstanbul-İzmir Motorway and the North Marmara Motorway (currently in construction), becoming a major part of the motorway network encircling the Marmara Sea. Abdulkadir Uraloğlu also expressed that the Project -planned to become operational in 2022- would allow the industrial, commercial, and service sectors in Thrace and Western Anatolia gain momentum, and faster and cost-effective transportation would strengthen the economic activity and social bonds in the region. ●

## Conkbayırı'nda Anafartalar Zaferi Töreni

### Anafarta Heights Victory Commemoration Ceremony at Conkbayırı

Anafartalar Zaferi'nin 105. yıl dönümü dolayısıyla 10 Ağustos'ta Gelibolu Yarımadası'ndaki Conkbayırı'nda tören düzenlendi. Sınırlı sayıda katılımla gerçekleştirilen törende, Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Ahmet Misbah Demircan, Çanakkale Valisi İlhami Aktaş, Gelibolu 2. Kolordu Komutanı Korgeneral Zekai Aksakallı, Avustralya Askeri Ataşesi Albay Richard Campbell, Birleşik Krallığı temsilen Albay Piers Strudwick ile Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir tarafından Atatürk Anıtı'na çelenk sunuldu. Daha sonra saygı duruşunda bulunulan törende, İstiklâl Marşı okundu ve göndere Türk bayrağı çekildi. Eceabat İlçe Müftüsü Sinan Çetin'in okuduğu duanın ardından tören sona erdi.

Anafartalar Zaferi'nin 105. yıl dönümü etkinlikleri kapsamında ayrıca Çanakkale Savaşı'nda şehit olan Binbaşı Ali Faik Bey'in kişisel eşyalarından oluşan "Şehit Binbaşı Ali Faik Bey" sergisi açıldı.

Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Ahmet Misbah Demircan törende yaptığı konuşmada, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın ve Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın bölgeye çok kıymet verdiğinin altını çizdi. Bu kapsamda bölgedeki yatırımların, yarımada'nın gelişmesinde ve tanınmasında çok önemli rol oynadığını dile getiren Demircan, ayrıca şunları kaydetti: "Çanakkale ruhunu içimizde yaşamayı vazife edinmemiz gereken bir coğrafyanın içerisindeyiz. Çanakkale, bizi her zaman bir arada tutacak en önemli tarihi değerimizdir." ●

On the occasion of the 105<sup>th</sup> anniversary of the Anafarta Heights Victory, a commemoration ceremony was held at Conkbayırı on the Gallipoli Peninsula on August 10<sup>th</sup> with the attendance of a limited number of guests. At the ceremony, a wreath was placed on the Atatürk Memorial by the Deputy Minister of Culture and Tourism Ahmet Misbah Demircan, Governor of Çanakkale İlhami Aktaş, Commander of the Gallipoli 2<sup>nd</sup> Army Corps Lieutenant General Zekai Aksakallı, Australian Military Attaché Colonel Richard Campbell, Colonel Piers Strudwick representing the United Kingdom and Director of the Historical Site İsmail Kaşdemir. The ceremony continued with a moment of silence, the singing of the National Anthem and the hoisting of the Turkish flag and concluded with a prayer recited by the Eceabat Provincial Mufti Sinan Çetin.

Also held as part of the events program on the 105<sup>th</sup> anniversary of the Anafarta Heights Victory was an exhibition titled "Martyr Commander Ali Faik Bey" comprising of the personal belongings of Commander Ali Faik Bey who had become a martyr during the Çanakkale Wars.

In his speech at the ceremony, Deputy Minister of Culture and Tourism Ahmet Misbah Demircan emphasized the importance of the region both for President Recep Tayyip Erdoğan and the Ministry of Culture and Tourism, adding that the investments had a significant role in developing and promoting the region. He stated: "We live on a land where it should be our duty to embrace and internalize the Çanakkale spirit. Çanakkale is a most precious historical asset that will always keep us united." ●



## “Söz Yetenekte” 1915Çanakkale’de “Let Talent Speak” at 1915Çanakkale

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi destekleriyle, “Söz Yetenekte” programının ikinci bölümüne ev sahipliği yaptı. 1 milyon 107 bin 100 kişiye ulaşan program 14 Ağustos’ta 1915Çanakkale Köprüsü şantiyesinden canlı yayınlandı.

Moderatörlüğünü Oylum Talu’nun yaptığı programa Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi Yetenek Kazanımı ve Organizasyon Dairesi Birim Müdürü Neşe Gülmez ile Uzman Mesut Şener, ÇOK A.Ş. İcra Kurulu Üyesi Ebrunur Yıldız, ÇOK A.Ş. İcra Kurulu Üyesi Ömer Güzel ve Proje’de görev alan uzmanların yanı sıra Proje’nin genç yetenekleri katıldı.

Programda; 1915Çanakkale Projesi’nin detayları, genç mühendislerin başarı hikâyeleri, bu Proje’deki deneyimleri ile gençler için istihdam fırsatları ele alındı. Ayrıca, gerçekleşen ödüllü yarışmayı kazanan 10 genç, projeyi yerinde inceleme ve proje ekibi ile tanışma fırsatı kazandı. 1915Çanakkale YouTube kanalı @1915canakkaletr adresinden canlı yayınlanan “Söz Yetenekte” programı Türkiye dışından da ilgiyle izlendi. ●



The 1915Çanakkale Project hosted the second installment of the “Let Talent Speak” program organized with the support of the Presidency of the Republic of Turkey Human Resources Office. Streamed live from the construction site of the 1915Çanakkale Bridge on August 14<sup>th</sup>, the program was watched by 1 million 107 thousand 100 viewers.

Moderated by Oylum Talu, the program was attended by Presidency of the Republic of Turkey Human Resources Office Talent Acquisition and Organization Department Division Chief Neşe Gülmez and Specialist Mesut Şener, ÇOK A.Ş. Executive Board Member Ebrunur Yıldız, ÇOK A.Ş. Executive Board Member Ömer Güzel, program specialists and the young talents.

The program focused on the details of the 1915Çanakkale Project, success stories of the young engineers participating in the Project, and employment opportunities for the youth. Furthermore, the 10 young winners of the prize competition were given the opportunity to observe the project site and meet the teams in person. “Let Talent Speak” program was streamed live on the 1915Çanakkale YouTube channel @1915canakkaletr and was received with much interest both at home and abroad. ●

## 1915Çanakkale’den Yangın Söndürme Çalışmalarına Destek 1915Çanakkale Supports the Firefighting Efforts

Gelibolu’ya bağlı Kavakköy beldesi yakınlarında, ormanlık alanda 15 Eylül tarihinde yangın çıktı. Rüzgârın da etkisiyle kısa sürede yayılan alevleri gören vatandaşlar, ALO 177 Orman Yangın İhbar Hattı’nı aradı. İhbar üzerine bölgeye, Çanakkale Orman Bölge Müdürlüğü’ne bağlı itfaiye ekipleri gönderildi. Yangın haberi alınır alınmaz, 1915Çanakkale şantiyeleri yangın alanına gönderdikleri iki dozer ve 11 arazöz ile söndürme çalışmalarına destek verdi. Yangına havadan beş helikopter, karadan 24 arazöz, dört itfaiye aracı, üç dozer, dokuz su ikmal aracı ve 150 işçi ile müdahale edildi.

Kuvvetli rüzgârın da etkisiyle büyüyen yangın, ekipler tarafından yaklaşık beş saat süren söndürme çalışmaları sonunda kontrol altına alındı. ●

A fire broke out in the woods near Gallipoli’s Kavakköy Village on September 15<sup>th</sup>. Alarmed by the flames getting swiftly carried by the wind, the citizens called ALO 177 Forest Fires Helpline. Çanakkale Regional Directorate of Forestry’s fire brigade crews responded to the call. As soon as the news reached the construction sites of 1915Çanakkale, the project teams sprang into action and supported the firefighting efforts with two bulldozers and 11 water trucks. In total, five helicopters, 24 water trucks, four fire brigade trucks, three bulldozers, nine water-supply vehicles and 150 operatives were employed in the response to the fire.

The fire grew to large proportions with the impact of strong winds and was suppressed after five hours of extinguishing efforts by the firefighters. ●



## Çanakkale’de Kadına Yönelik Şiddetle Mücadele Battling Violence Against Women in Çanakkale



Kadına Yönelik Şiddetle Mücadele İl Koordinasyon toplantısı Vali İlhami Aktaş’ın başkanlığında 16 Eylül tarihinde Polisevi’nde gerçekleştirildi.

Toplantıya; Vali Yardımcısı Hakkı Uzun, Cumhuriyet Başsavcısı Ömer Karişit, Çanakkale İli Merkez İlçe Belediye Başkanı Ülgür Gökhan, İl Jandarma Komutanı J. Kd. Albay Tahsin Saruhan, kaymakamlar ve ilgili kurum müdürleri katıldı. Toplantıda; Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü Şiddet Önleme ve İzleme Merkezi Müdürü Nuray Gümrükçü tarafından Kadına Yönelik Şiddetle Mücadele Komisyon Çalışmaları ile ilgili katılımcılara bilgi verildi.

Yapılan bilgilendirmelerin ardından değerlendirmede bulunan Vali İlhami Aktaş, Çanakkale’de kadına yönelik şiddetle mücadelede başta Valilik olmak üzere, adli ve askeri birimler ve bütün kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, STK’lar ve vatandaşlarla birlikte iş birliği ve koordinasyon içerisinde çalışarak çok daha olumlu bir netice alınacağını ifade etti. Kadına yönelik şiddetle mücadele çalışmalarının etkili ve kapsamlı bir şekilde sürdürüleceğini vurgulayan Vali İlhami Aktaş, Çanakkale genelinde kadına karşı şiddete sıfır tolerans ilkesi ile hareket edilmesi gerektiğini belirtti. ●

A meeting organized by the Provincial Coordination for Battling Violence Against Women took place under the chairmanship of Governor İlhami Aktaş on September 16<sup>th</sup> at Police Guesthouse.

The meeting was attended by Deputy Governor Hakkı Uzun, General Attorney of the Republic Ömer Karişit, City of Çanakkale Mayor of Central Province Ülgür Gökhan, Provincial Gendarmerie Commander Colonel Tahsin Saruhan, district governors and directors of related institutions. The attendees were briefed by the Family, Labor and Social Services Provincial Directorate Violence Prevention and Monitoring Center Director Nuray Gümrükçü on the activities of the Provincial Coordination for Battling Violence Against Women.

After the briefings, Governor Aktaş shared his observations, and expressed that closer collaboration and coordination with the Governorship, justice and military bodies, all public institutions and organizations, municipalities, NGO’s, and citizens would be sure to bring even more positive results. Emphasizing that activities for battling violence against women would continue in the most efficient and extensive manner and he added that the overall action plan in Çanakkale had to be based on the principle of zero tolerance for violence against women. ●

## Bolayır’ın Parke Taşları 1915Çanakkale’den Setts for Bolayır from 1915Çanakkale



Çanakkale ilinin Gelibolu ilçesine bağlı Bolayır’a 1915Çanakkale tarafından 5000 metrekare kilitli parke taşı hibe edildi. Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP) kapsamında hibe edilen parke taşlarının döşenme çalışmalarına Yeni Mahalle sokaklarından başlandı. Muhtar Adem Can’ın öncülüğünde yürütülen çalışmalar, Balkan Savaşları’nda Mustafa Kemal Atatürk’ün kurmay başkanlığını yaptığı Bolayır Kolordusu ile adını tarihe yazdıran köyü çağdaş kent estetiğine uygun, yeni bir görünüme kavuşacak. ●

1915Çanakkale donated 5000 square meters of setts (paving stones) to Bolayır Village, in Gallipoli, Çanakkale, as part of the Community Level Assistance Program (CLAP). Led by Muhtar Adem Can, paving of the setts was initiated on the streets of Yeni Mahalle. Having made its mark in history with the Bolayır Army Corps commanded by Mustafa Kemal Atatürk during the Balkan Wars, Bolayır Village will now attain a new look that is more in line with contemporary urban esthetics. ●

## Avrupa Hareketlilik Haftası Çanakkale’de Kutlandı

### European Mobility Week was Celebrated in Çanakkale

Sürdürülebilir kentsel ulaşımı teşvik ederek halk sağlığını ve yaşam kalitesini artırmayı amaçlayan Avrupa Hareketlilik Haftası etkinlikleri 16-22 Eylül 2020 tarihleri arasında gerçekleşti. Çanakkale Belediyesi’nin desteklediği organizasyon için bu yıl, pandemi koşulları nedeniyle sosyal medya tercih edildi.

“Herkes İçin Sıfır Emisyonlu Hareketlilik” temasıyla düzenlenen etkinlikler kapsamında “Her Yere Bisikletli Ulaşım”, “Hareketli Kafe”, “Covid-19 ve Hareketlilik” ve “Covid-19 ve Hava Kirliliği” söyleşileri ve konserler Çanakkale Belediyesi’nin sosyal medya hesaplarından yayınlandı. Ayrıca Çanakkale Belediyesi ve Kardeş Kentleri tarafından ortak hazırlanan “Kardeş Kentlerimiz ile Birlikte Farkındayız” başlıklı videonun gösterimi gerçekleştirildi. ●

Seeking to improve public health and quality of life through promoting clean mobility and sustainable urban transport, European Mobility Week took place on 16-22 September 2020. The events program was supported by the Çanakkale Municipality and was actualized on social media this year due to the pandemic.

This year’s European Mobility Week theme was ‘Zero-emission mobility for all’. The week of activities included concerts and talks titled “Cycling Everywhere”, “Mobile Café”, “Covid-19 and Mobility” and “Covid-19 and Air Pollution” which were live streamed on the social media accounts of the Çanakkale Municipality. There was also a screening of the video “Aware Together with Our Twin Towns” co-produced by the Çanakkale Municipality and its Twin Towns. ●



## Çanakkale Bienali’nin Teması Takımyıldız

### Theme of the 7<sup>th</sup> Çanakkale Biennial: Constellation

16 yıldan bu yana düzenlenen Çanakkale Bienali’nin yedincisi 19 Eylül’de açıldı. Dört ana sergiden oluşan ve küratörlüğünü CABININ (Çanakkale Bienali İnisiyatifi) ve Azra Tüzünoğlu’nun üstlendiği bienal, pandemi nedeniyle bu yıl özel bir programla ziyaretçilerini ağırladı. 31 sanatçının MAHAL, Korfmann Kütüphanesi, Kırmızı Konak ve Troya Müzesi’nde sergilenen çalışmaları bir ay süreyle çevrimiçi olarak da gezilebildi.

Bienal ayrıca altı aya yayılan bir takvimde; sergiler, film gösterimleri, Çanakkale’den ilham alan yürüyüş rotaları, ses ve fauna arşivleri ile panel ve atölyelerden oluşan bir program sunuyor. ●

With a history of 16 years, Çanakkale Biennial’s seventh edition was opened on September 19<sup>th</sup>. Curated by CABININ (Çanakkale Biennial Initiative) and Azra Tüzünoğlu, the biennial comprised of four major exhibitions. Due to the pandemic this year, a special program was organized for the guests whereby the works of 31 artists exhibited in MAHAL, Korfmann Library, Kırmızı Konak and Troy Museum could be viewed online throughout the month.

The biennial is also presenting a six-month long program comprising of exhibitions, film screenings, walking routes inspired by Çanakkale, sound and fauna archives, panels, and workshops. ●



Çanakkale’den yola çıkan “Çanakkale Savaşları Mobil Müzesi”, 40 ili gezdikten sonra en son Tunceli’de vatandaşların ziyaretine açıldı.

Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın hayata geçirdiği mobil müzede, yedi ayrı vitrinde Çanakkale Savaşları ile ilgili resim, fotoğraf ve videoların yanı sıra Çanakkale Cephesi’nden günümüze kalan çeşitli savaş objeleri de sergileniyor. Mobil müze pandemi nedeniyle sosyal mesafe kuralına uyarak 10’ar kişilik gruplar halinde gezilebiliyor.

Bugüne kadar 50 bini aşkın izleyiciye ulaşan müzenin hedefi, Türkiye genelinde 200 binin üzerinde misafiri ağırlayarak, dolaylı olarak 1 milyon insana ulaşmak. ●

## “Çanakkale Savaşları Mobil Müzesi” Türkiye’yi Geziyor

### “Mobile Museum of the Çanakkale Wars” is Touring Turkey



Having set off on its journey from Çanakkale, “Mobile Museum of the Çanakkale Wars” toured 40 cities before it finally arrived in Tunceli and was opened for visitation there.

Brought to life by the Ministry of Culture and Tourism, the museum exhibits seven different displays of pictures, photographs and videos related to the Çanakkale Wars as well as various objects that are remnants of the battlefield. Due to the pandemic, the mobile museum can be visited in groups of 10 with strict adherence to rules of social distancing.

The museum has received 50 thousand visitors so far. The aim is to welcome over 200 thousand visitors across the entire country and indirectly reach 1 million people. ●

## Bozcaada’ya İlk Kadın Kaymakam

### Bozcaada’s First Woman District Governor

Bozcaada’nın tarihinde ilk defa bir kadın kaymakam olarak atandı. Adada yaklaşık iki yıldır görev yapan Kaymakam İbrahim Gültekin’in ardından atanan 1991 doğumlu Bahar Kaya, 14 Eylül tarihinde görevine başladı.

Kaymakam Bahar Kaya ilk icraat olarak, İçişleri Bakanlığı’nın talimatı ile tüm Türkiye’de uygulanan Covid-19 önlemleri kapsamında denetimler gerçekleştirdi. İlçedeki iş yerleri, marketler, lokantalar gibi toplu kullanım alanlarında sosyal mesafe kuralına ve maske kullanma zorunluluğuna uyulup uyulmadığını kontrol eden Bahar Kaya, esnaf ve vatandaşlarla sohbet etti ve önlemler hakkında bilgi verdi. Ada esnafı ve sakinleri, genç kaymakama yeni görevinde başarılar diledi. ●

For the first time in the history of Bozcaada, a woman was appointed to the position of district governor. Born in 1991, Bahar Kaya took office on September 14<sup>th</sup>. Her predecessor was İbrahim Gültekin who held the position for two years.

District Governor Bahar Kaya’s first action was to conduct a series of inspections as instructed by the Ministry of Internal Affairs in the context of the Covid-19 measures observed across Turkey. Bahar Kaya inspected the public’s adherence to rules of social distancing and mask use in public areas such as places of business, supermarkets, and restaurants. During the inspection, she talked to the tradespeople and citizens and shared information pertaining to the measures. The tradespeople and locals of the island wished the young district governor success in her new posting. ●



## Antik Kentte Meclis Toplantısı

### A Council Meeting in the Ancient City

Helenistik dönemin önemli limanlarından Parion Antik Kenti, 1850 yıl sonra Biga Belediye Meclisi'ne ev sahipliği yaptı. Biga Belediye Başkanı Bülent Erdoğan'ın teklifiyle belediye meclisinin Eylül ayı olağan toplantısının, Kemer köyü yakınında bulunan antik liman kenti Parion'da yapılması kararlaştırıldı. Belediye Başkanı Bülent Erdoğan yaptığı açıklamada, belediyenin kuruluşunun 150'nci yılında önemli bir etkinlik gerçekleştirdiklerini söyledi. Erdoğan, "Biz yerel yöneticiler, belediye hizmetlerini en kaliteli ve hızlı bir şekilde ulaştırmakla mükellef olduğumuz kadar, bölgemizdeki tarihi ve kültürel varlıklarımıza da sahip çıkmamız gerekiyor." dedi.

Toplantı bitiminden sonra Parion Antik Kenti Kazı Heyeti Başkanı Prof. Dr. Vedat Keleş, katılımcılara kazı alanlarını gezdirerek çalışmalar hakkında bilgi verdi. ●



One of the principal ports of the Hellenistic Period, the Ancient City of Parion hosted the Municipality Council of Biga for the first time after 1850 years. Upon the suggestion of the Mayor of Biga Bülent Erdoğan, it was decided that the municipality council's stated meeting of September would take place in the ancient port city of Parion located in the vicinity of Kemer village. Mayor Bülent Erdoğan stated that a very important event was planned for the 150<sup>th</sup> anniversary of the municipality's founding: "As the local administrators, we are responsible not only for delivering high quality municipality services in the most efficient manner possible, but also for protecting the historical and cultural assets in our region."

After the conclusion of the meeting, Ancient City of Parion Head of Excavation Committee Prof. Dr. Vedat Keleş gave the participants a guided tour of the excavation site. ●

## Çilekli Bahçeler

### Strawberry Fields

Çanakkale Valisi İlhami Aktaş, 7 Eylül tarihinde "Biga Kadın Çiftçilerde Çilekli Bahçeler Projesi"nin çilek tarlalarında incelemelerde bulundu.

Aile ekonomisine katkıda bulunmak isteyen kadın girişimcilerin desteklenmesini amaçlayan Proje, Biga Kaymakamlığı ve Köylere Hizmet Götürme Birliği finansman desteği ve İlçe Tarım ve Orman Müdürlüğü'nün teknik desteği ile ortaklaşa yürütülüyor. Proje kapsamında 21 kadın üreticiye tahsis edilen ikişer dönümlük tarlalarda çilek üretimi gerçekleştiriliyor.

Biga Kaymakamı Mustafa Can, Tarım ve Orman İl Müdürü Erdem Karadağ, Tarım ve Orman İlçe Müdürü Fevzi Atmaca'nın da katıldığı incelemelerin ardından Vali İlhami Aktaş, kadın üreticilere teşekkür ederek hasatlarının bol, kazançlarının bereketli olması temennisinde bulundu. ●

Governor of Çanakkale İlhami Aktaş reviewed the strawberry fields of the "Biga Strawberry Fields by Women Farmers Project" on September 7<sup>th</sup>.

Aiming to support women entrepreneurs wanting to contribute to the household budget, the project is a collaborative effort driven by the financial support of the Biga District Governorship and Association for Delivering Service to Villages, and the technical support of District Directorate of Agriculture and Forestry. In the context of the project, 21 women growers were each allocated two square kilometers of fields for the cultivation of strawberries.

Attended by the District Governor of Biga Mustafa Can, Provincial Director of Agriculture and Forestry Erdem Karadağ, District Director of Agriculture and Forestry Fevzi Atmaca, the review was concluded with a speech by Governor İlhami Aktaş who thanked the women growers for their hard work and wished them an abundant harvest. ●



## Tekirdağ'da Bağ Bozumu Vintage Season in Tekirdağ



Üzüm hasadının başlaması dolayısıyla 16 Eylül'de Tekirdağ Bağcılık Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü'nde "Bağ Bozumu Etkinliği" düzenlendi. Etkinlikte 30 üzüm çeşidi katılımcıların beğenisine sunuldu. Üzüm suyu, pekmez ve şarap yapımında kullanılan üzümler hasat edildikten sonra işlenmek üzere tesislere gönderilmek üzere ayrıldı.

Tekirdağ Valisi Aziz Yıldırım, yaptığı konuşmada, "Burada sergilenen üzümler hiçbir tezgahta bulunmayan, sadece burada bulunan çeşitlerdir; tamamen mühendis arkadaşların geliştirdikleri üzümlerdir." dedi.

Tekirdağ Bağcılık Araştırma Enstitüsü Müdürü Mehmet Ali Kiracı da enstitünün Atatürk'ün emriyle 1930 yılında kurulduğunu, yerli üzüm çeşitlerini korumak, ülkemiz bağcılığına fayda sağlamak için çalıştıklarını dile getirdi.

Konuşmaların ardından Tekirdağ Valisi Aziz Yıldırım ve protokol üyeleri bağda üzüm kesti. ●

With the arrival of the vintage season, a "Grape Harvesting Event" was organized on September 16<sup>th</sup> at the Tekirdağ Viticulture Research Institute Directorate. At the event, 30 different kinds of grapes were presented to the participants. To be used in the making of grape juice, molasses and wine, the grapes were harvested, then separated and finally sent to the relevant facilities for processing.

In his speech, Governor of Tekirdağ Aziz Yıldırım said: "The grapes that are on display here are completely unique to this region; they were cultivated by our engineers here."

Tekirdağ Viticulture Research Institute Director Mehmet Ali Kiracı expressed that the institute was founded upon the orders of Atatürk in 1930 and that their work aims to preserve local grape varieties and benefit the nation's viticulture sector.

After the speeches, Governor of Tekirdağ Aziz Yıldırım and members of the protocol went grape picking. ●

## Kabatepe Orman Kampı

### Plajı Hizmete Açıldı

### Kabatepe Forest Camp Beach was Opened for Service



Gelibolu Yarımadası Tarihi Alan Başkanlığı Kabatepe Orman Kampı Plajı 1 Temmuz'da faaliyete geçti. Çanakkale'nin en gözde tesislerinden biri olan Kabatepe Orman Kampı, bundan böyle Eceabat Belediyesi tarafından işletilecek. Pandemi süreci nedeniyle, resmi açılış yapılmadan halkın kullanımına açılan tesiste sosyal mesafe ve hijyen kurallarına uygun özel düzenlemelere gidildi.

Eceabat Belediye Başkanı Saim Zileli yaptığı açıklamada "Dar gelirli insanların da gelip alandan yararlanması için kişi başı 35 TL vererek tüm sezon boyunca giriş sağlayabileceği abonmanlık sistemine geçtik." dedi. Başkan Zileli ayrıca gelecek yıl gerekli izinlerin alındıktan sonra Kabatepe'de kamp alanının da hizmete açılacağını aktardı. ●

The Gallipoli Peninsula Historical Site Directorate Kabatepe Forest Camp Beach became operational on July 1<sup>st</sup>. One of Çanakkale's most popular facilities, Kabatepe Forest Camp will be managed by the Eceabat Municipality from now on. Due to the pandemic, an official opening event was not organized, and the facility was opened with all necessary arrangements in observance of social distancing and hygiene measures.

Mayor of Eceabat Saim Zileli announced: "We have adopted the subscription system allow low-income families to come and enjoy the beach throughout the season on a one-time charge of 35 TRY per person." Mayor Zileli also clarified that the camping grounds Kabatepe would also be opened next year after all necessary permits are obtained. ●

1915Çanakkale Projesi'nde Karayolları Genel Müdürlüğü adına müşavirlik ve kontrolörlük hizmetlerini üstlenen Tekfen Mühendislik, 10 Kasım'da anlamlı bir sosyal sorumluluk projesine imza attı. Malkara-Çanakkale dâhilinde kazı fazlası stok sahalarında 1000 fidanla bir "Tekfen Mühendislik Çalışanları Hatıra Ormanı" oluşturuldu. Tekfen Mühendislik çalışanları tarafından 10 Kasım'da Suluca-1 stok sahasında başlatılan fidan dikme etkinliği, Ezine Fidanlık Şefliği'nden temin edilen 500 adet karaçam ve 500 adet fıstık çamı fidanının dikimi ile tamamlandı.

Bölgedeki biyolojik çeşitliliği geliştirmeyi, çevreye olan duyarlılığı artırmayı ve bu konuda farkındalık yaratmayı amaçlayan projeye ilgili Tekfen Müşavirlik Teşkilatı tarafından yapılan açıklamada, "Bu özel günde 1000 adet fidanı toprakla buluşturmanın sevincini ve gururunu yaşıyoruz. Bu vesile ile ulu önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ü minnet, saygı ve özlemlerle anıyoruz. Emek ve desteklerinden dolayı değerli mesai arkadaşlarımıza, Kamu-Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğümüz ve DLSY JV Lapseki Otoyol Şantiyesi yönetimine teşekkür ediyoruz." ifadelerine yer verildi. ●

## Tekfen'den 10 Kasım'da Hatıra Ormanı A Memorial Forest from Tekfen on November 10<sup>th</sup>



Responsible for running the consultancy and inspection services on the 1915Çanakkale Project on behalf of the General Directorate of Highways, Tekfen Engineering actualized a social responsibility project on November 10<sup>th</sup>. With 1000 saplings planted on stock sites for excavated surplus material, a "Memorial Forest for the Employees of Tekfen Engineering" was created. Commenced by the employees of Tekfen Engineering on November 10<sup>th</sup> in Suluca-1 stock site, the tree planting activity was completed with 500 black pine saplings and 500 nut pine saplings provided by the Ezine Plantation Directorate.

About the project, which aims to expand the biodiversity in the region and enhance environmental awareness, Tekfen Consultancy Agency announced: "On this very special day, we are happy and proud to be introducing 1000 new saplings into the bosom of the earth. We would like to take this opportunity to commemorate our great leader Mustafa Kemal Atatürk with deep respect, gratitude, and longing. We heartfully thank our precious colleagues for their hard work and support, the Public-Private Sector Partnership Regional Directorate and DLSY JV Lapseki Motorway Construction Site management." ●



## İlk ve Ortaöğretim Öğrencileri Mühendislikle Tanıştı Primary and Secondary School Pupils were Introduced to Engineering

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Lapseki Meslek Yüksekokulu'nun yürütücüsü olduğu, TÜBİTAK-4004 Doğa Eğitimi ve Bilim Okulları Programı tarafından desteklenen "Mühendis Olmaya Adım Adım" projesi Eylül ayında gerçekleşti.

Proje kapsamında ilkokul 4. sınıfa ve ortaokul 8. sınıfa devam eden 30 öğrenci için Mühendislik ve Fen Bilimleri eğitimi alanında uzman akademisyenler tarafından STEM (Fen, Teknoloji, Mühendislik, Matematik) eğitim modelinde uygulamalı etkinlikler düzenlendi. Mühendis Olmaya Adım Adım Projesi'ne ODTÜ ve Trakya Üniversitesi bilimsel ortak olarak, Çanakkale İl Milli Eğitim Müdürlüğü ve Çanakkale Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Müdürlüğü örneklem grubuyla, Sakarya Üniversitesi, Trakya Üniversitesi ve Mersin Üniversitesi ise öğretmenleriyle destek verdi.

Kapanış töreninde öğrencilere katılım sertifikaları ve mühendis olma konulu hikâye yarışmasında dereceye giren üç öğrenciye ödülleri verildi. ●



The "Step-by-step to Becoming an Engineer" program, which is being run by Çanakkale Onsekiz Mart University Vocational College with the support of TÜBİTAK-4004 Environmental Education and Science School Program, was realized in September.

As part of the project, applied activities based on the STEM (Science, Technology, Engineering, Math) model were organized by academic

professionals specializing in Engineering and Sciences for 30 students in the 4<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> grades. Step-by-step to Becoming an Engineer Program is supported by METU and Trakya University as science partners; Çanakkale Provincial Directorate of National Education and Çanakkale Directorate of Family, Labor and Social Services with their sample groups; and Sakarya University, Trakya University and Mersin University with their educators.

In the closing ceremony, the students were presented with attendance certificates and the three winners of the story writing contest (based on the theme of becoming an engineer) were rewarded. ●

## Troy Müzesi'ne Ulusal Mimari Tasarım Ödülü National Architecture Design Award at the Troy Museum

2013 yılında yapımına başlanan, 18 Mart 2018'de açılan Troya Müzesi, Mimarlar Odası 17. Ulusal Mimari Tasarım Yarışması'nı kazandı.

Daha önce Time dergisinin "Dünyada Görülmesi Gereken 100 Yer" listesinde yer alan Troya Müzesi, "Attraction Star Awards" yarışmasında, yaklaşık 80 müze arasında "En Başarılı Müze" ödülüne layık görülmüştü. Avrupa Yılın Müzesi Ödülü'nde finale kalan Troya Müzesi, Mimarlar Odası'nın 17. Ulusal Mimarlık Ödülleri'nde de birinci oldu.

Troya Müzesi Müdürü Rıdvan Gölçük yaptığı değerlendirmede; "Bu başarının mimarları Ömer Selçuk Baz'a, Kültür ve Turizm Bakanlığı'na, müzenin inşaa sürecinde emeği olan teknik personelinden, her bir işçisine kadar herkesi tebrik ediyorum... Umut ediyorum ki sessiz sedasız içinde yer aldığımız başka projelerden de güzel haberleri pek yakında paylaşacağız" ifadelerini kullandı. ●

Having broken ground in 2013 and opened on 18 March 2018, the Troy Museum won the first prize at the 17<sup>th</sup> National Architectural Design Contest organized by the Chamber of Architects.

The Troy Museum was listed among the "World's 100 Greatest Places" by Time magazine and was chosen from among 80 museums for the "Most Successful Museum" award at the "Attraction Star Awards" contest. The museum was also one of the finalists for the Museum of the Year Award in Europe and won the first prize at the 17<sup>th</sup> National Architectural Design Contest organized by the Chamber of Architects.

Director of the Troy Museum Rıdvan Gölçük stated: "I would like to congratulate the architects of this great feat Ömer Selçuk

Baz and the Ministry of Culture and Tourism, the technical staff and all operatives who labored so hard for the construction of the museum. I hope that we will be sharing more good news from other projects with which we are quietly involved". ●



## Bozcaada'da Aya Paraskevi Panayırı Agia Paraskevi Festival in Bozcaada

Bozcaada Ayazma Manastırı'nda 26 Temmuz'da Rum Ortodoks cemaati üyeleri, Aya Paraskevi Günü dolayısıyla ayin düzenledi. Halk arasında "Ayazma Panayırı" olarak bilinen etkinliğe, Yunanistan, ABD, Avustralya, İtalya, Fransa, Kanada ve Gökçeada'dan gelen Rumlar katıldı. Tarihi manastırda, ayini Gökçeada ve Bozcaada Metropolitisi Yorgi Kirilios Druganis yönetti. Dualar edilip, ilahiler okunan ayinde, katılımcılar mum yakıp dilekte bulundu. ●

Members of the Greek Orthodox community gathered for a religious ceremony at Bozcaada Ayazma Monastery on July 26<sup>th</sup> on the occasion of Agia Paraskevi. Commonly referred to as "Ayazma Fair" by the locals, the event was attended by Orthodox Christians travelling from Greece, the USA, Australia, Italy, France, Canada and Gökçeada. The religious ceremony at the historical monastery was led by the metropolitan bishop of Gökçeada (Imbros) and Bozcaada (Tenedos) Yorgi Kirilios Druganis. The congregation prayed, chanted hymns, lit candles and made wishes. ●







## “ÇANAKKALE DÜNYA ÇAPINDA BİR CAZİBE MERKEZİ OLACAK”

## “ÇANAKKALE WILL BECOME A GLOBAL CENTER OF ATTRACTION”

economically, socially, and culturally from the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project which is making fast progress during its construction stage. According to Governor İlhami Aktaş who shared his foresight with us, the Project will transform the entire region into “a zone of development and improvement”.

Yapımı hızla ilerleyen 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin Çanakkale'ye ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan neler kazandıracağını Vali İlhami Aktaş'a sorduk. Gelecekle ilgili öngörülerini bizimle paylaşan Vali İlhami Aktaş, Proje'nin bütün bölgeyi bir “kalkınma ve gelişme bölgesi” haline getireceğini söylüyor. We asked Governor İlhami Aktaş about how the region will benefit

**SAYIN** Aktaş, Çanakkale yaşam kalitesi açısından Türkiye'nin önde gelen şehirlerinden biri. “1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi” ile birlikte büyük bir gelişimin eşliğinde... Bu çerçevede sizin Çanakkale'nin geleceğiyle ilgili öngörüleriniz nelerdir?

Farklı medeniyetlere yüzyıllar boyunca ev sahipliği yapmış, zengin coğrafyası üzerinde birçok kültürün izler bıraktığı Çanakkale, doğal güzellikleri, dört mevsimin bir arada yaşandığı iklimiyle, tarihi ve kültürel değerleriyle eşsiz bir şehrimizdir.

Çanakkale milli mücadelemizin temellerinin atıldığı, tarihte eşine az rastlanan kahramanlık destanının canla, kanla, imanla yazıldığı topraklarımızı bize vatan kılan aziz şehitlerimizin yattığı vatanımızın cennet köşesidir.

Taşıdığı bütün bu özellikler ve yaşam kalitesi nedeniyle ilimiz 2019 yılında Ekonomi Dergisi FORBES tarafından ‘İdeal Kentler’ listesinde yaşamak için en ideal şehir unvanını almıştır.

18 Mart Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Deniz Zaferi'nin 102. yıl dönümünde Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından temelleri atılan “1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi” şehrimizin ekonomik, sosyal, kültürel gelişimine, tarım ve turizmüne büyük katkılarda bulunarak, yaşamak için en ideal şehir unvanına süreklilik kazandıracaktır.

Tarih ve turizm şehri olduğu kadar aynı zamanda önemli bir tarım şehri de olan Çanakkale, ayrıca sahip olduğu ekolojik özellikler nedeniyle farklı tarımsal faaliyetlerin yürütüldüğü, tarımsal üretimde bölge ve ülke genelinde söz sahibi olan bir şehrimizdir.

Çanakkale, bir yandan ticaret, sanayi, üniversite ve bilim şehri olurken; aynı zamanda gıpta edilen bir kültür ve turizm şehri olma yolunda da hızla ilerlemektedir. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi tamamlandığında, bütün bu artı değerlere sahip olan şehrimiz ekonomisinde ve uluslararası ticari faaliyetlerde büyük bir atılım gerçekleştirilecektir.

Tamamlandığında 2023 metre orta açıklığı ile dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olacak olan 1915Çanakkale Köprüsü, 334 metrelik tepe noktası yüksekliği ile de dünyanın en yüksek kuleli asma köprüsü unvanını taşıyacak. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, bütün bu özellikleriyle, daha hızlı ve daha düşük maliyetli yük taşımacılığıyla yatırımcılara çeşitli fırsatlar sunacak. Ayrıca üretken bir nüfusu barındıran şehrimizin ekonomik faaliyetlerinin gelişmesine katkıda bulunacak, bölge ekonomisine ve uluslararası ticari faaliyetlere büyük ölçüde katkı sağlayacaktır.

**Bölgedeki en önemli ulaşım sorunları nelerdir? 1915Çanakkale Projesi bu sorunlara nasıl bir çözüm getirecek?**

Avrupa ve Asya kıtaları arasında köprü vazifesi gören Çanakkale Boğazı'nda feribot bekleme süreleri bayram ve tatil dönemlerinde uzamaktadır.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından temelleri atılan 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin tamamlanmasıyla uzun seyahat süreleri altı dakikaya inmiş olacak. Avrupa'dan gelip Ege Bölgesi'ne gidecek olan trafik artık deniz araçlarında beklemeden veya İstanbul Boğazı'nı, körfezi dolaşmadan 1915Çanakkale Köprüsü vasıtasıyla çok kısa bir sürede Ege Bölgesi'ne, Güney Marmara Bölgesi'ne ulaşmış olacak.

Yedi yüz yetmişer metre yan açıklıklar ile birlikte toplam 3563 metre uzunluğunda, 2023 metrelik orta açıklığıyla, dünyanın en büyük

**MR.** Aktaş, Çanakkale is one of Turkey's leading cities in terms of life quality. It is also about to take a major developmental step with the “1915Çanakkale Bridge and Motorway Project”. In this context, could you share your foresight with us regarding Çanakkale's future?

Having been home to different civilizations for many centuries and bearing the legacy of multiple cultures upon its rich geography, Çanakkale is a unique city with its natural beauties, its temperate climate cycling through all four seasons, as well as its historical and cultural values.

Çanakkale is a heavenly piece of our country, a place where our national struggle for independence began, a place where a heroic legend of unprecedented proportions was written in the flesh and blood of our faithful martyrs who made this land a home for us.

Based on all these merits and the life quality it offers, FORBES magazine ranked our city at the top of its list of the most livable cities in 2019.

The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, which broke ground on the March 18<sup>th</sup> Martyrs Day and the 102<sup>nd</sup> Anniversary of the Çanakkale Naval Victory in a ceremony led by President Recep Tayyip Erdoğan, is going to contribute greatly to our city's economic, social and cultural development as well as its agriculture and tourism, and will help sustain its status as the most livable city.

Çanakkale is not only renowned for its history and tourism. It is also an agricultural city. Thanks to its ecological characteristics, the city is home to many different agricultural activities and has a corner on the regional and national markets with its agricultural produce.

Çanakkale is moving fast in its tracks to become a city of commerce, industry, academic studies, and science, as well as an enviable center of tourism and culture. When the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project is completed, our city will make a giant leap forward in its economy and international commercial activities.

1915Çanakkale Bridge is going to be not only the world's longest suspension bridge with its central span of 2023 meters, but also the world's highest-towered suspension bridge with its structural height of 334 meters. With all these fantastic features and through the provision of faster and cost-efficient freight shipment, the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will offer investors a myriad of opportunities. It will contribute towards the development of economic activities in our city which is home to a highly productive population. It will also enhance the regional economy and international commercial activities.

**What are the most critical transportation issues**

orta açıklıklı asma köprüsü unvanına sahip olacak 1915Çanakkale Köprüsü tamamlandığında Kuzey Marmara Bölgesi'ni, Güney Marmara Bölgesi'ne, Ege ve Batı Akdeniz Bölgesi'ne bağlamış olacak.

1915Çanakkale Köprüsü'nün de bünyesinde yer alan; 88 kilometre otoyal, 13 kilometre bağlantı yolu olmak üzere toplam 101 kilometre uzunluğundaki Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin 2022 yılında hizmete girmesi ile mevcut bölünmüş devlet yoluna kıyasla yaklaşık 40 kilometrelik kısalma sağlanacaktır. Aynı zamanda feribot ile karşıya geçişlerde yaşanan zaman kayıpları dikkate alındığında Çanakkale Boğazı'ndan daha hızlı bir geçiş sağlanarak seyahat süresinde azalmalar meydana gelecektir.

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu, Türkiye ekonomisinin en gelişmiş bölgesi olan ve nüfusun önemli bir bölümünün yaşadığı Marmara ve Ege Bölgelerindeki limanlar, demir yolu ve hava ulaşım sistemlerinin karayolu ulaşım projeleri ile entegrasyonunu sağlayarak; bu bölgelerde ekonomik gelişime ve sanayinin ihtiyaç duyduğu dengeli bir planlama ve yapılanmanın oluşturulmasına imkân sunacaktır.

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu tamamlandığında Trakya ve Batı Anadolu'daki sanayi, ticaret ve hizmet sektörleri ivme kazanacak, daha hızlı ve daha düşük maliyetli yük taşımacılığı, üretken nüfus barındıran bu bölgelerimizin sadece ekonomik faaliyetlerini değil, sosyal bağlarını da güçlendirecektir.

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu, seyahat amaçlı Anadolu üzerinden giden Avrupa trafiğinin yükünü azaltıp destek olacaktır. Özellikle Edirne, Kapıkule ve bu bölgelerden gelen araç trafiği Osmangazi üzerinden geçmekte olup, bu projeye birlikte söz konusu olan araç trafiğinin Çanakkale'den de geçmesiyle şehrimiz daha göz önünde olan bir destinasyon merkezi haline gelecektir.

Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu, Gebze-İzmir Otoyolu'na bağlandığında, Marmara'yı çevreleyen otoyal zincirinin halkaları birleşecek. Proje tamamlandığı zaman Avrupa ile Türkiye'nin batı ve güney bölgeleri arasında doğrudan bağlantı sağlanacak ve bu bölgelerde gelişmeyi hızlandıracak.

Proje'nin hizmete girmesiyle birlikte, taşımacılıkta süreler ve maliyetler düşecek, dış ticaretin etkinliği artacak, taşıt işletme maliyetleri ve yolculuk süresi açısından kazanımlar sağlanacak. Yük taşıyan araçların ulaşım kısıtlamasının kalkmasıyla ithalat ve ihracatımızdaki zaman maliyeti azalacak.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi tamamlandığında Türkiye'nin ulusal kalkınma hamlesinin belgesi niteliğindeki Vizyon 2023 Master Planı'nda öngörülen yurt sathında karayollarının iyileştirilmesi hedefinde önemli bir rol oynayacak, Türkiye'nin batısında otoyal entegrasyonu tamamlanacak.

**Çanakkale hem sanayi hem de tarım alanında potansiyeli yüksek bir şehrimiz. 1915Çanakkale Projesi'nin bu sektörlerle etkisini, özellikle yeni yatırımlar açısından, nasıl değerlendirirsiniz?**

Sahip olduğu ekolojik özellikler nedeniyle farklı tarımsal faaliyetlerin yürütüldüğü ve tarımsal üretimde bölgemizde ve ülke genelinde söz sahibi olan şehrimizin nüfusunun %35'i tarım sektöründe çalışmaktadır. Çanakkale'de 109 farklı tarımsal ürün üretilmekte, bunlardan 38'i üretim miktarı bakımından Türkiye genelinde ilk on sırada yer almaktadır. Aynı zamanda, Çanakkale Türkiye'deki tarım ürünlerinin %5,5'lik kısmını karşılamaktadır.

**in the region? How will the 1915Çanakkale Project resolve these issues?**

Currently the Çanakkale Strait connects the Asian and European continents with ferry transportation. Unfortunately, the waiting time for ferries gets really extended during holidays.

With the completion of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, which broke ground with the attendance of President Recep Tayyip Erdoğan in the ceremony, the long travel time will be brought down to six minutes. The traffic flowing from Europe into the Aegean Region will no longer be delayed inside sea vessels or go across the Istanbul Strait or go round the gulf. The bridge will provide a more direct and faster route to destinations in the Aegean and South Marmara Regions.

The bridge is 3563 meters long including the side spans which are 770 meters long each. The mid-span measures 2023 meters which wins the bridge its title as the world's longest suspension bridge. When the 1915Çanakkale Bridge is completed, it will connect the Northern Marmara Region to Southern Marmara, Aegean, and Western Mediterranean Regions.

The Malkara-Çanakkale Motorway is 101 kilometers long including the 1915Çanakkale Bridge, 88 kilometers of motorway and 13 kilometers of access roads. When it becomes operational in 2022, the distance it covers will be 40 kilometers shorter than the currently available dual carriageway. The loss of time which currently happens during ferry crossings will be eliminated. The crossing will become much faster and travel time will be shortened.

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway will integrate the sea ports, railway and air transport systems with the highway transportation networks in the Marmara and Aegean Regions which are the most developed regions of Turkish economy and where a large segment of the population lives, thus creating new possibilities for economic development in these regions, and prepare the grounds for balanced planning and structuring much needed by the industries therein.

When the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway is completed, the industrial, commercial, and service sectors in Thrace and Western Anatolia will gain momentum. Faster and cost-effective transportation will strengthen the economic activity and social bonds in the region which is home to a highly productive population.

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway will ease the heavy transit traffic load between Europe and Anatolia. The vehicle traffic coming from Edirne, Kapıkule and such regions currently flow across Osmangazi Bridge, and now with this Project, it will also be going through Çanakkale which will help our city stand out as an attractive destination.

Connection of the "Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway" to the "Gebze-İzmir Motorway" will tie the links of the motorway chain encircling the Marmara

Çanakkale'nin milli hasılasında en büyük pay sahibi olan tarım ve hayvancılık sektörü, sadece yarattığı gelir ve istihdam ile değil; aynı zamanda gıda arz güvenliği ve toplumların kendi kendine yeterlilik düzeylerine sağladıkları katkı nedeniyle de oldukça stratejik bir önem kazanmıştır.

İklimi, toprağı, flora ve faunasıyla kendine has özellikler taşıyan Çanakkale'de, tarımsal üretime ve buna bağlı olarak kırsal kalkınmaya ve ekonomik gelişmeye sağlayacağı katkılar göz önünde bulundurularak İl Özel İdaresi, Ezine Belediyesi ve Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası'nın katılımıyla Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi 2017 Yılı Yatırım Programı'na girmiştir.

Şehrimizin son yıllardaki en önemli projelerinden biri olan, Çanakkale'nin çehresini değiştirecek, bölgemizin ekonomik kalkınmasına önemli katkılar sağlayacak olan, çevreye saygılı, yeşil, modern ve prestijli bir üretim merkezi olarak planlanan ve yatırımları hızla devam eden Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi; tarıma, hayvancılık sektörüne ve istihdama ciddi katkılar sağlayacaktır.

1915Çanakkale Köprüsü'nün faaliyete geçmesiyle birlikte dünya standartlarında bir üretimle Lapseki'nin meyvesinden, Ayvıcık'ın zeytinine, Yenice'nin kapyra biberinden Ezine'nin peynirine, bölgemizin sütünden etine, balığına, sebzesinden meyvesine kadar tüm ürünlerimizin yurt içi ve dünya pazarlarına olan ulaşım mesafesi kısılacaktır. Buna bağlı olarak Çanakkale Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nin yaratacağı katma değer daha da artacak, Çanakkale'nin markalaşma süreci yeni ve ileri bir aşamaya taşınacaktır.

Demir-çelik, seramik, mobilya, peynir ve deniz ürünleri dalında önemli sanayi kuruluşlarına ev sahipliği yapan Çanakkale'de, 1915Çanakkale Köprüsü'nün hizmete girmesiyle ithalat ve ihracatımızdaki zaman maliyeti azalacaktır. Bütün bu bölgelerdeki ihracatın ve taşımanın Çanakkale üzerinden kesintisiz olarak Avrupa'ya, İstanbul'a gitmesi

Vali Aktaş, Ezine Pazarı'nda esnaf ve vatandaşlarla sohbet ederken.  
Governor Aktaş chatting with the tradespeople and citizens at the Ezine Market.



Sea. When the Project is completed, a direct connection will be established between Europe and Western and Southern Turkey which will expedite development in these regions.

When the Project becomes operational, considerable savings will be made in freight operations in terms of time and costs, foreign trade will be more active, vehicle operating costs will be reduced, travel times will be shortened. Transportation restrictions of heavy vehicles will be eliminated, hence import and export business will become more cost-effective.

The Project will play an important role in achieving the target towards improvement of motorways across the country, as designated in "Vision 2023 Master Plan", the statement of Turkey's push for national development. Motorway integration of Western Turkey will be completed.

**Çanakkale is a city with great potential in both industry and agriculture. How would you evaluate the 1915Çanakkale Project's impact on these sectors, especially with regard to new investments?**

Thanks to its ecological characteristics, the city is home to many different agricultural activities and has a corner on the regional and national market with its agricultural produce. Thirty-five percent of the city's population is employed within the agricultural sector. One hundred and nine different agricultural products are produced in Çanakkale, 38 of which are among the top 10 in Turkey in terms of production volume. Çanakkale currently provides 5.5% of all agricultural produce nationwide.

Agriculture and livestock farming have the greatest share in Çanakkale's input into the net national product. These sectors have a strategic importance not only in terms of the revenue and employment opportunities they create but also their contribution to the food supply safety and societies' levels of self-sufficiency.

Çanakkale embodies some unique characteristics with its climate, soil, flora, and fauna. In view of its contribution potential to agricultural production, rural development, and economic growth, Çanakkale entered the Ezine Food Expertise Organized Industrial Site 2017 Investment Program with the participation of the Special Provincial Administration, Ezine Municipality and Çanakkale Chamber of Commerce and Industry.



Vali Aktaş,  
1915Çanakkale  
Köprüsü  
çalışmalarını  
denizden incelerken.  
Governor İlhami  
Aktaş reviewing  
the works on the  
1915Çanakkale  
Bridge from the sea.

sağlanacaktır.

Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ulaşım ağları üzerinde bulunan gelişen karayolu, denizyolu ve havayolu ulaşım altyapısı ile yatırımcılara çeşitli fırsatlar sunan Çanakkale, 1915Çanakkale Köprüsü ve bağlantı yollarının tamamlanmasıyla beraber İstanbul gibi başlıca finans ve üretim merkezlerine çok daha yakın olacaktır.

Yük taşıyan araçların ulaşım kısıtlamasının kalkmasıyla ithalat ve ihracatımızdaki zaman maliyeti azalacaktır. 2022 yılında tamamlanacak olan 1915Çanakkale Köprüsü'nün sağlayacağı hızlı ulaşım ile birlikte taşıt işletme maliyetleri ve yolculuk süresi açısından kazanımlar sağlanacak, büyük firmaların şehrimize olan ilgisi artacaktır.

Çanakkale'nin teknoloji, yenilikçilik ve Ar-Ge altyapısının güçlendirilmesine katkı sağlamak ve Çanakkale'yi bölgenin yazılım ve teknoloji üssü haline getirmek amacıyla; Çanakkale Valiliği İl Özel İdaresi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, GESTAŞ ve Çanakkale Ticaret Borsası ortaklığıyla Çanakkale Teknopark kurulmuştur.

Ulusal ve uluslararası düzeyde girişimcilik ve yenilik hizmetleri düzenleyerek, fikri ve sınai mülkiyet hakları konusunda bilgilendirme ve patent vekilliği hizmetleri veren Çanakkale Teknopark girişimcilerimize yönetim desteği, teknik danışmanlık, kritik iş birlikleri için eşleştirme hizmetleri, öğrencilere iş fikri geliştirme ve iş modeli oluşturma eğitimleri vermektedir.

Çanakkale'nin vizyon projeleri içinde en önemlilerinden birisi olan Çanakkale Teknopark; üniversite, sanayi ve tarımla iş birliği içerisinde, ülkemiz ve şehrimiz için ciddi bir katma değer ortaya çıkmasına vesile olmuştur.

1915Çanakkale Köprüsü ve bağlantı yollarının tamamlanmasıyla Çanakkale Teknopark şehrimizin ekonomik kalkınmasına önemli

Ezine Food Expertise Organized Industrial Site is one of the most important projects in our city in recent years. It is designed to be an environmentally respectful, green, modern, and prestigious production center that is going to change the image of Çanakkale and contribute greatly to our region's economic development. Investments are continuing at a fast pace and we are expecting serious contributions to agriculture, livestock sector and employment.

When the 1915Çanakkale Bridge becomes operational, all our world-class products from Lapseki's fruits to Ayvacık's olives, from Yenice's capia peppers to Ezine's cheese will have access to fast and direct transportation to national and international markets. Consequently, Çanakkale Ezine Food Expertise Organized Industrial Site's added value will rise and Çanakkale's branding process will move to a new level.

Çanakkale is also home to important industrial corporations operating in the areas of iron and steel, ceramics, furniture, cheese, and sea products. When the 1915Çanakkale Bridge becomes operational, time costs will be reduced considerably in our import and export activities. All our exports will be transported directly and without interruption from Çanakkale into Istanbul and Europe.

Çanakkale offers investors a myriad of opportunities with its developing infrastructure of highway, seaway and airway transportation located on the transportation network connecting Asia and Europe. When the 1915Çanakkale Bridge and all the access roads are completed, Çanakkale will be much closer to major centers of finance and production like Istanbul.

Elimination of transportation restrictions on heavy vehicles will reduce time costs in our country's import and export business. When the 1915Çanakkale Bridge is completed in 2022, it will provide fast transportation, reduced vehicle operation costs and shortened travel times which will in turn attract major companies to our city.

In order to contribute to the fortification of Çanakkale's technology, innovation and R&D infrastructure, and make Çanakkale a center for software and technology, Çanakkale Governorship Special Provincial Administration collaborated with Çanakkale Onsekiz Mart University, GESTAŞ and Çanakkale Commercial Exchange in the effort to establish Çanakkale Teknopark.

Çanakkale Teknopark organizes services in entrepreneurship and innovation on a national and international scale, offers patent representation and provides information on property rights. Entrepreneurs receive support and training in business management, technical know-how, and can access partner matching services for critical collaborations. Students get training opportunities in developing business ideas and creating business models.

As one of the most important vision projects of our city, Çanakkale

katkıları sunacaktır. Teknoloji, tarım ve sanayinin olduğu bölgede ekonominin, ticaretin ve turizmin 1915Çanakkale Köprüsüyle daha da canlanması Çanakkale'nin dünya çapında bir cazibe merkezi olmasında büyük bir rol üstlenecektir.

### Çanakkale'nin dünya tarihindeki özel yerini düşününce, sizce 1915Çanakkale Projesi'nin iç ve dış turizme etkisi ne olacak?

Dünya savaş tarihinde özel ve önemli bir yer tutan Çanakkale Savaşları ile Troya Savaşı'nın yaşandığı Çanakkale; kültür, mitoloji, tarih ve eşsiz doğal güzelliklerin iç içe geçtiği zengin doğal ve kültürel değerleriyle ön plana çıkmaktadır.

Dünya savaş tarihinde eşine az rastlanan Çanakkale Destanı'nın yazıldığı Çanakkale, denizin ve yeşilin kucaklaştığı asırlık medeniyetleri bereketli topraklarında bağrına basan müstesna bir şehrimizdir.

Cumhurbaşkanlığımız himayelerinde 2018 yılının Troya Yılı ilan edilmesi ile önemli kültürel miraslarımızdan ve dünyanın en önemli antik yerleşmelerinden biri olan Troya, Kültür ve Turizm Bakanlığımızın destekleriyle yıl boyunca yurt içinde ve yurt dışında tanıtılmıştır.

2018 yılının Troya Yılı ilan edilmesi Çanakkalemizin ve ülkemizin kültür ve turizmine büyük katkılar sağlamış, 2018 Troya Yılı, ülkemizin dünya turizmindeki yükselişine güç katarak, çok önemli uluslararası kültür ve turizm hamlesi olmuştur.

UNESCO'nun dünya kültür mirası listesinde yer alan Troya'da 18 Mart 2019 tarihinde Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan arafından resmi açılışı yapılan Troya Müzemi Troya Yılı'nın en kalıcı kültürel mirası olmuştur.

Ülkemiz ve dünya kültür mirası için çok önemli olan Troya Müzesi, sadece ülkemiz turizmini hareketlendirmekle kalmamış; şehrimize ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan da büyük katkılar sağlamıştır.

Dünyanın en önemli çağdaş arkeoloji müzelerinden birisi olan Troya Müzesi'nde, Troya ören yerinden çıkarılan arkeolojik eserlerin ve dünyanın diğer ülkelerinde bulunan Troya eserlerinin ülkemize getirilerek korunmasına, sergilenmesine imkân sağlanmıştır.

Çağdaş müzecilik anlayışına uygun olarak, dramatik ve tematik bir şekilde, sergilemeler, canlandırmalar ve interaktif yöntemlerin kullanıldığı Troya Müzesi, tarihi, doğal, antik, kültürel zenginliklere sahip Çanakkalemizin turizmine önemli katkılarda bulunmuş, şehrimize gelen yerli ve yabancı turist sayısında önemli artış sağlanmıştır.

Troya Tarihi Milli Parkı'nda gerçekleştirilen altyapı ve üstyapı çalışmalarıyla bölgenin dünya çapında cazibe merkezi olması için yapılan çalışmalar tüm hızıyla devam etmektedir. Çanakkale, bir yandan ticaret, sanayi, üniversite ve bilim şehri olurken; diğer yandan da gıpta edilen bir kültür ve turizm şehri olma yolunda ilerlemektedir.

1915Çanakkale Köprüsü'nün tamamlanmasıyla önemli turizm destinasyonlardan biri olan İstanbul ile Çanakkale arasındaki yol mesafesinin azalması bölgedeki kültür ve doğa turizmi hareketini olumlu yönde etkileyecektir. Çanakkale'ye gelen turistler; Troya, Assos, Parion, Kazdağları, Gelibolu Yarımadası ve Çanakkale şehrinin var olan güzelliklerini 1915Çanakkale Köprüsü'nün tamamlanmasıyla birlikte daha rahat ve konforlu bir şekilde ziyaret edebilecekleri için ziyaretçi sayısında çok daha fazla artış olacaktır.

1915Çanakkale Köprüsü'yle Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun, Gebze-İzmir Otoyolu'na Balıkesir civarında bağlanması

Teknopark in collaboration with the university, industry, and the agricultural sector, has been highly instrumental in the creation of serious added value for our country and city.

When the 1915Çanakkale Bridge and access roads are completed, Çanakkale Teknopark will contribute even further to our city's economic development. In a region already endowed with technology, agriculture, and industry, rejuvenation of commerce and tourism through the opportunities provided by the 1915Çanakkale Bridge is going to play a major part in making Çanakkale a global center of attraction.

### Considering Çanakkale's special place in world history, how do you envisage the 1915Çanakkale Project's impact on domestic and foreign tourism?

As the location of the Çanakkale Wars and the War of Troy –both marking very important turning points in world history– Çanakkale is a land that comes to the fore with its cultural, mythological, historical heritage as well its unmatched natural beauty and abundant resources.

2018 was declared The Year of Troy under the auspices of our Presidency. Hence, we received plenty of opportunities to promote one of our most important cultural assets, the ancient settlement of Troy cherished by the whole world, throughout the year both nationally and internationally and we were supported by the Ministry of Culture and Tourism in this endeavor.

Declaration of 2018 as the Year of Troy contributed greatly to culture and tourism both in Çanakkale and the country as a whole. It was a very significant move that injected strength into Turkey's rise in global tourism.

Troy is listed as a world heritage site by UNESCO. Officially opened by President Recep Tayyip Erdoğan on 18 March 2019, the Troy Museum has since become the most permanent cultural heritage of the Year of Troy. The Troy Museum is very important both for our country and the world. Not only has it provided fresh blood to our country's tourism sector but also made great social and cultural contributions to our country.

As one of the world's most important contemporary archeology museums, Çanakkale Troy Museum's collection includes archeological artefacts excavated from the historical site of Troy as well as those formerly kept in the museums of other countries. This second group of artefacts were delivered back to our country and are now protected and exhibited by the Troy Museum.

The Troy Museum implements contemporary museology practices, adopting dramatic and thematic approaches, animations, and interactive methods in its overall exhibition style. The museum has made significant contributions to tourism in Çanakkale, culminating in a conspicuous rise in the number of local and foreign tourists visiting the city.

The work on the infrastructure and superstructure of

ile İzmir, Aydın, Antalya gibi turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleri ile arasındaki mesafe kısalacak ve turizm sektöründe gelişme sağlanacaktır.

### **Son olarak, Proje'nin Valilik olarak yürüttüğünüz ve planladığınız çalışmalara muhtemel katkılarından bahsedebilir misiniz?**

İlimizde kamu kurum ve kuruluşları eliyle 2020 yılı 3. Dönem itibarıyla 8 milyar 836 milyon 591 bin TL proje bedelli 362 proje yer almaktadır. 362 adet projenin 2020 yılı ödeneği 1 milyar 476 milyon 994 bin TL olup, dönem sonu itibarıyla 904 milyon 936 bin TL harcanarak %61 nakdi gerçekleştirme sağlanmıştır.

Proje ve hizmetler bakımından son derece verimli bir yıl olmuş, gerek şehrimize gerekse ülke geneline hitap eden çok önemli proje ve hizmetlerle etkisi uzun yıllar sürecek önemli kazanımlar elde edilmiştir.

İlimizde; ulaşımdan, tarıma, eğitimden, turizme, sağlıktan, teknolojiye istihdam ve ekonomiye katkı sağlayacak yatırım çalışmaları aralıksız sürdürülmektedir.

- 136 hektarlık bir alanda faaliyet gösterecek olan yöre ve bölge ürünlerinden daha fazla katma değer elde edilerek dünya standartlarında üretimini sağlayacak olan Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi tamamlandığında çevreye saygılı, yeşil, modern ve prestijli bir üretim merkezi olarak bölgemizin ekonomik kalkınmasına önemli katkılar sağlayacak, bir cazibe merkezi haline dönüşecektir.
- Çanakkale'yi İzmir ve Balıkesir'e bağlayan karayolunda başlatılan bölünmüş yol ve tünel çalışmaları kapsamında ulaşım ağıımızı geliştirecek olan Ayvacık-Küçükkuyu tünelleri ile Gelibolu-Eceabat tünelleri yapımı ve Gelibolu yeni iskele yapımı devam etmektedir. Çanakkale-İzmir karayolunun Ayvacık-Küçükkuyu kesiminde bulunan 24 kilometrelik Kazdağları rampaları, yapımı devam eden iki tünelin 2023'te tamamlanıp hizmete açılmasıyla beş dakika kadar kısa bir sürede geçilebilecek.
- Şehrimizin Kalabaklı Köyü Radar Tepesi mevkiinde yapımı süren 100 metre yüksekliğinde eşsiz ve sıra dışı tasarımıyla Çanakkale'nin simgelerinden biri olacak olan Çanakkale Karasal-Sayısal Radyo Televizyon Verici Kulesi tamamlandıktan sonra; yedi yerel, 49 ulusal düzeyde HD ses ve görüntü kalitesinde kablosuz TV yayımına ulaşılmasını sağlayacak. Şehrimizin en gözde yatırım projelerinden Karasal-Sayısal Radyo Televizyon Verici Kulesi Projesi kapsamında yer alan sosyal tesislerde; ziyaretçi birimleri, çok amaçlı salon, sergi salonu, restoran, oditoryum, hediyelik eşya alanı, GSM operatörleri, Telekom'a ait birimler ve açık rekreasyon alanları da yer alacak.
- Şehrimizin Güzelyalı köyünde yapımı devam eden gençlik ve spor alanında yeni atılımlara imkân sağlayacak ve milli sporcuların yetişmesine katkı sunacak Güzelyalı Gençlik ve Sporcu Kamp Eğitim Merkezi tamamlandığında Türkiye'nin en büyük gençlik ve spor kamp merkezi olacak. Biri 200 diğeri 300 yatak kapasiteli olmak üzere toplam 500 yatak kapasiteli iki adet konaklama yeri ve açık spor alanlarının yer alacağı Çanakkale Gençlik ve Sporcu Kamp Eğitim Merkezi tamamlandığında; yüzme havuzu, su sporları merkezi, sentetik futbol sahası, spor salonu ve birçok antrenman sahasıyla tüm sporculara, gençlere ve Çanakkale halkına hizmet verecek.

the Troy Historical National Park continues at full speed towards the goal of making the region a global center of attraction. Çanakkale is moving fast in its tracks to become a city of commerce, industry, academic studies, and science, as well as an enviable center of tourism and culture.

With the completion of the 1915Çanakkale Bridge and the consequent shortening of the distance between Çanakkale and Istanbul –which is always a top tourist destination– the culture and nature tourism in the region will be positively impacted. Tourists arriving in Çanakkale will be able to visit sights like Troy, Assos, Parion, Mount Kaz and Gallipoli Peninsula in a more comfortable fashion which will surely lead to an increase in the overall number of visitors.

When the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway connects with the Istanbul-İzmir Motorway in the vicinity of Balıkesir, the distance between tourism centers like İzmir, Antalya, Aydın and European countries will be shortened, leading to conspicuous improvement in the tourism sector.

### **Finally, could you tell us about the Project's potential contributions to the works you are currently running and planning at the Governorship?**

As of the 3<sup>rd</sup> term of 2020, our city embodies 362 projects with a total worth of 8,836,591,000 TRY. For these 362 projects, the allocated funding in 2020 is 1,476,994,000 TRY. The spending by the end of the term amounted to 904,936,000 TRY resulting in financial accrue of 61%.

It has been an extremely prolific year in terms of projects and services. We have accomplished important projects and services addressing the needs of both our city and the entire country, gaining long-term benefits.

Our city continues without cease its investments in support of transportation, education, tourism, health, technology, employment, and economy.

- Ezine Food Expertise Organized Industrial Site will be operating in an area covering 136 hectares to bring added value to local and regional products by making sure that the production attains world standards. It is designed to be an environmentally respectful, green, modern, and prestigious production center that is going to contribute greatly to our region's economic development and make it a center of attraction.
- As part of the dual carriageway and tunnel works on the freeway connecting Çanakkale to İzmir and Balıkesir, construction of Ayvacık-Küçükkuyu tunnels, Gallipoli-Eceabat tunnels and Gallipoli's new port is in progress. The ascent to Mount Kaz, which is 24 kilometers long and located on the Ayvacık-Küçükkuyu section of the Çanakkale-İzmir freeway, will take as little as five minutes thanks to these two tunnels which will be finished and become operational in 2023.

Yapımı hızla devam eden ve Çanakkale'yi daha ileri bir seviyeye taşıyacak olan projelerin yanı sıra Çanakkale Valiliği İl Özel İdaresi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, GESTAŞ, Ticaret Borsası ortaklığıyla kurulan ve yapımı tamamlanan bilim ve teknoloji Çanakkale'yi Türkiye'nin önemli bir merkezi haline getirecek olan Teknopark gibi vizyon yatırımları Çanakkale'yi ileri aşamalara taşıyacaktır.

Bütün bu yatırım çalışmaları Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından temelleri atılan toplam yatırım tutarı 10,5 milyar TL olan 1915Çanakkale Köprüsü ve bağlantı yollarının tamamlanmasıyla Çanakkale'yi; tarım, turizm, sanayi, bilim, eğitim, ticaret ve teknoloji alanında marka şehir konumuna getirecektir.

Üretim ve yatırımı olumlu etkileyecek olan 1915Çanakkale Köprüsü ve bağlantı yolları bölge ekonomisinin gelişmesine pozitif katkı sağlayacaktır. Ulaşım transit geçişlerin sağlanmasıyla Trakya'dan Ege'ye veya Güney'e inmek isteyen araçlar, direkt bir geçiş yaparak daha kısa zamanda daha az maliyetle geçişlerini gerçekleştireceklerdir.

2022 yılında hizmet vermeye başlayacak 1915Çanakkale Köprüsü ile Balıkesir-Çanakkale ulaşım aksı Bursa-İzmir aksı ile birleşecek, böylece bölgemiz bir kalkınma ve gelişme bölgesi ve cazibe merkezi haline gelecektir. Ulaşımın rahat sağlanması ile birlikte ilgili güzergâh çevresinde, yeni sanayi ve ticaret kolları gelişecek, bu değişim diğer sanayi ve ticaret kollarını ve istihdamı da olumlu yönde etkileyecektir.

1915Çanakkale Köprüsü gibi bir Mega Proje'nin ülkemize, bölgemize kazandırılmasını sağlayan başta Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, tüm aşamalarında emeği geçen Sayın Bakanlarımıza, bürokratlarımıza, firma yetkililerine, mühendislerimize, işçilerimize Çanakkale bölgesinde yaşayan vatandaşlarımıza teşekkürlerimi sunuyorum. ●

**Vali Aktaş, Etnoköy Çıplak Köyü'nde yenileme ve rehabilitasyon çalışmalarını incelerken.**  
**Governor Aktaş reviewing the renovation and rehabilitation works at Ethno Village Çıplak.**



- Currently under construction in Kalabaklı Village's Radar Tepesi District, the 100-meters-tall Çanakkale Analogue and Digital Radio Television Transmitter Tower is sure to become one of the symbols of Çanakkale. When it becomes operational, it will enable access to 7 local, 49 national TV channels broadcasting wirelessly with HD sound and vision quality. The social facilities planned as part of the Analogue and Digital Radio Television Transmitter Tower Project will include visitor units, a multifunctional hall, an exhibition hall, a restaurant, an auditorium, a souvenir shop, GSM operators, Telekom units and open recreational areas.
- Currently under construction in Güzelyalı Village and due to become Turkey's largest youth sports camp, the Güzelyalı Youth Sports Camp and Training Center is going to provide a platform for new initiatives in sports and help foster a new generation of national athletes. The facility houses two accommodation units with a total capacity of 500 beds (200 in one, 300 in the other), outdoor sports fields, a swimming pool, a center for watersports, synthetic football field, a gym and several training grounds.

Besides these projects currently under construction, there are other visionary investments such as Teknopark co-founded by Çanakkale Governorship Special Provincial Administration, Çanakkale Onsekiz Mart University, GESTAŞ and Çanakkale Commercial Exchange, which have already been completed and will surely advance Çanakkale further in its path of continuous development.

With the completion of the 1915Çanakkale Bridge and access roads –the foundations of which were laid by President Recep Tayyip Erdoğan and the investment total of which is 10.5 billion TRY– all these investments will help Çanakkale make its mark in the areas of agriculture, tourism, industry, science, commerce and technology.

The 1915Çanakkale Bridge and access roads will have a positive impact on production and investment and regional development. Vehicles traveling through Thrace into the Aegean and the South will be able to transit directly which will be a cost-effective and time-saving option introduced by the Project.

When the 1915Çanakkale Bridge becomes operational in 2022, the Balıkesir-Çanakkale transportation axis will connect with the Bursa-İzmir axis and this will help our region become a thriving center of attraction. While new industries and commercial channels develop along the aforementioned route, existing industries and businesses will benefit from its positive impacts.

I would like to extend my gratitude firstly to President Recep Tayyip Erdoğan who made it possible for our region to embrace this opportunity, and then our Respectable Ministers, bureaucrats, company officials, engineers, laborers and the people of Çanakkale for their invaluable efforts at every stage of such a Mega Project as the 1915Çanakkale Bridge. ●

# MARMARA OTOYOL RİNGİ 1915ÇANAKKALE İLE TAMAMLANACAK 1915ÇANAKKALE WILL MARK THE COMPLETION OF THE MARMARA MOTORWAY RING

Karayolları Genel Müdürlüğü, Genel Müdür Yardımcısı Mücahit Arman, “1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi” ile birlikte Türkiye’nin büyük karayolu projeleri hakkındaki sorularımızı cevapladı. Arman bu projelerin ulusal ve uluslararası etkilerini de değerlendirdi.

Deputy Director General of General Directorate of Highways Mücahit Arman answered our questions on the “1915Çanakkale Bridge and Motorway Project” as well as Turkey’s other major motorway projects. He also shared his evaluations of the national and international impacts of these projects.



**SAYIN Mücahit Arman, üniversite eğitiminiz ile Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesindeki mesleki deneyimlerinizi kısaca anlatabilir misiniz?**

1986 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi İnşaat Mühendisliği Bölümü’nden mezun olduktan sonra aynı yıl Karayolları Genel Müdürlüğü’nde çalışmaya başladım.

1989 tarihinde mezun olduğum üniversitenin Fen Bilimleri Enstitüsü Ulaşım Ana Bilim Dalı’nda yüksek lisansımı tamamladım. Tezimi o yıllarda ülkemizde oldukça yeni bir kavram olan “Esnek Üstyapıların Ömür Döngü Maliyet Analizi” konusu üzerine yaptım.

1999 yılında bir yıl süreyle Uluslararası Karayolu Federasyonu (*International Road Federation*) bursunu kazanarak, ABD Rensselaer Politeknik Enstitüsü Ulaşım Mühendisliği Ana Bilim Dalı’nda, ulaşım

**MR Mücahit Arman, could you tell us about your university education and your professional experience within the General Directorate of Highways?**

After graduating from Civil Engineering Department of Middle East Technical University’s Faculty of Engineering in 1986, I began to work at the General Directorate of Highways in the same year.

In 1989, I completed my postgraduate studies at the Department of Transportation at METU’s Graduate School of Natural and Applied Sciences. I wrote my thesis on a subject that was very new in our country in those years, namely “Life Cycle Cost Analysis of Flexible Superstructures”.

In 1999, I was granted by the International Road Federation a one-year scholarship to study transportation networks system analysis, decision support systems, transportation economy, traffic engineering and optimization techniques at the Department of Transportation in Rensselaer Polytechnic Institute in the USA.

Especially from the mid-1980’s, we witnessed the surge of a new advancement in information technologies which was beyond all expectations and actually

ağları sistem analizi, karar destek sistemleri, ulaşım ekonomisi, trafik mühendisliği ile optimizasyon teknikleri üzerine çalışmalarda bulundum.

Özellikle seksenli yılların ortasından itibaren, dünyada bilgi teknolojilerinde, sonraki dönemlerde tahminlerin çok ötesinde ve halen son hızla devam eden gelişim başlamıştı. Karayolları Genel Müdürlüğümüz de geçmişten gelen teknolojik yeniliklere kolay uyum sağlayan vizyonuyla, çalışma yöntemlerini bu değişime ayak uyduracak şekilde sürekli canlı tuttu. Meslek hayatımın başlangıcında bu değişimin içinde olmamın, sonraki meslek hayatım için önemli bir bilgi birikimi oluşturduğumu düşünüyorum.

Bilişim teknolojilerinin sürekli gelişimi, karayolu projelerinin ekonomik ve finansal analizlerinin farklı senaryolara göre gerçekleştirilmesine ve ekonomik anlamda uygun görülen projelerin tasarımlarının kısa sürede yapılarak hayata geçirilmesine önemli katkılar sağladı. Günümüzde panoramik görüntülü karayolları bilgi sistemini kuran Karayolları Genel Müdürlüğü yürüttüğümüz projelerimizde ortaya çıkan büyük verileri kullanarak karar destek sistemlerini sürekli geliştirmekte ve iş akış süreçlerine dâhil etmektedir.

2003 yılında başlayan ve günümüzde aynı heyecanla devam eden, otoyol projelerini de kapsayan “bölünmüş yollar projesinin”, genel müdürlüğümüzün en önemli atılımlarının başında yer aldığını değerlendiriyorum. Bölünmüş yollar, %90 seviyesinde yolcu ve yük taşımacılığının yapıldığı karayollarımızda serbest trafik akım koşullarını iyileştirerek ortalama seyahat hızlarını yükseltirken aynı zamanda trafik güvenliğinin iyileşmesine de katkı sağlamıştır.

1985 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün de yer aldığı Kınalı-Sakarya Otoyolu’nun ihale edilmesiyle başlayan otoyol hamlesi, karayollarımıza ve müteahhitlerimize kazandırdığı bilgi birikimi ve iş yapma kapasitesi, Kamu-Özel Sektör İş Birliği kapsamında Yap-İşlet-Devret finansman yöntemiyle 2009 yılında başlayan ve dünya ölçeğinde ses getiren otoyol atılımı için önemli bir zemin oluşturdu. Erişim kontrollü kesintisiz trafik akımı sağlayan otoyollar, kuşkusuz yapım teknolojilerindeki yeniliklerin yanında asıl yeni finansman yöntemlerinin uygulandığı projelerdi. Röportajımızın ilerleyen bölümlerinde Yap-İşlet-Devret otoyol projeleri ve bunların uluslararası koridorlar açısından önemiyle ilgili ayrıntılı bilgileri paylaşacağım.

Yollarımızın geometrik ve fiziksel standartlarını yükseltirken aynı zamanda bilgi ve iletişim teknolojilerindeki yenilikleri içeren Akıllı Ulaşım Sistemleri projelerine hız vermeye başladık.

“Güvenli, zamanında ulaştırılan, çevreye duyarlı konforlu yollar” vizyonuyla ülkemizin 2023-2035 ve sonrasında ihtiyaç duyacağı karayolu projelerimizi gerçekleştirmeye devam ediyoruz.

**Genel Müdür Yardımcısı olarak halen üzerinde çalıştığınız büyük projelerden kısaca bahsedebilir misiniz?**

Çalışmalarımızı; güvenli ve zamanında ulaştırılan çevreye duyarlı karayolu altyapısını oluşturarak ülkemizi imar etme anlayışıyla sürdürüyoruz. Tamamlanan kesimlerini aşamalı olarak hizmete sunduğumuz Kuzey Marmara ve Ankara-Niğde Otoyolu projelerinin tamamını yıl sonuna kadar bitireceğiz. Malkara-Çanakkale Otoyolu ve 1915Çanakkale Köprüsü’nde hızla ilerliyoruz. Aydın-Denizli Otoyolu’nda çalışmalara kısa süre içerisinde başlıyoruz.

Kömürhan Köprüsü doğu-batı ulaşımında çok önemli bir geçiş noktasını oluşturuyor, Hasankeyf-2 Köprüsü karayollarımızdaki en uzun

**Her bölgemizde, ülkemizin pek çok farklı noktasında çalışmalarımızla hayatı**

**kolaylaştırmaya devam ediyoruz.**

**Through our continued work spreading to the entire country, we continue to facilitate comfortable living conditions for the public.**

still continues to this day. Our General Directorate of Highways, in line with its longstanding vision to adapt itself to technological innovations, has kept its working methods constantly updated to stay abreast of the changes. I believe that having been a part of this fast-paced change right at the start of my career provided a certain wealth of knowledge from which I benefited greatly throughout the rest of my professional life.

Continuous advancement of information technologies contributed greatly towards the economic and financial analyses of highway projects based on different scenarios, and the realization of economically feasible projects with accelerated design processes. Today, having set up the panoramic imaging freeway information system, the General Directorate of Highways is using the big data generated by our projects for the continuous improvement of decision support systems, while integrating them into workflow processes.

In my opinion, the “dual carriageways project”, which was initiated in 2003 and still continues today in the same enthusiastic spirit, qualifies as one of the most important breakthroughs accomplished by our general directorate. The dual carriageways ameliorate conditions for free traffic flow on our freeways which are mainly (by 90%) used for passenger transportation and freight movements. They expedite travel and improve road safety.

The breakthrough in motorway construction marked by the tender held in 1985 for the Kınalı-Sakarya Motorway encompassing the Fatih Sultan Mehmet Bridge provided the groundwork for the leap forward in motorway enterprising which began in 2009 in the context of Public-Private Partnerships based on the Build-Operate-Transfer financing model and became a resounding success globally. Motorways enabling access-controlled uninterrupted traffic flow were projects that put into effect not only innovations in production technologies but also –and more importantly– new financing methods. Later in our interview, I am going to share with you more detailed information regarding the motorway projects based on the Build-

köprülerden biri olacak. Zigana Tüneli tamamlandığında Avrupa'nın en uzun çift tüplü karayolu tüneli; Eyiste Viyadüğü, ayak yüksekliği ile Türkiye'nin en yüksek viyadüğü olacak. Akdeniz Sahil Yolu ile Antalya-Mersin ulaşımını kısaltıyor, seyahat konforunu artırıyoruz. Her bölgemizde, ülkemizin pek çok farklı noktasında çalışmalarımızla hayatı kolaylaştırmaya devam ediyoruz.

### **Kamu-Özel Sektör İş Birliği modelinin çalışmalarınızdaki ağırlığı nedir? Bu modelin ülkemize sağladığı avantajları nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Devletin görev ve sorumluluklarının hızla arttığı günümüzde; küreselleşme, teknolojik yenilikler ve buna paralel yaşanan gelişmeler, kamu yatırımlarının yatırım bütçesinden yapılmasına ilaveten gündeme gelen Kamu-Özel Sektör İş Birliği kapsamında Yap-İşlet-Devret (YİD) Modeli, ülkemizde ilk olarak Göcek Tüneli'nde kullanılmış olmakla birlikte, asıl 2000'li yılların ortasından itibaren otoyol projelerinin gündeme gelmesiyle hız kazanmıştır.

YİD modelinin en önemli avantajı finansman imkânıdır. Sağlanan finansman kaynağı ile ülkemiz borç yönetimi hususunda önemli bir kazanım elde etmekte, birincil görevlere yoğunlaşarak daha etkin ve kaliteli kamusal hizmetler sunmaktadır. Ayrıca YİD ile özel sektörün kapsamı genişlemekte, yabancı sermayenin ülkeye girişi kolaylaşmakta, bu gelişme ile açılan yeni yatırım alanları, yurt içi hasılayı da olumlu etkilemektedir.

YİD modeli; özel sektörün kârlılık, verimlilik ve etkinlik ilkeleri ile performans yönetim sistemine uygun anlayışların kamu hizmetlerine uygulanabilirliğini artırdığı gibi ileri teknolojinin de kamusal hizmetlere transferini hızlandırmaktadır. Bu durum ise kamusal hizmetlerin daha düşük maliyet ve daha kaliteli üretim ile sunumuna fırsat tanımaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü olarak YİD modeli ile son yıllarda İstanbul-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu gibi ülkemizin ulaşım kalitesini önemli ölçüde artıran mega projeleri hayata geçirdik. Malkara-Çanakkale Otoyolu ve 1915Çanakkale Köprüsü ile Aydın-Denizli Otoyolu'nu da yine YİD modeli ile inşa ediyoruz.

Bu sayede ülkemizin gayri safi yurt içi hasılasının yüzde 65'ini üreten Marmara ve Ege Bölgeleri arasında otoyol bağlantısını sağladık.

Kapıkule Sınır Kapısı'ndan başlayarak İstanbul, Ankara üzerinden Doğu Akdeniz ve Güneydoğu'ya uzanan kesintisiz otoyol ağını, Ankara-Niğde Otoyolu'nun ikinci kesimini de yıl sonuna kadar hizmete sunarak tesis etmiş olacağız.

Malkara-Çanakkale Otoyolu ve 1915Çanakkale Köprüsü'nü tamamlayarak Marmara Otoyol Ringi'ni sağlayacağız.

### **Hem Karayolları Genel Müdür Yardımcısı hem de bir inşaat mühendisi olarak "1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu" Projesi sizin için ne anlam ifade ediyor?**

1915Çanakkale Köprüsü sahip olduğu stratejik, teknik özellikler ve sembolize ettiği tarihsel değerler bakımından önem arz ediyor. 2023 metrelik orta açıklığı ile dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü, 2 bin metre orta açıklığın üzerinde ikiz tabliye olarak tasarlanan ve inşa edilen ilk köprü ve 16 metrelik mimari amaçlı top mermisi figürü ile birlikte düşünüldüğünde deniz seviyesinden 334 metre yüksekliğe erişerek dünyanın en yüksek kulelerine sahip asma köprüsü unvanlarına sahip olacak.

Asma köprünün 318 metrelik çelik kuleleri, Çanakkale Zaferi'nin

Operate-Transfer model and their significance in terms of international corridors.

As we raise the geometrical and physical standards of our roads, we have also started to focus more intensely on Smart Transportation Systems projects which integrate a variety of innovations in information and communication technologies.

Working towards the vision of "Safe, environment-friendly, comfortable roads that get you to your destination in time", we are continuing to bring to life our freeway projects which will be much needed by Turkey in 2023-2035 and after.

### **As the Deputy Director General, could you briefly tell us about the major projects you are currently working on?**

Our work is focused on developing our country by creating a transportation infrastructure that is safe, environment-friendly, and gets you to your destination on time. Two of our current projects-in-progress, the North Marmara, and Ankara-Niğde Motorways, are becoming operational in stages and will be completed by the end of the year. Likewise, we are making fast progress on the Malkara-Çanakkale Motorway and the 1915Çanakkale Bridge. The work on the Aydın-Denizli Motorway will commence very soon.

The Kömürhan Bridge is a very important point of transit on the eastern-western axis and the Hasankeyf-2 Bridge is going to be one of the longest bridges on our highways. When the Zigana Tunnel is completed, it is going to be the longest twin-tube highway tunnel in Europe. The Eyiste Viaduct is going to be Turkey's tallest viaduct in terms of pier height. With the Mediterranean Coastal Road, we are shortening the distance between Antalya and Mersin and increasing travel comfort. Through our continued work spreading to the entire country, we continue to facilitate comfortable living conditions for the public.

### **How much does the Public-Private Partnership model weigh in on your works? What is your view on the advantages of this model for our country?**

In this day and age of globalization, technical innovations and concurrent advancements, the responsibilities and functions of the State are rapidly increasing. Public-Private Partnerships were launched in addition to public budgeting for public investments and as part of these arrangements, the Build-Operate-Transfer (BOT) Model was used firstly in the Göcek Tunnel in our country, and became more prevalent from the mid-2000's with the motorway projects coming to the fore.

The primary advantage of the BOT model is the financing opportunities. Through these financing opportunities, our country benefits greatly in terms of debt management, becomes free to focus on primary duties and can thus offer more efficient public services of a better quality. Also, thanks to the BOT model, the private sector expands its capacity, it becomes easier for foreign capital to enter the country. New areas of investment become available which has a very positive impact on the net domestic product.

The BOT model not only increases the applicability of

kazanıldığı 18 Mart 1915'i işaret ederken; iki çelik kulesi arasındaki 2023 metrelik orta açıklık Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıl dönümünün temsilidir.

Köprüde kullanılan çelik teller uç uca eklendiğinde elde edilen 162 bin kilometre, dünyanın etrafını dört defa dönmeye eş değerdir. 1915Çanakkale Köprüsü, ülkemizde mühendisliğin teknik ve estetik açıdan geldiği standartları göstermesi bakımından da ayrıca gurur vesilesidir.

### **Proje'nin otoyol bölümü özellikle sanat yapıları açısından karmaşık, zor bir proje. 1915Çanakkale Projesi'nin otoyol inşaatıyla ilgili olarak neler söylemek istersiniz?**

Mühendislik, doğanın sunduğu her şeyi bilimsel yöntemlerle, insanlığın yararına kullanarak hayatı kolaylaştırmaktır. Malkara-Çanakkale Otoyolu da bu amaca hizmet ediyor. Nitelikli mühendislik uygulamalarının kullanıldığı Proje kapsamında; bir adet asma köprü, iki adet yaklaşım viyadüğü, dört adet betonarme viyadük, altı adet alt geçit köprüsü, altı adet hidrolik köprü, bir adedi ekolojik olmak üzere 43 adet üst geçit, 40 adet alt geçit, 238 adet çeşitli ebatlarda menfez, 12 adet kavşak, dört adet otoyol hizmet tesisi, iki adet bakım işletme merkezi, yedi adet ücret toplama istasyonu inşa edilmektedir.

Bu çalışmalarda kullanılan yöntemlerden biri itme-sürme tekniğidir. Proje kapsamında 1915Çanakkale Köprüsü yaklaşım viyadüklerinin de yer aldığı dört viyadüğün inşaatı bu yöntemle gerçekleştirilmektedir. Malzeme ve iş gücü tasarrufu amacıyla geliştirilen, modern bir çözüm tekniği olan itme-sürme; dünyada ilk kez 1962 yılında Venezuela'daki Caroni Nehri üzerine yapılan köprüde kullanılmıştır. Ülkemizde de uygulama örnekleri bulunan bu yöntem, hızlı olmasının yanı sıra güvenliği ile de dikkat çekmektedir. Topografik koşulların zorluğu nedeniyle geleneksel iskele-kalıp sistemlerinin kullanılmasının maliyetli olduğu ve uzun zaman aldığı yerlerde, 30 metreden 100 metreye kadar uzanan büyük açıklıkların geçilmesinde uygulanan bu yöntem sayesinde imalat alanını genişletmeden kompakt bir çalışma yapılarak maliyet düşürülür ve zamandan tasarruf sağlanır.

Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun 115 ila 116. kilometreleri arasında yer alan 1024 metre uzunluğundaki V6 Viyadüğü'nün inşası için ilk aşamada ayak temellerinin bulunduğu yere bir beton santrali kuruldu. Ardından viyadük ayak temellerinin zemine sağlam oturması için, uzunluğu 45 metreye varan betonarme kazıklar çakıldı. Bu kazıklarda ise 40 milimetre çapında çelik kullanıldı. Başlıklarıyla beraber yüksekliği yaklaşık 38 metreye ulaşan viyadük ayaklarında, Çanakkale Şehitler Abidesi'ni hatırlatan

some private sector principles such as profitability, productivity, efficiency, and performance management to public services, but also accelerates the transfer of advanced technologies to public services. Consequently, it becomes possible to offer public services of better quality through cost-efficient means.

At the General Directorate of Highways, we actualized mega-projects based on the BOT model, such as the İstanbul-İzmir Motorway, North Marmara Motorway and Ankara-Niğde Motorway, all of which serve to increase the quality of transportation in our country at a significant rate. We are constructing the Malkara-Çanakkale Motorway, the 1915Çanakkale Bridge, and the Aydın-Denizli Motorway also through the BOT model.

Ultimately, we managed to build a connection between the Marmara and Aegean Regions which produce 65 percent of our country's gross domestic product.

By the end of the year, we will have established and made operational an uninterrupted motorway network starting from the Kapıkule Border Crossing Point, and extending to the East Mediterranean and the Southeast via İstanbul and Ankara, as well as the second section of the Ankara-Niğde Motorway.

When we complete the Malkara-Çanakkale Motorway and the 1915Çanakkale Bridge, we will have established the Marmara Motorway Ring.

### **As the Deputy Director General of General Directorate of Highways and a civil engineer, what is the significance of the "1915Çanakkale Bridge and Motorway" Project for you?**

The 1915Çanakkale Bridge is historically important in terms of its strategic aspects, technical features, and symbolical representation of historical values. It will be the world's longest mid-span suspension bridge with its mid-span of 2023 meters. It is the first bridge ever to be designed and constructed with a twin-deck section on a 2000 meters-long mid-span. It is going to be the world's tallest towered suspension bridge with its height of 334 meters above sea level including the 16 meters-tall architectural representation of cannon ball.

The 318 meters-tall steel towers of the suspension bridge signify 18<sup>th</sup> of March 1915, the date of the Çanakkale Victory. The 2023 meters-long mid-span between the two towers symbolizes the 100<sup>th</sup> anniversary of the foundation of our Republic.

Connected end to end, the steel wires used on the bridge give a total length of 162 thousand kilometers which is four times the Earth's circumference. The 1915Çanakkale Bridge is a source of pride as it clearly demonstrates the technical and esthetic standards achieved by our country in the field of engineering.

### **The motorway Section of the Project is quite complex and difficult, especially in respect to the engineering structures. How would you like to comment on the motorway construction of the 1915Çanakkale Project?**

Engineering functions to support life by using all of Nature's offerings for the good of humanity through scientific ways and means. The Malkara-Çanakkale Motorway also serves this purpose. Implementing high quality engineering practices, the project entails the construction of one suspension bridge, two approach viaducts, four concrete viaducts, six underpass bridges, six hydraulic bridges, 43 overpasses including one ecological bridge, 40 underpasses, 238 culverts of varying sizes, 12 junctions, four motorway service areas, two operation and maintenance centers and seven toll stations.

One of the methods used in these works is the incremental launching method. The construction of four viaducts including the approach viaducts of the 1915Çanakkale Bridge is realized with this method. It is a modern solution developed for the purpose of economizing on materials and labor. Its first use worldwide was in 1962 in Venezuela, on the bridge built over Caroni River. Also implemented in our country, this method is not only faster but also safer.

**1915Çanakkale Köprüsü, ülkemizde mühendisliğin teknik ve estetik açıdan geldiği standartları göstermesi bakımından da ayrıca gurur vesilesidir.**

**The 1915Çanakkale Bridge is a source of pride as it clearly demonstrates the technical and esthetic standards achieved by our country in the field of engineering.**

özgün bir tasarım kullanıldı. Bu tasarım, estetik değerlerin yanı sıra olası bir depremin etkilerini de azaltmaktadır.

**Bu Proje'nin otoyollarımızın entegrasyonu açısından önemi nedir?**

2022 yılında hizmete açılması hedeflenen Malkara-Çanakkale Otoyolu ve Türkiye ekonomisinin en gelişmiş bölgelerinden olan ve ülke nüfusunun önemli bir bölümünün yaşadığı Marmara ve Ege'deki deniz, demir yolu ve hava ulaşım sistemlerinin, karayolu ulaşım projelerine entegre edilmesiyle bu bölgelerde ekonomik gelişmeye, sanayinin ihtiyaç duyduğu dengeli planlama ve yapılanmaya imkân sağlayacaktır.

Proje, İstanbul-İzmir Otoyolu'na bağlandığında Marmara'yı çevreleyen otoyol zincirinin halkaları birleşecek, İstanbul Boğazı geçişine yeni bir alternatif oluşacaktır. Böylece, İstanbul'un Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükü hafifleyecek; Batı Anadolu boyunca devam eden ve halen İstanbul merkezli batı-doğu aksı üzerinde yoğunlaşan trafik yükü ise Marmara Denizi'nin batı kıyısından güney yönüne doğru dengelenecektir.

Trakya ve Batı Anadolu'daki sanayi, ticaret ve hizmet sektörleri ivme kazanırken; hızlı ve düşük maliyetli yük taşımacılığı, üretken nüfus barındıran bu bölgelerimizin yalnız ekonomik faaliyetlerini değil, sosyal bağlarını da güçlendirecektir.

İzmir, Aydın, Antalya gibi turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleri ile arasındaki mesafe kısalacak, ulusal ve uluslararası turizm canlanacak, Avrupa ülkeleri, Balkanlar ve özellikle Yunanistan ve Bulgaristan ile ticari ilişkilerin yanı sıra kültürel etkileşim artacaktır.

88 kilometre otoyol, 13 kilometre bağlantı yolu olmak üzere toplam 101 kilometre uzunluğundaki

This method is preferred in locations where the use of conventional formwork and scaffolding systems are costly and time-consuming due to difficulties posed by topographic conditions. This method can be applied to traverse spans as long as 30 meters to 100 meters. In this way, the work is kept compact without having to expand the production area, which keeps the costs down and saves time.

For the construction of the 1024 meter-long V6Viaduct located between the 115<sup>th</sup> and 116<sup>th</sup> kilometers of the Malkara-Çanakkale Motorway, a concrete plant was set up where the pier foundations lie. Then to make sure that the viaduct pier foundations rest on solid ground, concrete piles, which are 45 meters long with a diameter of 40 millimeters, were driven in. In the viaduct piers whose height reach 38 meters including the caps, an original design evoking the Çanakkale Martyrs Monument was used. Besides its esthetic value, this design serves as a solution that will diminish the impact of a probable earthquake.

**What is the Project's significance in terms of the integration of our motorways?**

With the Malkara-Çanakkale Motorway, which is planned to become operational in 2022, and the integration of sea ports, railway and air transport systems with the highway transportation networks in the Marmara and Aegean Regions, which are the most developed regions of Turkish economy and where a large segment of the population lives, new possibilities will be created for economic development in these regions, preparing the grounds for balanced planning and structuring much needed by the industries therein.

When the motorway is connected to the İstanbul-İzmir Motorway, all the rings of the motorway chain surrounding Marmara will have been completed. With this Project which will provide an alternative to the İstanbul Strait crossing, the heavy transit load supported by İstanbul between Europe and Anatolia will be lightened considerably. The traffic load densifying across Western Anatolia on the west-east axis, with İstanbul at the center, is going to be re-balanced southward along the western shore of Marmara Sea.

The industrial, commercial, and service sectors in Thrace and Western Anatolia will gain much momentum. Faster and more cost-efficient road haulage will contribute towards the strengthening of not only the economic activities but also the social connections in these regions which are inhabited by a very productive population.

Distance between tourism centers such as İzmir, Aydın and Antalya and European countries will be shortened, which will in turn help develop the tourism sector nationally and internationally. The Project will have a positive impact on commercial relations and cultural interaction with Europe and the Balkans, especially with Greece and Bulgaria.

When the Malkara-Çanakkale Motorway totaling 101 kilometers in length 88 kilometers of motorway and 13 kilometers of access roads becomes operational, a shortening of nearly 40 kilometers will have been achieved.

With the time loss during ferry crossings taken into consideration, a faster transit will be possible across the Çanakkale Strait, reducing the overall travel time considerably.

With the completion of the Malkara-Çanakkale Motorway Project, yearly savings on time will equal 465 million TRY and a total saving of 102 million TRY including taxes will be made on liquid fuel consumption. Based on the pricing of 2020, the total saving is estimated to be 567 million TRY.

**Finally, could you share with us your evaluation of the international impacts of these freeway projects-in-progress?**

With the centers of production shifting towards Asian countries and especially China in the last twenty years, our country's geographical position in respect to

Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin hizmete girmesi ile yaklaşık 40 km'lik kısalma sağlanacaktır. Aynı zamanda feribot ile karşıya geçişlerde yaşanan zaman kayıpları dikkate alındığında Çanakkale Boğazı'ndan daha hızlı bir geçiş elde edilecek, seyahat süresi de bu doğrultuda azalacaktır.

Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin tamamlanması ile birlikte yıllık zamandan tasarrufun 465 milyon TL, akaryakıt tüketiminden vergiler dâhil 102 milyon TL, 2020 fiyatları ile toplamda her ikisinden de 567 milyon TL tasarruf elde edileceği tahmin edilmektedir.

**Son olarak, yürüttüğünüz karayolu projelerinin uluslararası etkilerini değerlendirebilir misiniz?**

Son 20 yılda küresel üretim merkezinin Asya ülkeleri ve özellikle Çin'e kaymasıyla birlikte ülkemizin uluslararası taşımacılık ve ticaretteki coğrafi konumu daha da önemli hale gelmiştir.

Ülkemiz Avrupa-Kafkasya bağlantısı; Kapıkule-İstanbul-Bolu-Merzifon-Samsun üzerinden Sarp sınır kapısı ile, Avrupa-Asya bağlantısı; Merzifon üzerinden Erzincan-Erzurum-Ağrı-Gürbulak sınır kapısı ile; Ortadoğu bağlantısı Gerede üzerinden Ankara-Niğde-Adana-Gaziantep-Şanlıurfa-Habur ile sağlanmaktadır.

Bu güzergâhların büyük bölümü, Asya ve Avrupa arasındaki transit taşımacılığın ana koridorları ile Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu Projesi (TEM), Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP), Uluslararası E-Yolları Ağı, Trans Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T) ve Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) güzergâhlarının Türkiye bölümünü oluşturmaktadır.

Son dönemde küresel ekonominin en önemli projesi olarak değerlendirilen "Bir Kuşak Bir Yol - *One Belt One Road*, OBOR", ülkemizin de içinde bulunduğu 65 ülkeyi kapsamakta ve pek çok AB üyesi veya aday ülke bu proje bünyesinde yer almaktadır. Proje ile küresel ekonominin en az 50 yıllık geleceğinin şekillendirileceği belirtilmektedir. Bu proje kapsamında Çin'den başlayarak Avrupa'ya ulaşan "İpek Yolu Ekonomik Kuşağı" aynı zamanda "Orta Koridor" olarak tanımlanmakta ve koridorun en önemli anahtar ülkesi coğrafi konumuyla Türkiye olmaktadır. Orta Koridor üzerinde beklenen yatırım büyüklüğünün "8 trilyon Dolar" a ulaşması beklenmektedir.

Coğrafi konumun getirdiği avantajlar sayesinde, uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının ana geçiş güzergâhı haline gelen ülkemiz, Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu ve Osmangazi Köprüsü, Malkara-Çanakkale-Otoyolu ve 1915Çanakkale Köprüsü projeleri ile Marmara ringinin büyük bölümünü tamamlarken Asya-Avrupa, Avrupa-Kafkasya ve Avrupa-Ortadoğu ekseninde küresel taşımacılığın lojistik merkezlerinden biri olma konumunu güçlendirmektedir. ●

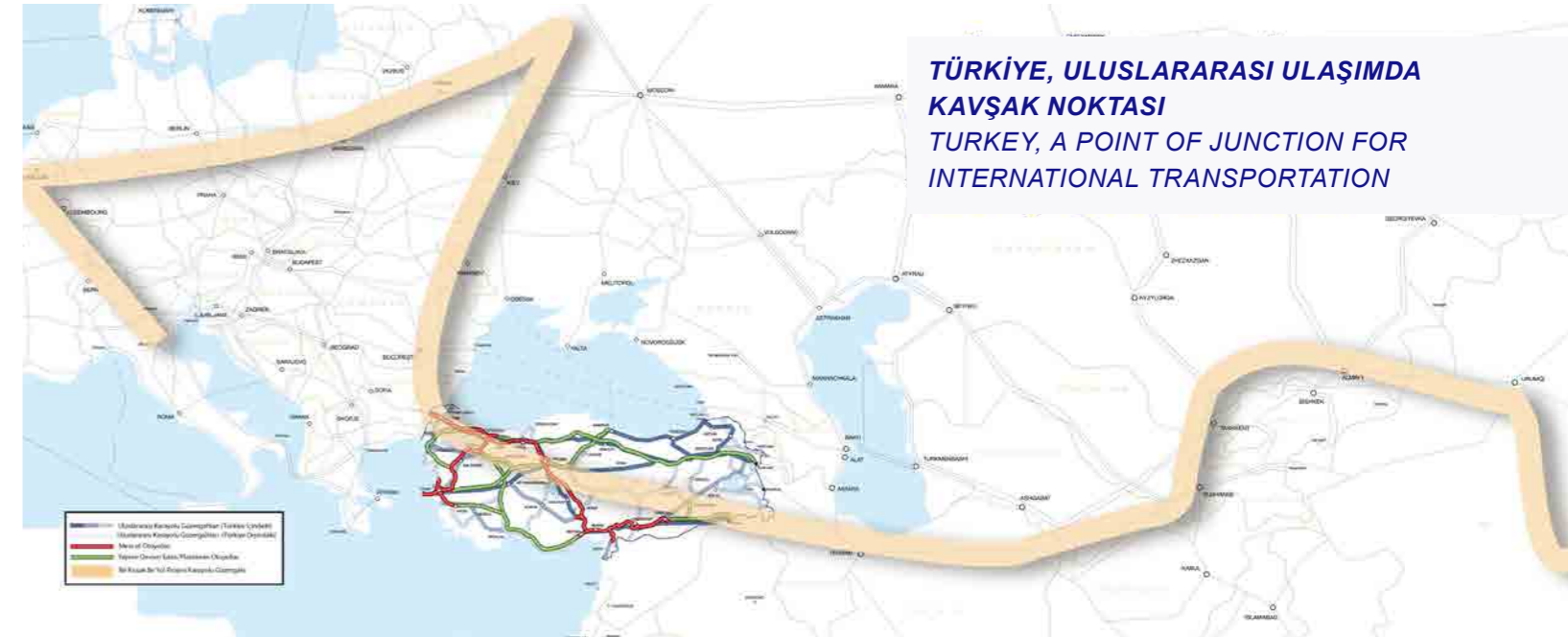
international transportation and commerce has gained more importance.

Our country provides a connection between Europe and the Caucasus through the Sarp Border Crossing Point via Kapıkule-İstanbul-Bolu-Merzifon-Samsun, between Europe and Asia through Erzincan-Erzurum-Ağrı-Gürbulak Border Crossing Point via Merzifon, and to the Middle East through Ankara-Niğde-Adana-Gaziantep-Şanlıurfa-Habur via Gerede.

A large section of these routes constitute the main corridors of transit transportation between Europe and Asia and the Turkish segment of the Trans-Europe North South Motorway Project (TEM), Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), International E-Road Network, Trans-European Transport Network (TEN-T) and Economic Cooperation Organization (ECO) routes.

Regarded as the most important project of global economy in recent times, "One Belt One Road, OBOR" encompasses 65 countries, many of which are EU Member States and Candidate States, including our own. It is stipulated that this project will be shaping the next fifty years of global economy. One part of the project, namely the "Silk Road Economic Belt" starting from China and reaching Europe, is also defined as the "Middle Corridor" and Turkey is identified as the key country in this corridor due to its geographical location. The investment volume in the Middle Corridor is estimated to reach 8 trillion USD.

Thanks to the advantages of its geographical position, our country has become the main transit route of international passenger transportation and freight movements. As it currently stands, we have already completed a large section of the Marmara ring with the North Marmara Motorway and the Yavuz Sultan Selim Bridge, Gebze-Orhangazi-İzmir Motorway and the Osmangazi Bridge, Malkara-Çanakkale Motorway and the 1915Çanakkale Bridge. We are thus strengthening our position as one of the logistic centers of global transportation on the axes of Asia-Europe, Europe-Caucasus, and Europe-Middle East. ●





## “1915ÇANAKKALE BENİM GÖZ BEBEĞİM”

## “1915ÇANAKKALE IS THE APPLE OF MY EYE”

Limak Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı, ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Sayın Ebru Özdemir’le yaptığımız söyleşide, 1915Çanakkale Projesi’yle ilgili düşüncelerini, Proje’yi yürüten konsorsiyumun ortakları arasındaki iş birliğini, yaratılan

sinerjinin Proje’ye katkılarını konuştuk. Ayrıca Limak bünyesindeki sürdürülebilirlik çalışmaları ve ileriye dönük sosyal yatırım ve sosyal etki çerçevesinde şekillenen hedefleri konusunda sohbet ettik.

In our interview with the Limak Group of Companies Chair of the Board and ÇOK A.Ş. Member of the Board Ebru Özdemir, we asked her to share with us her thoughts on the 1915Çanakkale Project, the collaboration between the partners of the consortium running the Project and how the Project benefits from this synergy.

We also talked about the sustainability efforts within Limak and the Group’s objectives defined in terms of forward planning regarding social investments and social impact.

**SAYIN Özdemir, 1915Çanakkale Projesi’ni “benim göz bebeğim” olarak tanımlıyorsunuz. Bu Proje’nin sizi en çok heyecanlandıran ve gururlandıran yönleri nelerdir?**

1915Çanakkale Projesi gerçekten benim ‘göz bebeği’ projelerimden bir tanesi. İnanır mısınız... Çanakkale’ye her gittiğimde hâlâ heyecanlanıyorum. Esasen Çanakkale Boğazı’na bir köprü inşa edilmesi asırların hayalimdi, bu hayalin 1915Çanakkale Projesi ile gerçek olduğuna günbegün şahit olmak beni heyecanlandırıyor ve gururlandırıyor.

Sizler de biliyorsunuz, bu Proje “en’lerin Projesi”. Uzunluğuyla, kule yüksekliğiyle, iki alanda da dünyanın ‘en’leri arasına giren bir proje. ‘En’lerin olduğu kadar, bu Proje ‘rekorların Projesi’. Henüz Proje’nin finansmanı safhasında dahi hep birlikte gördük: Asya’dan Avrupa’ya kadar geniş bir coğrafyada 25 farklı kuruluştan finansman sağladık. Adeta bir yarış yaşandı. KEXIM, Deutsche Bank, Bank of China, ICBC gibi bankalarla birlikte, 17’si yabancı olmak üzere toplamda 25 kuruluştan finansman sağlandı. Tabii bunları arka arkaya sıralayınca heyecanlanmamak ve gururlanmamak elde değil.

Fakat bir konu daha var ki bu beni özellikle heyecanlandırıyor: Çanakkale. Neredeyse her metrekaresi farklı bir kahramanlık hikâyesine ve destanına şahitlik etmiş, kadim geçmişe sahip bir bölgeden bahsediyoruz. Bu topraklar üzerinde verilen mücadele, bir milletin kendi destanını yazmasına neden olmuş. Dolayısıyla ülkemizin marka projelerinden biri olacak 1915Çanakkale Projesi ile bu zaferi, bu destanı taçlandırdığımıza inanıyorum.

Elbette bu Proje sadece ortaklarıyla ve finansmanı ile uluslararası bir proje değil; sunacağı hizmet, katacağı artı değerle de küresel bir proje. 1915Çanakkale 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. Bu sayede, çok geniş bir coğrafyada kesintisiz ticaret yolu oluşturma hedefine doğrudan katkı sunacak bir girişim. Bu da sadece bir kentin, Çanakkale’nin ekonomisine değil, tüm bölgenin ve hatta ülkenin ekonomisine, kalkınmasına ve gelişmesine çok büyük bir artı değer katacak. Bunları arka arkaya sıraladığımız zaman heyecanlanmamak, gururlanmamak mümkün mü? Böylesi güzel bir şehirde, böylesi tarihi bir mirasın etkisi altında proje yapmak, hem büyük bir sorumluluk hem de büyük bir gurur vesilesi.

**1915Çanakkale, gerek teknik gerek finans gerekse yönetim açısından, kendine has, büyük zorluklar içeren bir proje. Bu zorlukları aşmada nasıl bir yöntem izlediniz?**

İnşa ettiğimiz asma köprü, orta açıklık uzunluğu bakımından dünyanın en büyüğü. Beraberinde 88 kilometrelik hatını sayılır uzunlukta bir otoyol da inşa ediyoruz. Esasen biz gerçek bir mega projeyi konuşuyoruz. Böyle bir projeyi boyutları ile orantılı şekilde büyük düşünmek ve tüm unsurları ile resmin bütününe görmek gerekiyor. Dolayısıyla birçok unsur, başka unsurla birden fazla noktada etkileşim içerisinde. Finansmanı sağlayamazsanız, projeyi inşa edemezsiniz. Diğer taraftan finansörlerin projeye kredi verebilmeleri için mühendislik, yapım, iş programı ve kalite gibi konularda güven duyması gerekir. Proje’nin hizmet süresi 100 yıl. Mühendisliği de hem Proje’nin hizmet süresini sağlayacak hem de beraberinde ekonomik artı değer getirecek şekilde kullanmanız gerekiyor. Mühendisliğe dayanan optimizasyon sayesinde sağlayacağımız ekonomi ise, Proje’nin fizibilitesini etkiliyor.

Başka bir açıdan baktığımızda ise resmin içerisinde Proje’nin çevreye ve topluma etkisini görüyoruz. İnşa ettiğiniz bir projenin toplum tarafından

**MS Özdemir, you describe the 1915Çanakkale Project as “the apple of my eye”. Which aspects of the Project excite you the most and fill you with pride?**

1915Çanakkale Project is truly one of my most cherished projects. Would you believe it... I still get excited every time I visit Çanakkale. Building a bridge across the Çanakkale Strait has been a dream for centuries and I feel excited to witness on a daily basis the actualization of this dream through the 1915Çanakkale Project.

As you well know, this Project is characterized by superlatives. With its length and tower height, it has achieved superlative levels on a global scale. The Project is also a “record-breaker”. We all saw it as early as the financing phase: we were able to secure financing from 25 different organizations from a vast geography stretching from Asia to Europe. It was a very competitive process. Out of the 25 organizations, 17 were foreign and included banks such as KEXIM, Deutsche Bank, Bank of China and ICBC. Naturally, one cannot help but feel excitement and pride at the mention of these facts and figures.

There is also another topic that I am especially excited about, and that is Çanakkale. It is a land with such a rich heritage of ancient history and a myriad of epic stories, one of which belongs to our very own nation. So, I believe that the 1915Çanakkale Project, as a trademark project of our country, will provide the opportunity for us to honor this epic history. The international aspect of this Project is not limited to its partners and financing, it is also global in terms of the service it will provide and the added value it will bring. The 1915Çanakkale Project is actually a part of the “Middle Corridor” initiative led by Turkey within the framework of the “Belt and Road Initiative (BRI)” originated by China with the objective to revitalize the ancient Silk Road. It is an initiative that will directly contribute towards the building of an uninterrupted trade route covering a vast geography which will introduce added value into the economy and development of not only Çanakkale but also the entire region and even the country. So, with all these in mind, one is naturally filled with excitement and pride. Working on a project in such a beautiful city, embraced by the influence of such a historical heritage is both an immense responsibility and a great source of pride.

**1915Çanakkale is a project with unique and great challenges in technical, financial, and administrative areas. Could you tell us about the methods and practices you implemented to overcome these challenges?**

The suspension bridge we are building is the greatest in the world with the length of its mid-span. We are also building 88 kilometers of motorway which is a considerable length in itself. In fact, what we are dealing with here is a mega-project in the true sense of the word. Therefore, our vision of the Project must be as expansive and far-reaching as its dimensions. We must try to see the big picture and



benimsenmesi, o projenin gerek yapım dönemi gerekse işletme dönemindeki başarısı için çok değerli. Bu nedenle Proje'ye ilişkin Çevre ve Soysal Etki Değerlendirmesi büyük önem arz ediyor. Projemiz Uluslararası Finans Kuruluşu IFC'nin Çevre ve Sosyal Etki Mevzuatı'na uyumlu şekilde tasarlandı, inşa ediliyor ve işletilecek.

Tabii bu bahsettiğimiz hususların her biri çok kapsamlı konular; bütün bu konuların eş zamanlı koordine edilmesi de bir başka konu. İşte bu noktada iki ana unsur çok önemli rol oynuyor: Birincisi donanımlı ekibin çalışması, ikincisi ise iletişim. Projemiz'de dört ortak olarak kendi bünyelerimizde alanlarında en tecrübeli personelimizi görevlendirdik. Gerek gördüğümüz yerde ise dışarıdan kalifiye eleman almaktan imtina etmedik ve etmiyoruz. İlk günden itibaren ekip çalışmasının sağlanması için yoğun çaba sarf ettik. Farklı konuların birbirleri ile etkileşimini ise güçlü bir iletişim tesis ederek sağlıklı bir şekilde ele aldık. Bu sayede yaklaşık üç buçuk yıldır dünya çapında karmaşık operasyonları başarılı bir şekilde gerçekleştirdik. Halihazırda 12 farklı ülkeden çalışmamız var. Ben bunu bir zenginlik olarak görüyorum. Bundan sonrasında da değerli ve donanımlı çalışanlarımızın başarılı ekip çalışması ile Proje'yi tamamlayacağımızı inancımız tam.

#### **Konsorsiyum ortaklarınızla, özellikle Güney Koreli şirketlerle iş birliğiniz hakkında neler söylemek istersiniz?**

Günümüzde mega projeler gerek finansmanı gerekse yapımı açısından tek bir şirketin kolaylıkla altından kalkabileceği boyutların ötesine geçiyor. Dolayısıyla ortaklıklar kurmak bir nevi zorunluluk haline de geliyor. Bu noktada ortakların uyumu büyük önem arz ediyor. Biz Daelim, Limak, SK E&C ve Yapı Merkezi olarak bu uyumu ortaklığımızın ilk başından itibaren sağlayabildik. Türk ve Güney Koreli ikişer ortak olan bu yapıya baktığımızda, iki farklı coğrafi özelliğe ve kültüre sahip ülkeden, bunun yanında dört farklı şirket kültüründen bahsediyoruz. Biz dört ortak ihale sürecinden başlayarak birlikte çok yoğun vakit geçirdik, fiziksel olarak birlikte çok mesai harcadık ve harcamaya devam ediyoruz. Bu da birbirimizi tanıma sürecimizi hızlandırdı. Birbirini tanımak uyum sağlamayı da kolaylaştırıyor. Uyum ise hızlı karar almayı beraberinde getiriyor ki, bu boyutta bir projede hızlı karar alabilmek ve hızlı uygulamaya geçebilmek çok önemli.

Mevcut yapımızda her ortak geçmiş iş tecrübesine göre farklı alanlarda doğal olarak daha fazla katma değer sağlıyor. İşte biz bu katma değerleri bir potada eritip ortaklığımızın başarısında kullanıyoruz. Bunu sadece inşaat alanında değil, finans alanında da gördük. Bugün Projemiz'e, daha önce de vurguladığım gibi, Asya'dan Avrupa'ya kadar geniş bir bölgede yer alan 25 farklı kuruluştan finansman sağladık. Bu sayede her bir ortak daha önce çalışmadığı kredi kuruluşları ile de çalışma imkânı buldu. Bu sinerjiyi inşaatın yapımında da gördük. Bugün en karmaşık yapımız olan asma köprüde, hemen hemen tüm departmanlarda karma bir personel yapımız var; her ortak en az birkaç çalışan görebilirsiniz. Sonuç olarak şirketlerimizin tecrübeleri ve bilgi birikimleri elemanlarımızdan geliyor. Biz de ortaklık olarak bu karma ekiplerle bu tecrübeleri ve birikimleri bir araya getirmiş oluyoruz. İş birliğimizin meyvesini bu ortak ekiplerin çalışmaları sayesinde alıyoruz.

Son olarak şunu söyleyebilirim: Biz Limak olarak dünya çapındaki bu Projemiz'de ortaklarımızla birlikte yer almaktan memnunuz. Bu iş birliğini, önümüzdeki dönemde farklı alanlara, farklı projelere ve elbette farklı coğrafyalara taşımayı arzu ediyoruz.

appreciate the interconnection of multiple factors and elements. For example, without financing, there can be no construction. On the other hand, for the financiers to provide funding for the project, they need to feel confident about several areas including engineering, production, schedules, and quality. The Project's service life is 100 years. The engineering aspect must be managed in a way not only to ensure this but also to bring added economic value. The economics of engineering-based optimization has an effect on the feasibility of the Project.

From another angle, we can also appreciate within the big picture the Project's environmental and social impact. Acceptance of a project by the general public is key factor for that project to achieve success during both construction and operation. Therefore, the Environmental and Social Impact Assessment conducted for the project is extremely important. Our project was designed, is being constructed and will be operated in compliance with the International Finance Corporation's Environmental and Social Impact Legislation.

Of course, each of these topics we mentioned here is very comprehensive and the fact that they all need to be coordinated concurrently is another issue. At this point, two very important factors come into play: Firstly, employment of an efficient and well-equipped team; and secondly, communication. Each of the four partners in the consortium assigned their most experienced staff to the tasks involved. We did not and do not hesitate to recruit qualified personnel externally when and where necessary. From the very first day, we have worked assiduously to establish solid teamwork. We instituted and maintained strong communications to ensure a healthy interaction between different compartments. We have thus been able to conduct and complete highly complex operations for the last three and a half years. Currently we have employees from 12 different countries. For me, that is true richness. We are fully convinced that the teamwork of our precious and qualified employees will enable us to complete this Project with flying colors.

#### **How would you like to comment on your collaboration with your consortium partners, especially the South Korean companies?**

In this day and age, mega-projects transcend the capacity of a single company in terms of both financing and production. Going into collaborative ventures has therefore become a necessity. Naturally, achieving cohesion and harmony between collaborating partners is extremely important. Daelim, Limak, SK E&C and Yapı Merkezi have managed to establish this harmonious relationship right from the beginning. When we look at this structure comprising of two pairs of Korean and Turkish partners, we can observe not only two countries with different geographical and cultural backgrounds, but also four different corporate cultures. Beginning with the tender

#### **Yönetim Kurulu Başkanı olduğunuz Limak oldukça iddialı sürdürülebilirlik hedefleri koyan, bu konuda öncülük eden bir grup. 1915Çanakkale Projesi'ndeki sürdürülebilirlik çalışmalarını nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Dediğiniz gibi biz Limak olarak sürdürülebilirlik konusunda iddialı bir grubuz. Bu alanda uzun süredir çalışıyoruz ve çitayı yukarıya çıkartıyoruz. Ben sürdürülebilirlik alanında yaptığımız çalışmalarını bir 'yolculuğa' benzetiyorum; uzun, zorlu fakat bir o kadar da zevkli bir yolculuk.

Limak Grubu olarak sürdürülebilirlik yolculuğumuz 2013'te başladı. 2016 yılında analizlerimizi yaptık. Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları rehberimiz oldu. Bunları performans göstergelerimiz ile eşleştirdik. Hatta bu yılın başında bir rapor yayımladık: Rapor için 'Daha İyi Bir Dünya İçin Söylemden Eyleme' başlığını seçtik. Limak Vakfı ve Limak bünyesinde 2015 yılından bu yana gerçekleştirdiğimiz ve devam eden tüm çalışmalarını alt alta koyduğumuzda 516 farklı proje ortaya çıktı. Bu projeleri, ekonomik, çevresel, sosyal etkilerine göre ve Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları çerçevesinde analiz ettik. Gördük ki Limak olarak öncelik verdiğimiz ilk beş Sürdürülebilir Kalkınma Amacı, dünya sıralamasındaki ilk yedi Sürdürülebilir Kalkınma Amacı arasında yer alıyor. Bu da bize Limak Grubu olarak yarattığımız kolektif etkinin küresel kalkınma gündemiyle uyumlu bir rota izlediğini gösteriyor.

Bu noktadan hareketle yol haritamızı belirledik; bunu Ağustos ayında yayımladığımız sürdürülebilirlik raporumuz ile kamuoyu ve tüm paydaşlarımızla paylaştık. Limak Şirketler Grubu olarak belirlediğimiz 12 stratejik hedef var. Bunları 2023, 2026 ve 2030 olarak üç dönemde gerçekleştirmeyi umuyoruz. 2026 yılına kadar kadın istihdamını grup bünyesinde yüzde 40 artırmak; 2026 yılına kadar ortalama yüzde 25 enerji verimliliği ve yüzde 28 su verimliliği sağlamak; emisyon salımını ortalama yüzde 27 azaltmak, tüm şirketlerimizde "sıfır atık" hedefine ulaşmak, 2030 yılına kadar toplam enerji tüketiminde yenilenebilir enerji kaynakları kullanımını en az yüzde 30'a çıkarmak ve tüm tedarikçilerimizin sürdürülebilirlik eğitimlerini 2026 yılına kadar tamamlamak, hedeflerimizden sadece bazıları. Dediğimiz gibi bu alanda Limak olarak iddialıyız ve dâhil olduğumuz projelerde de bu konuya büyük önem veriyoruz.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi özelinde ise, ilk günden itibaren çevresel ve sosyal çalışmalara büyük önem verdiğimiz büyük bir mutlulukla söyleyebilirim. Yerel Çevresel Etki Değerlendirmesi'ne ek olarak, uluslararası standartlarda bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi de gerçekleştirdik. Proje'nin olumsuz

process, the four partners have spent a lot of time together, physically putting in the working hours, and we still continue to do so. This process has enabled us to get well acquainted with each other. Knowing one another facilitates harmony which in turn brings the advantage of fast decision-making. For a project at this scale, acceleration of decision-making processes and the ability to take quick action are very important. In our current structure, each partner provides added value in a different area, depending on their expertise and experience. We mix all these added values in a blending pot and use it for the success of our partnership. We have seen it not only in construction but also finance. As I mentioned before, we secured financing for our Project from 25 different corporations worldwide. Consequently, each partner could benefit from the opportunity to work with credit corporations with which they hadn't worked before. We have observed the same dynamic in construction as well. Today at the suspension bridge, which is our most complex structure, our personnel in almost every department is a mix of employees from each partnering company. At the end of the day, employees are the vessels of their companies' experience and knowledge. Through these mixed teams, the partnership gathers all this experience and knowledge in one place. These mixed teams help us reap the rewards of our collaboration.

As a final note, I would like to add that at Limak, we are happy to be working together with our partners on this global Project. Our wish is to continue this collaboration in different areas, different projects, and of course different geographies.

#### **Your company Limak, where you serve as the Chair of the Board, is known for setting very ambitious sustainability goals and trailblazing in this area. What is your evaluation of sustainability efforts made within the 1915Çanakkale Project?**

As you say, at the Limak Group we are very ambitious and resolute about our sustainability practices. We have been working in this area for a very long time, continuously trying to raise the standard. For me, our work on sustainability resembles a 'journey': it is long and challenging but not without its pleasures.

At the Limak Group, we set off on our sustainability journey in 2013. In 2016, we conducted our analyses, with the United Nations Sustainable Development Goals (UN SDGs) as our guide. We aligned our performance indicators with these goals. Actually, at the beginning of this year, we published a report and titled it 'For a Better World - Walk the Talk'. All the work that has been done and still continues at the Limak Foundation and the Limak Group of Companies since 2015 amounts to 516 projects. They have all been analyzed in terms of their economic, environmental, and social impact within the framework of the UN SDGs. The results indicated that the top five SDGs prioritized by the Limak Group are among the top seven SDGs listed in the world rankings. It shows that the collective impact we create as the Limak Group is in alignment with the





Ebru Özdemir, İGA inşaatında Türkiye'nin mühendis kızlarıyla.

Ebru Özdemir, with the engineer girls of Turkey at the construction site of İGA.

etkilerinin ortadan kaldırılması ve faydalarının en üste çıkarılması için yapılması gerekenleri belirledik. Ayrıca bu bilgileri şeffaf şekilde internet sitesinde paylaşıyoruz.

Çevresel ve sosyal konularda 1915Çanakkale Projesi birçok özgün iyi uygulamayı barındırıyor. 2018 yılında denizde gürültülü kazık işleri sırasında Deniz Memelisi Gözlemcileri beş ay boyunca inşaat ekipleriyle çalıştı. Memeli geçişleri sırasında inşaat işleri durdurularak canlılar korundu. Bunun dışında yine 2018'de tehlike altındaki bir tür olan kabuklu deniz canlısı 'Pinna Nobilisler'in inşaatın etkilenmemeleri için yakın bölgelere taşınarak türün korunmasına ön ayak olduk. Proje kapsamında Tarım ve Orman Bakanlığı ile birlikte ilk aşamada 433.000 ağaç dikiminin gerçekleşmesi öngörülüyor. Projemiz'de benimsediğimiz "iyi bir komşu ol" yaklaşımının bir sonucu olarak güzergâh üzerindeki 32 yerleşimde eğitimleri, girdi desteklerini, altyapı ve ekipman desteklerini içeren ve toplumun refahını artıran Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP) da başarıyla uygulanıyor.

#### **Bir kadın yönetici ve mühendis olarak, ülkemizde kadınların iş hayatına katılımı konusunda neler söylemek istersiniz?**

Küresel ekonomide 'sanayi devri' hızla geride kalırken, 'yeni ekonomi'nin olmazsa olmazı, nitelikli insan gücü. Bu zorunlu değişim, iş dünyasını fırsat eşitliği perspektifinde kurgulanmış, kapsayıcı iş modellerini geliştirmeye ve bunları adapte etmeye itiyor.

Mevcut durum ise oldukça düşündürücü: Dünya Ekonomik Forumu'nun Aralık 2019 tarihli 'Küresel Cinsiyet Uçurumu' başlıklı raporuna göre, küresel olarak neredeyse tüm sektörlerde kadınlar çok daha az, çok daha sınırlı düzeyde iş dünyasında temsil ediliyorlar. Hatta mevcut hızla ilerlenirse, aradaki farkın kapanması için 100 yıl, yani bir asır geçmesi gerekiyor.

Değişim için gerekli olan ve sağlanması gereken fırsat eşitliğinde, daha kat edilmesi gereken yolumuzun olduğu açık. Bu sebeple dünyada kadınların iş hayatına katılımlarını sağlamak ve küresel rakamları artırmak temel önceliklerden bir tanesi.

current global development agenda.

Based on this outcome, we determined our future course of action and shared it with the public and all our stakeholders in the sustainability report we published in August. At the Limak Group of Companies, we defined 12 strategic goals. We are hoping to achieve these in three consecutive stages namely by 2023, 2026 and 2030. Increasing the employment of women in the Group by 40 percent until the year 2026, achieving on average 25 percent energy efficiency and 28 percent water efficiency by 2026, reducing emissions by an average of 27 percent, achieving a discharge level of "zero waste" in all our companies, increasing the use of renewable energy sources by at least 30 percent in our total energy consumption by 2030, and making sure all our suppliers have completed their sustainability trainings by 2026 are some of our goals. As was mentioned before, at Limak we are very ambitious in this area. It is a topic we take very seriously in all our projects.

Talking more specifically about the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, I can happily say that from day one, we have been extremely diligent about the social and environmental impacts of the Project. In addition to the local Environmental Impact Assessment, we conducted an Environmental and Social Impact Assessment complying with international standards. We defined all the measures that must be taken to eliminate the negative impacts of the Project and optimize its benefits. We are sharing all this information online in a completely transparent manner.

With regard to the environmental and social issues, the 1915Çanakkale Project brings into effect a number of good practices that are quite unique. During the pile driving operations conducted at sea with –much noise impact– in 2018, Marine Mammals Observers have worked together with the construction teams for five months. The construction work was paused several times to protect the lives of the mammals during their passage through the Strait. Again in 2018, we spearheaded the effort to protect the endangered species 'Pinna Nobilis' from the adverse effects of the construction by transplanting them to a safer site. The Project is also collaborating with the Ministry of Agriculture and Forestry to plant 433,000 trees to begin with. Furthermore, in line with our Project's social approach characterized by the motto "Be a Good Neighbor", we are implementing a Community Level Assistance Program (CLAP) on 32 settlements along the Project's route, designed to provide input, infrastructure and equipment support to the local public and contribute to social welfare.

#### **As a woman executive and engineer, how would you like to comment on women's participation in the work force and the world of business in our country?**

While the 'industrial revolution' rapidly becomes a thing of the past, the absolute sine qua non of the age of 'new economy' turns out to be qualified human resources. This inevitable transformation is driving the business world to develop and adapt comprehensive business models constructed through the perspective of equal opportunities.

Having said that, the current situation provides food for thought, to say the least: According to the World Economic Forum's 'Global Gender Gap Report' dated December 2019, in almost all sectors worldwide, representation of women in the business world is limited. In fact, if we continue at this rate, it will take us 100 years –an entire century– to close the current gender gap. It is clear that with regard to the creation of equal opportunities, which is absolutely essential for this change to happen, we still have a long way to go. So, one of our main priorities is to enable women's participation in the business world and raise the statistical figures worldwide.

Bu noktada hem bir mühendis hem bir kadın olarak, değişimi gerçekleştirebilecek, imkânsızı kararlılıkla zorlayacak ve hedeflerine ulaşacak kadınlara, kadın liderlere her zamankinden daha fazla ihtiyacımız olduğunu inanıyorum. Çünkü değişim için gerekli olan bakış açısı, duyarlılık, iş birliği, yenilikçilik, sosyal sorumluluk bilinci, duygusal zekâ kadınlarda çok daha güçlü. İşte bu noktada toplumsal gelişme konusunda sürdürülebilir ve etkin adımlar atılmasında, özellikle iş dünyası içerisinde kadınlar, kadın liderler kilit role sahip. Ancak her konuda olduğu gibi bu değişimi kadınların tek başına gerçekleştirmeleri imkânsız; fakat kadınların tetikleyici rolü çok ama çok önemli. Dolayısıyla kadınların iş dünyası, siyaset, akademi ve sivil toplum gibi, hayatın tüm alanlarında bir an önce çok daha fazla güçlenmesi için harekete geçmemiz gerekiyor. Toplumun her alanında kadınlara fırsat eşitliği sağlayarak üretken bireyler olmalarına destek vermemiz gerekiyor.

#### **Limak Vakfı olarak, büyük ilgi uyandıran Türkiye'nin Mühendis Kızları Projesi'ni yürütmektesiniz. Proje, 1915Çanakkale özelinde neler gerçekleştirdi, yeni neler planlıyor?**

1915Çanakkale Projesi'ne nasıl "benim göz bebeğim" diyorsam, Türkiye'nin Mühendis Kızları da "benim göz bebeğim" diyebilirim. Bizler Türkiye'nin Mühendis Kızları ile değişime sadece fırsat vermiyoruz, değişime ortak oluyoruz.

Biliyorsunuz, 2016 yılında şirketlerimiz bünyesinde gerçekleştirdiğimiz sosyal etki çalışmalarını stratejik olarak yönetmek amacıyla Limak Vakfı'nı kurduk. Vakıf aracılığıyla eğitim, kültür-sanat, spor gibi farklı alanlarda birçok projeyi yürütüyoruz. Burada bir ufak parantez açmak isterim: Ben Limak Vakfı bünyesinde, Limak ve şirketleri bünyesinde gerçekleştirdiğimiz bu çalışmalara 'kurumsal sosyal sorumluluk' demiyorum. 'Sosyal yatırım' olarak adlandırmayı daha doğru buluyorum; çünkü bizler bu işlerle toplumsal, ekonomik ve sosyal etki yaratıyoruz, geleceğimize etki yaratıyoruz.

Bu çerçevede Türkiye'nin Mühendis Kızları, Limak Vakfı bünyesinde bu alanda yürüttüğümüz çalışmalarımızdaki 'amiral gemimiz'. Türkiye'nin Mühendis Kızları ile genç kızlarımızın eğitime ve toplumsal hayata daha aktif katılmalarını sağlamak, sağlıklı bir toplum yapısı inşa edebilmek ve kendi potansiyellerini kullanmalarına olanak vermek için çalışmalarımızı sürdürüyoruz. 2015 yılından bu yana başarılı şekilde yürüttüğümüz Türkiye'nin Mühendis Kızları ile ülkemizde lider kadın mühendis adaylarının yetiştirilmesine katkıda bulunuyor; az önce ifade ettiğim gibi 'değişime ortak oluyoruz'.

Türkiye'nin Mühendis Kızları, sadece teknik olarak donanımlı kadın mühendisleri yetiştirmek için kurgulanmış bir proje değil; aynı zamanda yarının sorumlu, yarının duyarlı, yarının çağdaş, yarının girişimci ve yarının lider kadınlarını yetiştirmek amacıyla hayata geçirdiğimiz bir proje. Ülkemizin ve dünyanın geleceğine yön verecek yarının kadın liderlerinin gün yüzüne çıkması en büyük arzumuz. Bu projede elbette çok sayıda 'yol arkadaşımız' var. 1915Çanakkale Projesi bizim bu konudaki yol arkadaşlarımızdan bir tanesi. Proje'de halen çalışmakta olan Türkiye'nin Mühendis Kızları var. Onları ilgiyle ve heyecanla takip ediyorum. Böyle görkemli ve önemli bir projede yer aldıkları için şanslılar. Ümit ediyorum ki daha fazla "Türkiye'nin Mühendis Kızı" bu Proje'ye dâhil olma şansına ve fırsatına sahip olurlar.

#### **Son olarak, bu çalışmalarınızla ileride hayal ettiğiniz, yapmak istediğiniz nedir?**

As an engineer and a woman, I believe that, now more than ever, we are in need of women leaders who can make this change happen, who can work resolutely to make the impossible possible, who can achieve what they set out to achieve. Because women are much better equipped in terms of vision, sensitivity, collaborative spirit, innovative approach, social responsibility, and emotional intelligence which are all qualities necessary for change. Women are in a key position, especially in the world of business, to take sustainable and efficient steps towards social development. Nevertheless, women cannot be the sole agents of this change; their role must be to encourage and foster the change, to act as the driving force behind the change. Therefore, we must move immediately to empower the women in all walks of life from business to politics, academia, and civil society. We need to provide them with equal opportunities in all spheres and support them to grow into productive individuals.

#### **The Limak Foundation is running the acclaimed project, Engineer Girls of Turkey. What has been accomplished so far with this project and what is in the horizon?**

Just like the 1915Çanakkale Project, Engineer Girls of Turkey is also "the apple of my eye". With this project we don't just create an opportunity for change, but we take part in the process of change.

As you know, we established the Limak Foundation in 2016 to strategically manage social impact initiatives of the Group. Through the Foundation we are able to run several projects in diverse settings ranging from education to culture, arts, and sports. For me personally, such works can't be labelled as "corporate social responsibility". I would rather call them "social investments", because through such works, we create a social and economic impact, we invest in the future.

In that sense, Engineer Girls of Turkey is Limak Foundation's 'flagship' project. With this project, we are working towards empowering our young women to reveal their full potential and actively participate in education and social life, which will ultimately help us build a healthy societal structure. We have been running this project with great success since 2015 and contributing to the goal of fostering women engineers with leading spirits. As I said before, we are thus 'taking part in the process of change'.

Engineer Girls of Turkey was not designed for the sole purpose of training technically equipped engineers; we are also trying to foster responsible, responsive, modern, entrepreneurial, leader-spirited women who will be shaping tomorrow's world. It is our greatest desire to help such women make their appearance in the world and lead our country and the world into the future. Of course, we have a great number of 'partners' in this project. The 1915Çanakkale Project is one of them. Some of our

Az önce ifade ettiğim üzere, Limak Vakfı bünyesinde gerçekleştirdiğimiz projelere ben 'kurumsal sosyal sorumluluk' gözlüğüyle bakmıyorum. Bizler 'sosyal yatırım' yapıyoruz, 'geleceğe yatırım' yapıyoruz.

Türkiye'nin Mühendis Kızları, Evin Küçük Mühendisleri, Gülseren Özdemir Üstün Başarı Bursu, bünyesinde Dışişleri Bakanlığı'ndan UNDP Türkiye'ye, Bill & Melinda Gates Vakfı'ndan Katar Kalkınma Fonu'na, Eczacıbaşı Holding'e kadar çok farklı ve uluslararası kurumu bir araya getiren, ülkemizin ilk küresel girişimci ekosistem hızlandırma programı Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları Etki Hızlandırıcısı Projesi, Türkiye'nin enerji alanına odaklı ilk açık inovasyon programlarından bir tanesi olan TEA Limak Enerji Girişimcilik Hızlandırma Programı, Limak Filarmoni Orkestrası... Benzer şekilde yurt dışında, yatırımımız olan ülkelerde yaptığımız etki çalışmalarından Kuveyt'te Kuveyt'in Mühendis Kızları, Senegal'de LAS Academy, Kosova'da Limak ASI ve KEDS Academy projeleri... Bu projelerin gençler ile ilgili olanlarında, sadece teknik açıdan donanımlı gençleri değil; yarının lider, yarının sorumlu, yarının duyarlı, yarının girişimci ve yarının iyi mühendislerini, mühendis adaylarını, profesyonellerini yetiştirmeyi hedefliyoruz. Limak bünyesinde yaptığımız sosyal çalışmalarla dokunulmamış insan gücüne dokunmaya, onu uyandırmaya ve yeni ekonomiye kazandırmaya çalışıyoruz.

Türkiye'nin Mühendis Kızları'nda her yıl düzenlediğimiz 'İstanbul Buluşması' var. Proje ekosistemini oluşturan tüm paydaşlarla, öğrenciler, mezunlar, mentorlar, koçlar, paydaşlar, paydaş kurum temsilcileri, bir araya geliyoruz. Bu buluşmalarda her yıl, tüm katılımcılara 'En büyük hayaliniz nedir?' diye soruyorum. Onların hayallerini, gelecek vizyonlarını öğrenmeye çalışıyorum. Çünkü hayal kurmanın toplumun kalkınmasına katkıda bulunamayacağına inanıyorum. Bunu genç nesillere de aktarmayı istiyorum.

Kurumsal açıdan bakarsak, ben 'kolektif etki'ye inanıyorum. Elbette her bir birey, her bir kurum, yaptığı türlü çalışmalarla bir etki yaratıyor. Tüm bu etkileri alt alta topladığınız zaman, toplam bir etki ortaya çıkıyor. Ancak benim 'kolektif etki'den anladığım başka bir şey; bireylerin ve kurumların tek tek yarattıkları etkinin toplamı değil, iş birlikleriyle, ortaklıklarla yaratılan etki. Yani 'kolektif etki', sadece logoların yan yana gelmesi değil; yapılan işlerde çalışan insanların aynı hedef için ellerindeki kaynakları -ki bu akıl olabilir, zaman olabilir, deneyim olabilir, maddi destek olabilir- masaya koydukları, faydalanıcıya dokunan akımlar yaratması. Aslında aynen az önce ifade ettiğim ve 1915Çanakkale Projesi'nde ortaklarımızla yakalamayı başardığımız sinerji gibi. ●



Engineer Girls of Turkey are currently employed at 1915Çanakkale. I am following them with great excitement and interest. They are lucky to be able to participate in such an important and splendid project. I do hope that many more "Engineer Girls of Turkey" have the fortune and opportunity to be included in this Project.

#### Finally, what do you envisage for the future with regard to these works?

As I explained before, I do not see these projects of ours at Limak Foundation through the lens of 'corporate social responsibility'. What we are doing is 'social investment', we are 'investing in the future'.

Engineer Girls of Turkey, Junior Engineers Programme, Gülseren Özdemir Outstanding Achievement Scholarship, SDG Impact Accelerator Project which is Turkey's first global SDGs acceleration program bringing together a large number of national and international organizations including the Turkish Ministry of Foreign Affairs, UNDP Turkey, Bill & Melinda Gates Foundation, Qatar Fund for Development, Eczacıbaşı Holding, and the Turkey's Energy Academy (TEA) Limak Energy Entrepreneurship Acceleration Program which is one of Turkey's first open innovation programs focused on energy, the Limak Philharmonic Orchestra... We are also running similar projects abroad, like the Kuwait's Engineer Girls, LAS Academy in Senegal, Limak ASI and KEDS Academy in Kosovo. In some of these projects which are focused on the youth, we are aiming to foster not just technically equipped individuals but prospective engineers who are responsible and responsive professionals with leadership qualities and entrepreneurial spirits. Through our social works at the Limak Foundation, we are trying to tap into untapped human potential, awaken it and bring it into the new economy.

As part of the Engineer Girls of Turkey project, we organize a yearly get-together, called 'Istanbul Gathering'. All the parties of the project's ecosystem, namely students, graduates, mentors, representatives from partner institutions come together. Every year in these meetings I ask all the participants the simple question of: "What is your biggest dream?" I try to learn about their dreams, their visions for the future. Because I am convinced that those who do not dream cannot contribute towards the development of society. I want to convey this to the young generations.

From a corporate perspective, I believe in 'collective impact'. Naturally, each individual, each corporation creates an impact with their works and initiatives. When you add up all of these, you get a total impact. But what I understand by 'collective impact' is something else entirely. It is not the totality of impacts created by individuals and/or individual institutions, it is the impact created by collaborations and partnerships. In other words, 'collective impact' is not just about a bunch of logos stuck together, it is about people involved in these collaborative works putting their resources -which can be intelligence, time, experience, finances- on the table in order to create streams that eventually reach the end beneficiaries. In fact, it is just like the aforementioned synergy we managed to create with our partners at the 1915Çanakkale Project. ●

**Ebru Özdemir** 1991 yılında TED Ankara Koleji'ni bitiren Ebru Özdemir, Boğaziçi Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nden 1995 yılında mezun oldu. 1997 yılında Fordham Üniversitesi'nde Uluslararası Finans ve İş Yönetimi üzerine İşletme yüksek lisansını (MBA) tamamladı.

Limak Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini sürdüren Ebru Özdemir, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), Türkiye Müttehahitler Birliği (TMB) ve Endeavor Türkiye Yönetim Kurulu üyeliği görevlerini yürütmektedir. DEİK/Türkiye-Kuveyt İş Konseyi Başkanlığını da yürüten Özdemir, Türkiye Sanayici ve İş İnsanları Derneği (TÜSİAD) ve Dünya Ekonomik Forumu (WEF) üyesidir.

2014 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi bünyesinde yer alan Uluslararası Kamu-Özel Sektör İş Birliği En İyi Uygulamalar Merkezi Danışma Kurulu'na Türkiye'den seçilen tek üye olan Özdemir, Amerikan Türk Cemiyeti'nin (The American Turkish Society) Genç Cemiyet Liderleri arasında yer almaktadır. Yüzde 30 Kulübü Türkiye'nin kurucuları arasında yer alan ve Yönetim Kurulu Üyesi olan Ebru Özdemir ayrıca Teknolojide Kadın Derneği (Wtech), İş Dünyası ve Sürdürülebilir Kalkınma Derneği (SKD Türkiye) Yönetim Kurulu Üyesi olup, TOBB Kadın Girişimciler Kurulu ve küresel ölçekte örgütlenmiş kadın liderlerin oluşturduğu IWF'nin (International Women Forum) Türkiye yapılanması olan IWF Turkey Üyesidir. Boğaziçi Üniversitesi Vakfı (BÜVAK) Mütevelli Heyeti ve WWF Türkiye Mütevelli Heyeti üyelikleri bulunan Özdemir ayrıca, Vodafone Vakfı Danışma Kurulu ve Darüşşafaka Cemiyeti Yüksek Danışma Kurulu üyesi olup dünyanın en büyük kanser araştırma derneği MD Anderson, dünyanın en prestijli düşünce kuruluşlarından Atlantik Konseyi'nin (Atlantic Council) 50 kişilik Uluslararası Danışma Kurulu (International Advisory Board), OSTİM Teknik Üniversitesi Danışma Kurulu, Ankara Bilim Üniversitesi Danışma Kurulu ve BM Kalkınma Programı İstanbul Uluslararası Özel Sektör ve Kalkınma Merkezi (UNDP-IICPSD) Danışma Kurulu üyesidir.

Ebru Özdemir, bünyesinde Türkiye'nin Mühendis Kızları (TMK), Sürdürülebilir Etki Amaçları Etki Hızlandırıcısı (SDG Impact Accelerator), Evin Küçük Mühendisleri (EKM), Limak Filarmoni Orkestrası, Gülseren Özdemir Üstün Başarı Bursu, Kuveyt'in Mühendis Kızları (Kuveyt), LAS Academie (Senegal), KEDS Academy ve Limak ASI (Kosova) gibi birçok ulusal ve uluslararası 'sosyal yatırım' barındıran, Limak Şirketler Grubu'nun etki yatırımlarının kapsamını genişletmek amacıyla 2016 yılında kurulan Limak Vakfı'nın Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini de sürdürmektedir.

**Ebru Özdemir** graduated from TED Ankara College in 1991 and the Bosphorus University's Civil Engineering Department in 1995. In 1997, she completed her MBA at Fordham University in International Finance and Business Management.

Currently serving as the Chair of the Board at Limak Group of Companies, Ebru Özdemir is a Board Member at the Foreign Economic Relations Board of Turkey (DEİK), Turkish Contractors Association (TMB) and Endeavor Turkey. She is the Chair of DEİK/Turkey-Kuwait Business Council and a member of Turkish Industry and Business Association (TÜSİAD) and the World Economic Forum (WEF).

Özdemir is the only member chosen from Turkey for the United Nations Economic Commission for Europe's (UNECE) Advisory Board in the International Center for PPPs (Public-Private Partnerships). She is among the Young Community Leaders of The American Turkish Society. She is one of the founders and Board Member of Turkey's 30% Club, a Board Member of the Women in Technology Association (WTech) and the Business World and Sustainable Development Association (SKD Turkey). She also holds memberships at TOBB Council of Women Entrepreneurs, International Women Forum's (IWF) Turkey branch, Boğaziçi University Foundation's (BÜVAK) Board of Trustees, WWF Turkey's Board of Trustees, Vodafone Foundation Advisory Board, Darüşşafaka Society's High Advisory Board, the world's largest cancer research center MD Anderson, one of the world's most prestigious think-tanks, the Atlantic Council's International Advisory Board of 50 people, OSTİM Technical University's Advisory Board, Ankara Science University's Advisory Board and UN Development Program Istanbul International Private Sector and Development Center's (UNDP-IICPSD) Advisory Board.

Ebru Özdemir also serves as the Chair at the Limak Foundation established in 2016 with the aim to expand the scope and strategically manage social investments of the Limak Group of Companies which holds within its body a great number of national and international projects such as the Engineer Girls of Turkey (TMK), SDGs Impact Accelerator, Junior Engineers Programme (EKM), Limak Philharmonic Orchestra, Gülseren Özdemir Outstanding Achievement Scholarship, Engineer Girls of Kuwait, LAS Academy (Senegal), KEDS Academy and Limak ASI (Kosovo).



# DAELIM: ÖNCE KORE, SONRA TÜM DÜNYA

## DAELIM: FIRST KOREA, THEN THE WHOLE WORLD

1915Çanakale Projesi'ni yürüten uluslararası konsorsiyumun ortaklarından Daelim, Güney Kore'nin ilk inşaat şirketi. 81 yıl içinde küresel bir holdinge dönüşen şirket özellikle köprü inşaatı konusundaki uzmanlığıyla tanınıyor.

One of the partners of the international consortium running the 1915Çanakale Project, Daelim is the first construction company ever founded in South Korea. Having become a global holding company in 81 years, Daelim is known especially for its expertise in bridge construction.

**1939'DA** Seul'e 23 km mesafedeki Bupyeong'da küçük bir kulübeye, üzerinde "Burim Corporation" yazılı bir tabela asıldı. Burası, Kore'nin ilk inşaat şirketi Daelim'in kurulduğu yeri. Daelim'in kurucusu Suam Jae-joon Lee, yerleşimin yoğun olmadığı sessiz, sakin bir bölgeyi tercih etmişti. Çünkü burası iki önemli sanayi bölgesinin arasındaydı. Dükkana gelen inşaat malzemeleri anında satıldı, müthiş bir talep vardı. Suam Jae-joon Lee, işlenmiş malzeme satan diğer satıcıların aksine, kendi malzemelerini üretip işlemeye karar verdi. Sunduğu hizmet kalitesi dikkat çekiciydi. Müşterilere malzemeleri ne için istediklerini soruyor, ihtiyaca yönelik en uygun malzemeyi sağlıyordu.

Suam Jae-joon Lee'nin işine bağlılığı, çalışkanlığı ve mütevazılığı hakkında birçok hikâye anlatılıyor. Müşterilerini

**IN 1939**, on a small cottage located 23 kilometers outside of Seoul was hung a sign reading "Burim Corporation". This was where Korea's first construction company was established. Daelim's founder Suam Jae-joon Lee chose a calm and quiet area which was sparsely populated for it was situated between two major industrial regions. The store's sourced inventory of construction materials were quickly sold out and there was still much demand. Contrary to other sales agents who sold processed materials, Suam Jae-joon Lee decided to produce and process his own materials. The quality of service he provided was remarkable. He would ask his customers how they were planning to use the materials they wanted to purchase and only then would he offer them the right materials which would perfectly suit their needs.

Dünyanın ikinci en uzun tek kablolu, kendinden demirlenmiş asma köprüsü Sorok.  
The world's second longest mono-cable self-anchored suspension bridge, Sorok.

sabah çok erken saatte ziyaret ederek alacaklarını tahsil eden Suam Jae-joon Lee böylece onları yerlerinde bulamama ihtimalini ortadan kaldırmış. Şirkette çalışmaya sabah saat dörtte başladığından, personelin kahvaltudan önce yediği yemek için "şafak öğünü" terimi kullanılmış. Müşteriler şirkete ziyarette geldiğinde, mevkii ne olursa olsun, herkese ucuz bir Kore yemeği olan Seoleongtang ikram edilir, buna "Seoleongtang Diplomasisi" denirmiş. Şirkette çalışan sayısı 120'ye ulaştığında, bu tutumluluk uygulamalarına bir istisna yapılarak, desteğe ihtiyaç duyan çalışanlara pirinç, balık gibi gıdalar dağıtmaya başlanmış.

Çalışanlar bu tür hikâyelerin şirketin sağlam ve kalıcı kurumsal kültürünün temelini oluşturduğuna inanıyor. Daelim kurumsal felsefesini, tüm canlıların bolluk, bereket, sonsuz değişim içinde birlikte yaşadığı devasa, merkezi bir orman (Hansup) fikrinden yola çıkarak oluşturmuş. İnsanların uyum içinde birlikte çalışarak geliştiği, yeni değerler yarattığı, yaşam kalitesini iyileştirdiği bir refah kaynağı olarak görülen Hansup, yedi erdeme dayanıyor: Müşterilerini tanımak, verilen sözleri tutmak, büyük resmi görmek, yenilik yapmak, "en iyi" olmak, ekip çalışması oluşturmak ve kaynakları korumak.

## Kore'yi İnşa Eden Şirket

1969'da Kore'nin ilk otoyolu olan Gyeongbu Ekspres Yolu tamamlandı, böylece Seul ile Busan arası 12 saatten beş saate indi. Bu büyük projeyi yapanlar arasında Daelim de vardı. Daelim sonraki yıllarda, Kore'nin ekonomik kalkınmasının temelini oluşturan Posco Çelik Fabrikası, Asya'nın en büyük ulusal meclis binası, Seul Olimpiyat Stadyumu, dünyanın en uzun orta açıklıklı dördüncü asma köprüsü Yi Sun-Sin gibi birçok önemli projeye imza attı. Yi Sun-Sin köprüsünün

Daelim'in 1966'da Vietnam'da yaptığı liman inşaatının şantiyesi.  
Daelim's seaport construction site in Vietnam, 1966.



1940'larda Bupyeong: Daelim'in kurulduğu yer.  
Bupyeong in the forties, the village where Daelim was founded.



Posco Çelik Fabrikası.  
Posco Steel Factory.

Suam Jae-joon Lee's professional commitment, his hard-working nature and modest character is often recounted. Suam Jae-joon Lee visited his customers very early in the morning to collect their outstanding payments, thus making sure he always found them available. A normal working day at the company started at 4 am, and so the meal provided for the personnel before breakfast came to be known as "meal of the dawn". All customers visiting the company, regardless of their status, were offered a popular and inexpensive Korean dish called Seoleongtang and this practice was called

İnşası 1969'da tamamlanan Gyeongbu Ekspres Yolu.  
Gyeongbu Expressway which was completed in 1969.



tamamlanmasıyla Kore, ABD, Japonya, İngiltere, Danimarka ve Çin'den sonra, dünyada kendi asma köprüsünü inşa edebilen altıncı ülke haline geldi. Daelim, köprünün inşası sırasında 100'den fazla araştırma makalesi yayımladı ve ondan fazla patent aldı. Kore'de inşaat sanayiinin ilk Ar-Ge merkezini kurarak teknolojik inovasyona büyük ivme kazandıran Daelim, zaman içinde Kore'nin siyasi, ekonomik ve kültürel gelişimine önemli katkılarda bulunan kurumlardan birine dönüştü.

Dünyanın çok  
açıklıklı ilk asma  
boğaz köprüsü  
Cheonsa,  
the  
world's first  
multispan  
suspension bridge  
across a strait.

## Yurt Dışı Projelerde Öncü

1960'ların ortalarında 100 milyon dolarlık ihracat seviyesine ulaşan Kore'de, inşaat alanında yurt dışına açılmak henüz mümkün değildi, bu konuda devlet desteği de mevcut değildi. Uluslararası pazarda yatırım yapan birkaç öncü Kore firmasından bir olan Daelim, 1966'da Vietnam'da bir liman projesini kazandı ve uluslararası bir inşaat projesine başlayan ilk Kore firması oldu. Bu projenin ardından 1973'te Suudi Arabistan'da Aramco Sıcak Su Tesisatı kurulumunu yapan ilk Kore firması olarak küresel pazardaki varlığını pekiştirdi. 1975'te Güney Afrika'daki rafineri inşaatıyla Afrika'da proje gerçekleştiren ilk



Gergi askılı Chuncheon Köprüsü.

The cable-stayed Chuncheon Bridge.

the "Seoleongtang Diplomacy". However when the number of personnel reached 120, an exception was made to this rule of thriftiness, and those who were in need of support were given donations of fish and rice to take home.

The employees believe that such stories serve as the foundation of the company's strong and stable corporate culture. Daelim's corporate philosophy was based on the idea of a central and massive forest (Hansup) where all living beings live in wealth and abundance and perpetual change. Seen as a wealth source where people live and develop together in harmony while creating new values and improving their lives, Hansup is based on seven virtues: Know customers, keep promise, see the big picture, innovate, be the best, build teamwork, save resources.

## The Company that Built Korea

In 1969, Korea's first expressway, Gyeongbu Expressway was completed, bringing down travel time from Seoul to Busan from 12 hours to five hours. Daelim was one of the companies running the project. In following years, Daelim actualized several highly significant projects such as the Posco Steel Factory, which served as the foundation for Korea's economic development, Asia's largest national assembly building, the Seoul Olympic Stadium and the fourth longest mid-span suspension bridge in the world, Yi Sun-Sin Bridge. With the completion of



Dünyanın en  
uzun orta açıklıklı  
dördüncü asma  
köprüsü Yi Sun-Sin.  
The fourth  
longest mid-span  
suspension bridge  
in the world, Yi  
Sun-Sin Bridge.

Kore firması oldu.

2011'de Filipinler'de 52 futbol sahası büyüklüğündeki en büyük rafineri projesinin ikinci fazını yapmak için teklif veren Daelim, tasarımdan inşaya kadar tüm projeyi 36 ayda tamamladı. Aynı proje için Fransa 54 ay, Japonya ise 48 ay süre vermişti. Daelim bu projede aynı zamanda "8 milyon saat çalışma süresince sıfır kaza" rekorunu kırdı; bu, 1000 işçinin 21 yıl 9 ay boyunca günde 10 saat çalışması ve hiç kaza yaşanmaması anlamına

the Yi Sun-Sin Bridge, Korea became the sixth country in the world who could build a suspension bridge using their own technology, following the USA, Japan, the UK, Denmark and China. During the construction of the bridge, Daelim published over 100 research articles and registered more than ten patents. By founding first R&D center within the Korean construction industry, Daelim greatly accelerated technological innovation in the country. In time, Daelim became a corporation making serious contributions to the political, economic and cultural development of Korea.

## Pioneering Projects Overseas

In the mid-1960's, although Korea had celebrated reaching 100 million USD in exports, it was still not possible for the construction sector to

Yi Sun-Sin Köprüsü'nün inşası sırasında Daelim

ondan fazla patent aldı.

During the construction of Yi Sun-Sin Bridge, Daelim registered more than ten patents.





Çapraz kablolu kavisli gergi askılı Sepung Köprüsü.  
Curved cable-stayed bridge with transversal cables, Sepung.

gelmekteydi.

Daelim 40'tan fazla ülkede gerçekleştirdiği projelerle bugün küresel pazarda teknik liderliği ve rekabet gücü ile tanınan bir şirketler grubu. Asya ve Orta Doğu'nun en büyük Mühendislik, Tedarik ve İnşaat firmalarından biri olarak görülen Daelim, 17 kuruluşuyla petrokimya, kimya, gaz, petrol arıtma, enerji santralleri gibi farklı alanlarda büyük projeler gerçekleştirmeyi sürdürüyor. Daelim Türkiye'de de uzun yıllardan bu yana bir motor markası olarak tanınıyor. 1960 yılında üretime başlayan, "dünyada en az üretim hatası olan" Daelim Motor'un ürünleri, Japonya'dan Arjantin'e kadar 100'den fazla ülkede pazarlanıyor.

expand overseas, since there was no governmental support for this kind of activity. As one of the few pioneering Korean companies investing in international markets, Daelim won the tender for a seaport construction project in Vietnam in 1966 and became the first Korean company to develop a construction project overseas. Following this project, Daelim became the first Korean company to undertake the construction of an overseas plant with Aramco's boiler installation project in Saudi Arabia in 1973, which served to strengthen its presence in the global market. In 1975, Daelim became the first Korean company to realize a project in Africa with the construction of a refinery in South Africa.

In 2011, Daelim made a bid to undertake the construction of the second phase of Phillipine's largest refinery which was the size of 52 football fields. Daelim ended up completing the entire project from design to construction in 36 months. France's bid for the same project was 54 months and Japan's bid was 48 months. This project also marked the point on which Daelim broke a new record which was "zero accidents for 8 million man-hours", meaning 1000 workers had worked for 10 hours a day for 21 years and 9 months without any accidents.

Today, with projects realized in over 40 countries, Daelim is a group of companies reputed for its technical leadership and competitive power in the global markets. Counted amongst the greatest Engineering, Procurement and Construction companies of Asia and the Middle East, Daelim continues to actualize grand-scale projects with its 17 companies in a variety of sectors such as petrochemistry, chemistry, gas, oil refinery and electricity plants. In Turkey, Daelim has been known for many years mostly as a motor brand. Having started its production in 1960, Daelim Motors has "the world record for the least number of manufacturing defects" in its products which are marketed in over 100 countries from Japan to Argentina.

Kore'nin ilk tek açıklıklı asma köprüsü Palyoung.  
Korea's first single-span suspension bridge, Palyoung.



Dünyanın en uzun tek kuleli asma köprüsü Dandeung.  
The world's longest one-tower suspension bridge, Dandeung.

## Kablo Destekli Köprü Teknolojilerinde Uzmanlık

Son yirmi yıl içinde Daelim beş asma köprü ve 13 kablo destekli köprü inşa etmiş ve bu çalışmasıyla kablo destekli köprü mühendisliği ve inşaatı alanında üstün teknolojilerin geliştirilmesine katkıda bulunmuştur.

Daelim'in yürüttüğü asma köprü projeleri arasında 2016'da Asya İnşaat Mühendisliği Koordinasyon Heyeti (ACECC) tarafından Üstün Mühendislik Projesi Ödülü'ne layık görülen Yi Sun-Sin Köprüsü, Kore'nin ilk tek açıklıklı asma köprüsü Palyoung, 2017'de Uluslararası Köprü ve Yapı Mühendisliği Birliği (IABSE) tarafından Üstün Yapı Ödülüne layık görülen dünyanın en uzun tek kuleli asma köprüsü Dandeung, dünyanın çok açıklıklı ilk asma boğaz köprüsü Cheonsa, dünyanın ikinci en uzun tek kablolu, kendinden demirlenmiş asma köprüsü Sorok sayılabilir.

Daelim'in gergi askılı köprü projeleri arasındaysa Kore'nin ilk deniz betonu gergi askılı köprüsü Turtle Ship, çapraz kablolu kavisli gergi askılı (Bridge Design & Engineering Magazine tarafından "Kore kavisleri" lakabı takılan) Sepung Köprüsü, Kore'nin ilk asimetrik kavisli kuleli betonarme gergi askılı köprüsü Handuri, dünyanın ikinci en uzun tek

Dünyanın ikinci en uzun tek kuleli betonarme gergi askılı köprüsü Riphas.  
The world's second longest single-tower concrete cable-stayed bridge, Riphas.



## Expertise in Cable Supported Bridge Technologies

Over the last two decades, Daelim has constructed five suspension bridges and 13 cable-stayed bridges and through this work it has contributed towards the development of state-of-the-art technologies in the area of cable supported bridge engineering and construction.

Suspension bridge projects led by Daelim include Yi Sun-Sin Bridge which received the Asia Civil Engineering Coordinating Council (ACECC) Outstanding Civil Engineering Project Award in 2016, Korea's first single-span suspension bridge Palyoung, the world's longest one-tower suspension bridge Dandeung which was granted the

kuleli betonarme gergi askılı köprüsü Riphas, 180MPa kuvvetindeki kirişle dairesel şekilli bir kulesi olan ve 2019 yılında Kore İnşaat Mühendisleri Cemiyeti (KSCE) tarafından Yılın Mühendislik Yapısı seçilen gergi askılı köprü Chuncheon ile Brunei'nin en uzun gergi askılı köprüsü Temburong sayılabilir.

Daelim, Asma Köprü İnşaat Ekipmanları ve Mühendisliği, Kablo Destekli Köprü İnşaat Teknolojisi, Düşük Fiyatlı Yüksek Performanslı Beton, Kendiliğinden Yerleşen ve Sıkıştırılmayan Beton Teknolojisi, Yapı Bilgi Modellemesi alanlarındaki çalışmalarıyla çok sayıda patent kazanmış bir kuruluş. Özellikle asma köprülere yönelik geliştirdiği ana kablo tesisatı ve kablo güçlendirme teknolojileri ile tanınan Daelim, Ar-Ge'ye verdiği özel önem sayesinde bu alanda dünyanın en büyük oyuncularından biri olmaya emin adımlarla ilerliyor. ●



Brunei'nin en uzun gergi askılı köprüsü Temburong.  
Brunei's longest cable-stayed bridge Temburong.

International Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE) Outstanding Structure Award in 2017, Cheonsa which is the world's first multi-span suspension bridge across a strait, and Sorok, the world's 2<sup>nd</sup> longest mono-cable self-anchored suspension bridge.

Among Daelim's cable-stayed projects are Korea's first marine concrete cable-stayed bridge Turtle Ship, curved cable-stayed bridge with transversal cables Sepung (also called "Korean curves" by Bridge Design & Engineering Magazine), the first asymmetrical curved-tower cable-stayed bridge Handuri, the world's second longest single-tower concrete cable-stayed bridge Riphas, the cable-stayed bridge Chuncheon which has a circular-shape tower with 180MPa-strength girder and was awarded as the Civil Engineering Structure of the Year by the Korea Society of Civil Engineers (KSCE) in 2019, and Brunei's longest cable-stayed bridge Temburong.

Daelim is a corporation that has registered many patents with its work in Suspension Bridge Equipment and Construction Engineering, Cable-Stayed Bridge Construction Technology, Low Price High-Performance Concrete, Concrete Self-Compacting and Non-Compaction Technology, and Building Information Modeling. Especially known for its main cable installation and cable reinforcement technologies applied in suspension bridges, Daelim is advancing on the sure path to become one of the world's greatest actors in the field of R&D. ●

Daelim Üniversite Koleji.

Daelim University College.



## ÖNCELİK: SOSYAL KATKI

Bütün şantiyelerinde "komşulara yardım" ilkesiyle çalışan Daelim, yerel ölçekte özellikle zor durumdaki komşuların evlerinin ve yöredeki tesislerin onarımı, eşya bağıışı, mesleki eğitim, sosyal yardım kuruluşları için destek ya da sanatoryum ve kreşlerde gönüllü çalışmalar gibi katkılar sağlıyor. Bunların dışında Daelim'in Kore toplumunun geneline yönelik yürüttüğü iki büyük proje var:

### Daelim Üniversite Koleji

1977'de Seul'un güneyinde Geyonggi eyaletinde "Daelim Teknoloji Okulu" adıyla kurulan üniversitede önce İnşaat Mühendisliği, Mimarlık, Makine Mühendisliği ve Elektrik Mühendisliği bölümleri vardı. 2011'de adı "Daelim Üniversite Koleji" olarak değiştirilen okul bugün Mühendislik, Beşeri ve Sosyal Bilimler, Temel Bilimler, Sanat ve Spor, Ulusal Bilim, Ana Dalda İleri Düzey Kurs ve Yaşam Boyu Eğitim fakültelerinde toplam 44 bölümde eğitim vermeye devam ediyor. Üniversitenin kuruluş felsefesi "21. yüzyılın bilgi temelli toplumunda gerekli olan yaratıcı teknik profesyonelleri yetiştirmek" olarak ifade ediliyor.

### Daelim Müzesi

Daelim Kültür Vakfı tarafından 1996'da Kore'nin ilk fotoğraf müzesi olarak açılan Daelim Müzesi, fotoğraf ve tasarım sergilerinin yanı sıra, kültürel ve eğitici programlar da düzenliyor. Vakıf, 2016'da müzenin 20. kuruluş yıl dönümü nedeniyle daha geniş bir sergileme alanına sahip "D Museum"u açtı. Daelim Kültür Vakfı'nın amacı bu müzeler aracılığıyla yerel ve farklı ülkelerden sanatçıların buluşmasına imkân sağlayacak bir ağ oluşturmak, farklı disiplinlerden genç sanatçıların deneysel ve yaratıcı faaliyetlerini desteklemek, halkın kültürel gelişimine ve eğitimine katkıda bulunmak.

## PRIORITY: SOCIAL CONTRIBUTION

Embracing and fully practicing the "neighborly help" principle on all its construction sites, Daelim carries out local social contribution acts such as house repairs for neighbors in difficult situations, donation of goods, vocational training, support for welfare organizations and voluntary work for sanatoriums/daycare centers. Besides these, Daelim also runs two major projects for the benefit of the entire Korean nation:

### Daelim University College

It was founded in 1977, in the province of Geyonggi to the south of Seoul, under the name of "Daelim Technology School" and originally had Civil Engineering, Architecture, Mechanical Engineering and Electrical Engineering Departments. In 2011, the name was changed to "Daelim University College" and currently provides higher education in a total of 44 departments in the faculties of Engineering, Humanities and Social Sciences, Liberal Arts, Arts and Sports, National Science, Advanced Course in Major and Lifelong Education. The university's ideology of establishment is to contribute to the prosperity of Korea by training technical professionals, who will serve as basis of industrialization, as well as by committing to the citizen cultivation program based on the humanitarian idea of education.

### Daelim Museum

Founded in 1996 by the Daelim Cultural Foundation as Korea's first photography museum, Daelim Museum not only hosts photography and design exhibitions but also organizes cultural and educational programs. In honour of the 20<sup>th</sup> anniversary of the museum in 2016, the foundation opened the "D Museum" which has more expansive grounds for exhibition. Through these museums, Daelim Cultural Foundation aims to create a network of local and international artists, support the experimental and creative practices of young artists from various disciplines, and contribute towards the cultural development and education of the public.

Kore'nin ilk fotoğraf müzesi olarak kurulan Daelim Müzesi.  
Korea's first photography museum, Daelim Museum.





## YOL TECRÜBE VE ÖZVERİ İSTER

## THE ROAD REQUIRES EXPERIENCE AND DEDICATION

1915Çanakkale Projesi'nin önemli bir ayağı olan 101 kilometrelik Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun yapımında görev alan Otoyol Kısım Müdürleri Erdoğan Varlık ve H. Erkin Şahin bu alanda toplam 50 yıldan fazla tecrübeye sahip. Varlık ve Şahin ile Malkara-Çanakkale Otoyolu inşaatında gelinen noktayı ve "otoyolcu" olmayı konuştuk.

Motorway Section Managers Erdoğan Varlık and H. Erkin Şahin who are employed in the construction of an important segment of the 1915Çanakkale Project have over 50 years of experience between them. We talked to Varlık and Şahin about the current status of progress at the Malkara-Çanakkale Motorway and the ins and outs of being a "motorway expert".

©YAVUZ HARANI

**TÜRKİYE'NİN** 2023 Vizyonu'nun önemli kilometre taşlarından biri olmaya hazırlanan 1915Çanakkale Projesi'nde otoyol kısmı, Malkara ile Çanakkale arasında 88 kilometre otoyol ve 13 kilometre bağlantı yolundan oluşuyor. 324 kilometrelik Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi'nin bir parçası olan Malkara-Çanakkale Otoyolu diğer kısımların da tamamlanması ile birlikte, İstanbul-İzmir Otoyolu'na bağlandığında Marmara'yı çevreleyen otoyol zincirinin tüm halkaları

**ON** its way to becoming one of the significant milestones of Turkey's 2023 Vision, 1915Çanakkale Project's motorway section comprises of 88 kilometers of motorway and 13 kilometers of access roads between Malkara and Çanakkale. Also constituting a part of the 324 kilometers-long Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway, the Malkara-Çanakkale Motorway will tie the links of the motorway chain encircling the Marmara Sea when it connects to the İstanbul-İzmir Motorway (after the completion of all other sections). It is going to integrate

**Aylık dolgu ortalaması 700-800 bin metreküpü buldu; bu güzel bir rakam.**  
**We managed an average of 700 to 800 thousand cubic meters of filling per month which is a very good result.**

Otoyol ekiplerine Kısım Müdürleri H. Erkin Şahin ve Erdoğan Varlık liderlik ediyor. The motorway teams are led by the section managers H. Erkin Şahin and Erdoğan Varlık.

birleşmiş olacak. Böylece, Türkiye ekonomisinin en gelişmiş bölgeleri olan ve nüfusun önemli bir bölümünün yaşadığı Marmara ve Ege bölgelerinde kara, deniz, hava ve demir yolu ulaşımında tam bir entegrasyon sağlanacak.

1915Çanakkale Köprüsü'nde olduğu gibi titiz ve özverili bir çalışmanın yürütüldüğü Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun her adımı için ciddi emek harcanıyor. Gece gündüz, var güçleri ile çalışan ekiplerin başında ise iki tecrübeli isim, Otoyol Kısım Müdürleri Erdoğan Varlık ve H. Erkin Şahin bulunuyor.

## İğne Oyası Gibi Dokunan Yol

Erdoğan Varlık, otoyolun 106 ila 160. kilometreleri arasındaki bölümden sorumluyken, H. Erkin Şahin 161 ila 195. kilometreler arasındaki çalışmalarını yürütüyor. H. Erkin Şahin'in sorumluluğunu üstlendiği otoyol bölümü köprü'nün her iki ayağına yayıldığından Şahin ve ekibi her gün iki yaka arasında mekik dokuyor. Tüm zorluklara rağmen işlerini keyifli bir şekilde sürdüren ekip, iğne oyası gibi dokunan yolda mükemmelliğe ulaşmak için uğraşiyor. Kısa bir mesafe gibi görünmesine karşın otoyol, çok sayıda menfezleri, alt ve üst geçitleri ile yoğun bir mesai gerektiriyor.

Erdoğan Varlık'ın görev alanına giren 106'dan 160. kilometreye kadar olan kısımda toplamda 129 menfez, 22 alt geçit ve 180 üst geçit yer alıyor. Varlık, çalışmalarda geldikleri noktayı şöyle açıklıyor: "Yaklaşık 106 ila 140. kilometreler arasında, şu anda 8-8,5 milyon metreküp bir kazı yapıldı. Yani 1,5 milyon metreküp civarında bir bölüm kaldı. Bir başka deyişle, önümüzdeki iki ya da üç ay içerisinde planlı çalışırsak, kazı dolgu çalışmalarını yüzde 95 seviyesinde bitirmiş olacağız. Buraya 2019 Mayıs'ta geldim. Erkin Bey de benden bir-iki ay önce gelmişti. Bu performansla yıl sonu itibarıyla toprak işlerinin ve sanat yapı işlerinin yüzde 95'ini tamamlamış olacağız. Geriye kalan yüzde beşlik oranı oluşturan drenaj ve oto korkuluğu gibi detayları da seneye bitireceğiz."

## 1024 Metrelik Viyadük

Kocadere (Vo6) Viyadüğü'nün önemine işaret eden Varlık; "Benim sorumlu olduğum kısımdaki yenilik; 1024 metre uzunluğunda, itme-sürme yöntemiyle yaptığımız viyadüğümüz. Viyadüğe

the sea ports, railway and air transport systems with the highway transportation networks in the Marmara and Aegean Regions which are the most developed regions of Turkish economy and where a large segment of the population lives, thus creating new possibilities for economic development in these regions.

Just like the 1915Çanakkale Bridge, the work continues on the Marmara-Çanakkale Motorway with meticulous detail to attention and dedicated efforts of all involved. Leading the teams, which are diligently at work around the clock, are two experienced figures, the Motorway Section Managers Erdoğan Varlık and H. Erkin Şahin.

## The Making of a Road like Embroidery at Needlepoint

Erdoğan Varlık is responsible for the section between the 106<sup>th</sup> and 160<sup>th</sup> kilometers of the motorway, while H. Erkin Şahin is managing the works between the 161<sup>st</sup> and 195<sup>th</sup> kilometers. The motorway section under H. Erkin Şahin's management encompasses both piers of the bridge which means that Şahin and his team go back and forth between the two shores many times every day. Despite all challenges, the team members enjoy their work and continue their efforts to achieve perfection on this road which is constructed with such meticulousness that would be required for embroidery at needlepoint. Even though the distance it covers appears to be short, the motorway with its great number of culverts, underpasses and overpasses, requires very intensive work.

The section between the 106<sup>th</sup> and 160<sup>th</sup> kilometers managed by Erdoğan Varlık has 129 culverts, 22 underpasses and 180 overpasses. Varlık gives an outline of the current status of progress: "Between the 106<sup>th</sup> and 140<sup>th</sup> kilometers, 8-8.5 million cubic meters of excavation has been done so far. Now we have a remaining 1.5 million cubic meters. In other words, if we stick to our planned schedule in the next two or three months, we will have completed 95 percent of the excavation works. I came here in May 2019. Erkin Bey had arrived a couple of months before me. If we keep up our performance, we will have completed by the year's end 95 percent of all soil works and engineering structures. Next year, we will complete more detailed works such as drainage and guardrails which make up the remaining five percent."

## 1024 Meter-Long Viaduct

Highlighting the importance of the Kocadere (Vo6) Viaduct, Varlık says: "The innovation in the section I am responsible for is our 1024 meters-long viaduct where we implement the incremental launch method. All the work



dair bizim alanımızda yapılması gereken çalışmalar bitti, Erkin Bey tarafında henüz yeni başladı. Yakın zamanda, bir-iki ay içinde, herhangi bir sıkıntı olmadan üzerine çıkacağız ve dolgu işlerine başlayacağız.” diyor.

Kamulaştırma işlerinin süratle çözüme kavuşması bakımından şanslı olduklarını belirten Varlık, bunun kendileri için son derece önemli olduğunu dile getirerek sözlerine devam ediyor: “Eğer zaman konusunda sıkıntı yaşarsanız, iki ileri bir geri gidersiniz. Önemli olan dolgu kısmı. Yolun bitmesini dolgu sağlar, kazı daha kolay halledilebilir. Aylık dolgu ortalaması 700-800 bin metreküpü buldu; bu güzel bir rakam. Dediğim gibi, oldukça yoğun sanat yapısı var. Başlangıçta özellikle 140 ila 160. kilometre aralığında kamulaştırmada büyük sorunumuz vardı. Ama Karayolları Genel Müdürlüğü’nün destekleriyle kamulaştırma sürecinde hızla ilerlendi; bu da çok hızlı bir şekilde önümüzü açtı. Böylece sanat yapılarını hızla bitirdik.” Diğer yandan mevsim şartlarının da çalışmalarına son derece uygun seyrettiğini ifade eden Varlık, kışın bile asfalt çalışmaları yapabildiklerini belirtiyor.

## 12 Tane AVM Kazıyoruz

Kendi alanındaki viyadük çalışmalarının yeni başladığını söyleyen H. Erkin Şahin, “Benim bölümüm 161 ila 195. kilometre arasında. Buradaki işlere baktığımızda, yüzde 90 oranında tamamlandığını söyleyebiliriz. Burada 87 hidrolik menfez, 13 köy alt geçidi, sekiz köprü, 19 tane de üst geçit bulunuyor. Benim bölgemde kazı miktarı yaklaşık olarak 22 milyon metreküp dolgu miktarı da 13 milyon metreküp. Buradaki kazının büyüklüğünü anlayabilmek için şöyle bir örnek vermek istiyorum: Mesela İstanbul’da çok büyük ve bilinen bir AVM’de toplam 1,6 milyon metreküp kazı vardı ve bu gerçekten büyük bir alanı ifade ediyor. Yani burada sadece benim alanımda yaklaşık 12 tane AVM kazmış oluyoruz. Söz konusu AVM olduğu yerde yaptı bu kazıyı. Biz ise 35 kilometrelik alanda çalışıyoruz. Arada bir de böyle bir fark söz konusu.” diyor.

Yaptıkları çalışmada 20 köy muhtarı ile muhatap olduklarını söyleyen Şahin, bir köy muhtarının ardında binlerce köy vatandaşıyla da muhatap olduklarına dikkat çekiyor. Bu muhtarlarla ve arsa sahipleriyle ilişki halinde olduklarını belirterek, bu anlamda aslında bir kutu içinde değil geniş bir alanda olduklarını ifade ediyor.

## Zemin Şartları Çalışmaları

### Sekteye Uğratabiliyor

İşlerinin zorlu yanlarını da anlatan Şahin, en büyük sıkıntıyı kireç stabilizasyonunda yaşadıklarını, bu konuda zaman açısından kayıplarının olduğunu, kaybedilen bu zamanı telafi etmek için daha çok silindir makinesi kullanacaklarını söylüyor: “Kireç stabilizasyonunda aşağı yukarı şu anda 6 milyon metrekübe geldik ve 2 milyon metreküp civarında daha işimiz var. Zemin şartları sıkıntılı. Burada killi bir malzemeden söz ediyoruz, suyu gördüğü zaman malzeme şişiyor. Özellikle Gelibolu Yarımadası’nda, hemen hemen bütün malzemeleri kireçle karıştırarak sıkıştırma yapıyoruz.

related to the viaduct in our section has been finished, while on Erkin Bey’s side it has only just started. In a few months’ time, we will be able to get on top of it and start the filling work.”

Varlık mentions that they have been fortunate as regards the speed with which the land acquisition issues have been resolved. Stressing the importance of this, he adds: “If you experience problems with timing, then you always end up taking one step forward, two steps back. The filling work is very important. It is the filling that gets the road done, the excavation is much easier. We managed an average of 700 to 800 thousand cubic meters of filling per month which is a very good result. As I mentioned before, there are quite a number of engineering structures. Initially, we had a big problem regarding land acquisition, especially in the area between 140<sup>th</sup> and 160<sup>th</sup> kilometers. But thanks to the support provided by the General Directorate of Highways our progress was fast and we were able to breeze through the engineering structures.” Varlık also expresses that the weather conditions have been very favorable throughout this process and allowed them to carry out asphalt works even in the winter.

## We are Excavating an Area the Size of 12 Shopping Malls

H. Erkin Şahin starts by telling us that the work on the viaduct in his section has only just started. “My section is located between the 161<sup>st</sup> and 195<sup>th</sup> kilometer. When we look at the works here, we can say that they have been completed by 90 percent. There are 87 hydraulic culverts, 13 village underpasses, eight bridges, and 19 overpasses here. In my section the excavation volume is approximately 22 million cubic meters and the filling volume is 13 million cubic meters. In order to fully appreciate the scope of the excavation works here, I would like to give an example: At a very large and well-known shopping mall in Istanbul, the excavation volume was 1.6 million cubic meters in total and that really does indicate a vast area. Ultimately it means that we will have excavated an area the size of 12 shopping malls. Also, at this shopping mall I mentioned, the excavation was done in one site. We, on the other hand, are working in an area covering 35 kilometers. That’s another difference.”

Şahin adds that, they have been in contact with 20 village muhtars during the works and that each muhtar represents thousands of villagers. Their ongoing relationship with these muhtars and land owners means that they are not operating within a box but in an open space.

Kireçle harmanlama yaparak dolguyu daha sıkı ve uygun hale getiriyoruz.”

## Kış Ayları İçin Özel Hazırlıklar

Proje’deki diğer zorluklar haricinde en büyük mücadeleyi suyu yoldan uzaklaştırmakta yaşadıklarını söyleyen Şahin, “Hidrolik menfez, suların tamamen yolun altından geçmesi için yapılır. Burayı lavabodaki suyun gideri gibi düşünün. Yolun en aşağısına, suyun sadece buradan çıkması için hidrolik menfezi yaparız. Su çok büyük miktarda olursa sıkıntı yaratır ama biz menfezleri inşa ederken hesaplarımızı bin yıllık yağış miktarına göre yapıyoruz.” diyor. Otoyol ekibi, son iki aydır özellikle yol üstündeki yağmur

**Kireçle harmanlama yaparak dolguyu daha sıkı ve uygun hale getiriyoruz.**  
**The process of mixing lime makes the filling firmer and more suitable.**

## Ground Conditions Can Sometimes Interrupt the Works

Elaborating on the challenges of the job, Şahin tells us that they had a particularly difficult time with lime stabilization and fell behind schedule. He explains that they’ll be utilizing more road rollers to make up for lost time. “In lime stabilization, we have reached a volume of around 6 million cubic meters and we have 2 million more to go. The ground conditions are challenging. What we have here is argillaceous material which swells in contact with water. Especially on the Gallipoli Peninsula, we mix nearly all materials with lime for the purposes of compression. The process of mixing lime makes the

filling firmer and more suitable.

## Preparations for the Winter

Şahin explains that, besides all other challenges of the Project, the greatest challenge they had to face was keeping the water away from the motorway.



## “ULUSLARARASI SAHADA KALİTE VE HIZDA ÖNDEYİZ”

### Erdoğan Varlık - Otoyol Kısım Müdürü

Bu mesleğe 1986 yılında adım attım. Otopanların ülkemize ilk geldiği zamanlardı. Özel sektörün yaptığı ilk otoyollardan bir tanesi olan, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden çevre yoluyla başlayan otoyolda çalışarak bu işe başladım.

İlk otoyolların her şeyi yabancı firmalar aracılığıyla yapılıyordu. O zamanlar genelde İtalyanlar çoğunluktaydı. Onlardan teknoloji anlamında çok şey öğrendik. Bugün gelinen noktada, Yap-İşlet-Devret modeliyle işler devam ediyor, teknolojik kısmını da artık Türk firmaları üstleniyor. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden gelip Kozyatağı'nın üzerinden geçen çelik bir köprü vardır, o bile İtalya'dan gemilerle gelmişti o zamanlar. Ama şu anda asma köprülerin çeliğini Türk firmaları yapıyor. Şu an bizim yaptığımız köprünün direkleri de dâhil olmak üzere çoğu bileşeni Türkiye'de üretiliyor. Onlar bize çok şey öğretti ama gelinen noktada boynuz kulağı geçer misali biz onları geçtik. Uluslararası sahada kalite ve hız olarak onları geride bıraktık. Türk firmaları uluslararası alanda işlerini teslim tarihinden önce bitirmeleri ile ün kazandı.



## “IN THE GLOBAL ARENA, WE TAKE THE LEAD IN TERMS OF QUALITY AND SPEED”

### Erdoğan Varlık - Motorway Section Manager

I entered this profession in 1986, at the time of our country's introduction to motorways. My first assignment was the motorway connecting to the Fatih Sultan Mehmet Bridge, one of the first motorways built by the private sector in our country.

Those early motorways were handled entirely by foreign companies. At the time, Italians had the largest share of the work. We learnt a lot from them about the technology. Today, the work continues mostly under the mode Build-Operate-Transfer and the technological aspect is handled by Turkish companies. There is a steel bridge extending from the Fatih Sultan Mehmet Bridge and passing over Kozyatağı; even that had been transported by sea from Italy. However, at the moment, the steel used in suspension bridges is manufactured by Turkish companies. Most components of the bridge we are currently building, including the piers, are made in Turkey. They taught us a great deal but at this point in time, the student has surpassed the master, so to speak. In the global arena, we have left them behind in terms of quality and speed. Turkish companies are now renowned for delivering the work way before the deadline.

suyunun tahliyesini sağlayacak kanalları tamamlamak için yoğun bir çalışma yürütüyor. Bölgede yaşayan herkes gibi onların da önceliği, zorlu kış şartlarına karşı hazırlıklarını bir an önce bitirmek. ●

“The purpose of the hydraulic culvert is to allow the water flow under the road. If you can imagine a sink drain, it very much resembles that. We build a hydraulic culvert at the low end of a road for the discharge of water. Large volumes of water may be problematic but when we build the culverts, we base our calculation on the estimated precipitation over a thousand years.” The motorway team has been working intensively for the last two months to complete the channels for the discharge of rain water on the road. Like all the local residents, finishing their preparations in time for the arrival of a harsh winter is their top priority. ●

## “GÜZEL VE FAYDALI BİR MESLEĞİ YAPTIĞIMI DÜŞÜNÜYORUM”

### H. Erkin Şahin - Otoyol Kısım Müdürü

Malkara-Çanakkale Otoyolu 17 yıllık meslek hayatımın beşinci projesi. Bu işin doğasında seferi yaşamak var, benim hayatım da aynen bu şekilde devam ediyor. Bir buçuk yıldır ailem İstanbul'da, ben buradayım. Arada İstanbul'a gidip ailemle biraz vakit geçirip geliyorum. Buradaki ailemin de DLSY otoyol grubu olduğunu söyleyebilirim.

Aslında biz her gittiğimiz yerde bir yaşam başlatıyoruz. Şantiye alanına geldiğimizde ilk işimiz bu binaların tamamen yapılması olur. Binalar bitme aşamasına gelene kadar kadromuzda çok az kişi olur, 40-50 kişi kadar. Kamplar bittikten sonra artık personel almına ciddi anlamda başlarız. Personel aldıkça da, öncelikli işimiz sahadaki tespitlerdir. Nereden nasıl başlayabiliriz diyerek işe koyuluruz. Ardından makineleri sahaya indirmeye başlarız. İlk işimiz sahanın temizlenmesidir. Akabinde kazı, dolgu ve beton işlerimize başlarız hemen. Az önce de söylediğimiz gibi, biz aslında bir yere geliyoruz ve orada bir yaşam başlatıyoruz. Bu yaşamı sadece bulunduğumuz bölgede başlatmıyoruz, yakın illere de ekonomik katkımız oluyor. Hayatın devam etmesi için vücudun tüm noktalarına kan gitmesi lazım, biz de dolaylı şekilde kanın geçeceği, can suyunun geçeceği şeyler yapıyoruz. Benim babam da karayolu çalışanıydı ve beş yaşından itibaren beni de şantiyelere götürürdü. Sanırım o şantiye ruhunu babamdan aldım. Geldiğim noktada güzel ve faydalı bir mesleği yaptığımı düşünüyorum ve bu beni son derece mutlu ediyor. Evet, ailemizden uzakta bir hayat sürüyoruz. Buna dair kısa bir şey anlatmak isterim; hafta sonları evde oluyorum, yani Cumartesi günü akşamdan gidiyorum ve Pazar günümü ailemle geçiriyorum. Altı yaşında bir oğlum var. İki hafta önce benim yattığım yatağa gidiyor ve yastığı kokluyor. Annesine 'Burası babam kokuyor ne güzel... Ne zaman gelecek?' diyor. İşte bu mesleğin bizim için en zorlu tarafı da bu.

## “I BELIEVE THAT I AM IN A PROFESSION THAT IS FINE AND BENEFICIAL”

### H. Erkin Şahin - Motorway Section Manager

The Malkara-Çanakkale Motorway is the fifth project of my career of 17 years. It is in the nature of this profession to live on the road and I live my life pretty much in this manner. For the last year and a half, my family has been based in Istanbul and I have lived here. Occasionally I go to Istanbul and spend time with them. I guess I have a second family here and that is basically DLSY motorway group.

Actually we start a new life everywhere we go. When we first arrive at the construction site, our first job is to build the accommodation facilities from scratch. Until they are finished, we work with a relatively small team of only 40 or 50 people. When the camp site is done, we begin the personnel intake. In the meantime, our primary task is to ascertain the situation on site. We make a plan of where and how to start. Then we transport the machinery to the site. After that, our first job is to clean the site. Then we start the excavation, filling and concrete works. Like I said before, where we go we start a new life. We don't just start it our immediate area, we also contribute to the neighboring cities. The blood needs to reach all parts of the body for life to continue. Ultimately, we build the channels through which the blood will travel. My father was also a motorway employee, and he started taking me along to construction sites from the age of five. I guess I inherited that construction site spirit from my father. At this point I believe that I am in a profession that is fine and beneficial which makes me immensely happy. Yes, we do live apart from our families. I have a shot anecdote to share with you about that: I am usually at home for the weekends. I go on Saturday night and spend the Sunday with my family. I have a six year-old son. Two weeks ago he went to my bed and smelt my pillow, then he said to his mother: “Here, it smells like my dad. When is he coming home?” Now, that's the most difficult part of our job.



# KALİTENİN GÜVENCESİ KONTROL ALTINDA QUALITY ASSURANCE IN CHECK

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde görev alan kalite kontrol birimleri bütün kalite gerekliliklerinin yanı sıra Ar-Ge çalışmalarıyla Proje için kritik öneme sahip yeni teknolojilerin geliştirilmesini de sağlıyor. Kalite Kontrol ve Kalite Güvence Müdürleri Mustafa Çavuşoğlu ve Turgut Gençoğlu sorumlulukları ve faaliyetlerine ilişkin sorularımızı yanıtladı.

The quality assurance divisions of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project are not only responsible for all operations related to quality assurance but also for the research and development of critical new technologies. Quality Control and Quality Assurance Managers Mustafa Çavuşoğlu and Turgut Gençoğlu answered our questions regarding their responsibilities and activities.

“Sorunları Önceden Görüp Önlemek Çok Önemli.”  
“Anticipation and Prevention of Problems is an Essential Aspect of the Job.”

## MUSTAFA ÇAVUŞOĞLU

Kalite Kontrol ve Kalite Güvence Müdürü (Köprü)  
Quality Control and Quality Assurance Manager (Bridge)

**1915Çanakkale Projesi'nde Kalite Kontrol Birimi'nin yerine getirdiği kritik görevleri kısaca özetler misiniz?**

Görevimizi proje kalite gerekliliklerinin yerine getirilmesi şeklinde özetleyebiliriz. Kalite gerekleri ise; projenin belirlenen süre ve bütçe değerleri içinde yerine getirilmesi hedefine paralel olarak projede belirlenen kalite hedeflerinin, şartname hükümlerinin ve standartların gereksinimlerinin yerine getirilmesinin sağlanmasıdır. Betonarme tasarımından fabrika kabul testlerine, saha kontrollerinden Karayolları Genel Müdürlüğü ile iletişimin sağlanmasına kadar birçok kısımda görevlerimiz mevcuttur. İdare ile haftalık Kalite Yönetim toplantıları ve haftalık saha gezilerimiz yapılmaktadır. İmalatlar başlamadan önce her imalat için ITP (*Inspection Test Plan – Muayene Test Planı*) hazırlanarak İdare'den onay alınması, bu prosedürün yürürlüğe sokulması ve her iş kalemi için bu plana uygun olarak saha kontrollerinin yapılması en kritik görevimiz olarak öne çıkmaktadır.

**Siz hangi sorumlulukları üstleniyorsunuz?**

Kalite kontrol prosedürümüze uygun olarak tüm kalite kontrol faaliyetlerinin yönetilmesi ve Proje

**Could you give us a brief summary of the critical tasks undertaken by the Quality Control Division at the 1915Çanakkale Project?**  
Briefly put, our job is to make sure that the project fulfills all the requirements related to quality. Quality requirements entail – in line with the goal to realize the project within the designated timeframe and budget amount – the fulfillment of quality targets, specifications, standards and requirements defined in the project. We are entrusted with a variety of tasks from concrete design to factory admission tests, from site supervisions to maintenance of effective communications with the General Directorate of Highways. We hold weekly Quality Management meetings with the Management as well as weekly field trips to the site. Before each production, we draw up an Inspection Test Plan, get it approved by the Management, put this procedure in motion, and run site checks for each work item in accordance with this plan. In fact, I can site all of the above among our most critical tasks.

**What are your responsibilities personally?**

Management of all our quality control operations in accordance with our quality control procedures, briefing the Management about these



Yönetimi'nin bilgilendirilmesi, ortaya çıkan aksaklıkların çözümü yönünde faaliyetlerin organize edilmesi diyebiliriz. Aynı zamanda saha faaliyetlerini aksatmayacak şekilde planlı olarak saha kontrollerimizi de gerçekleştiriyoruz.

**Bu projede kalite ve kontrolün özel önemi ve en büyük zorlukları nelerdir?**

Özel önem olarak, sorunları ortaya çıkmadan önce tespit edebilmek ve işin zamanında bitirilmesi için önleyici kalite faaliyetlerini yapabilmektir diyebiliriz. En büyük zorluklar ise; değişik kültür, disiplin ve hedeflere sahip departmanların bir araya gelerek uyum içinde çalışmalarını sağlamak ve belirlenen kalite hedeflerine ulaşmak için kişi ve kuruluşlarla sürekli iletişim içinde bulunarak zorlukları çözmeye yönelik anlayış birliğine çok kısa bir sürede ulaşmaktır.

**Ekibiniz nasıl bir yapıya sahip? Kişi sayısı, görev dağılımı gibi konularda bilgi verebilir misiniz?**

DLSY JV ekibi olarak 53 kişiyiz. Müdür yardımcısı, şef, kıdemli mühendis, mühendis ve tekniker olarak yapılanmaktayız. Ayrıca dışardan profesyonel yardım aldığımız üçüncü parti firmalarımız mevcuttur. Yurt dışında çeşitli ülkelerde üretimlerimiz devam etmektedir, birçok fabrikada üçüncü parti ve bizim bünyemizden arkadaşlarımız denetim yapmaktadır.

**İç ve dış denetim süreçleri hakkında neler söylemek istersiniz?**

Dış denetim çok önemlidir, özellikle üretilen proje malzemelerinin kontrollerinin sahaya gelmeden yapıp sahaya geldiğinde bütün kalite evraklarının tamamlanmış olması, hem proje planlaması hem de kalite açısından çok önemlidir. Bunu sağlamak için üçüncü taraf

activities and adapting our organizational approach to accommodate solutions to various problems that may arise. We also conduct site supervisions in adherence to a plan that is designed to avoid any interruption to the operations.

**What is the most essential aspect of quality control in this project? And what are the greatest challenges?**

Anticipating problems before they occur and implementing all preventative quality measures can be considered an essential aspect of the job. And the greatest challenge is making sure that harmonious working relationships are established between people of different cultures, disciplines and objectives. In order to achieve the designated quality targets, we need to be in constant contact with a multitude of individuals and establishments, and readily reach a consensus in service of effective decision making and problem solving.

**How is your team structured? Could you inform us about the number of people involved and the division of tasks?**

There are 53 of us in the DLSY JV team. Our structure consists of assistant managers, chiefs, senior engineers, engineers and technicians. We also use professional services of some third-party companies. We have ongoing production processes in several countries abroad and a lot of our colleagues, as well as third-party employees, inspect these works.

**What would you like to tell us about the internal and external inspection processes?**

External inspection is very important indeed. In terms of project planning and quality assurance, it is very important to check the materials produced especially for the project before they arrive on site and to have all the quality documentation ready. We use the services of third-party inspectors to ensure that. As for internal inspection, again we refer to third-party inspectors to ensure the smooth running of internal operations.

**What is the significance of working on the 1915Çanakkale Project for you personally and for your team?**

As is well known, the groundbreaking ceremony for the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project was led by our President Recep Tayyip Erdoğan on 18 March 2017. Working on this project is a boundless source of pride for me and my team. First of all, this is the land of a great victory won by thousands of martyrs who declared Çanakkale “impassable” and changed the course of history both for Turkey and the world. Çanakkale is the “Monumental Battlefront” to remind



us of the heroic spirit of our army. Secondly, the 1915Çanakkale Bridge is going to be the world's longest suspension bridge with its central span of 2023 meters and the world's tallest towered suspension bridge with its peak height of 318 meters. It is a great honor to be working on the world's longest mid-span suspension bridge. Working on such a project represents a great opportunity for me and my team. It is our top priority to bring this project through the combined effort of all our teammates to a successful completion and deliver the highest possible quality.

#### Could you tell us about the R&D operations specific to the Project?

There were three R&D projects. First one was concerning "Main Concrete Design". Regarding the C45 concrete which is the main concrete design of the project, there was a demand for a type of concrete that would be suitable for massive structures, with low hydration heat, resilience against environmental impact, low risk of early age cracking, high malleability, longer processability, and CL migration levels that comply with the regulations. Initial R&D work was focused on meeting this demand and took place at Akçansa's BÇM Technology Center Laboratory. Suitable raw materials were selected for preliminary studies. Low-alkali cement, cinder from Ereğli and calcareous aggregate, which are obtained from the district of Biga, were selected as the most suitable products.

For the concrete to demonstrate its full performance, the main body of the work was concentrated on the ascertainment of the chemical ingredients. Advanced level testing for the concrete mix design to give the concrete its fresh and hardened properties was completed at ITU's Marmaray Laboratories with the concrete brought in from abroad. In conclusion, at the end of hundreds of trials, all the fresh and hardened properties demanded from the concrete were fully obtained and approximately 250 thousand cubic meters of concrete in this design mix was used in the Project's various structures such as the caissons, anchorage blocks and elevation foundations.

The second R&D work was focused on the "Self-Levelling Concrete Design". There was a demand for a type of concrete to be used in the underwater sections of the Project, with a processability period of four hours, spreading class of SF2 and self-levelling properties. This concrete would be laid with the use of a tremie

yapıldı. Bütün taze ve sertleşmiş beton özelliklerini sağlayan bir beton elde etmek için yurt dışından getirilen beton katkısı ile beton mix dizaynları ıleri testleri İTÜ Marmaray Laboratuvarı'nda tamamlandı. Sonuç olarak, yapılan yüzlerce deneme sonucu betondan talep edilen bütün taze ve sertleşmiş özellikler eksiksiz bir şekilde sağlandı ve bu beton tasarımı ile yaklaşık 250 bin m<sup>3</sup> beton, Proje'nin keson, ankraj bloğu ve elevasyon temeli gibi yapılarında kullanıldı.

İkinci Ar-Ge çalışması, "Kendiliğinden Yerleşen Beton Tasarımı" ile ilgili. Proje'nin en zorlu etabı olan deniz dökümlerinde kullanılmak üzere, işlenebilirlik süresi en az dört saat olan, SF2 yayılma sınıfı, kendiliğinden yerleşen yerleşme özelliği olan, tiremi uygulaması ile dökülecek, vibrasyon yardımı olmadan yerleşen bir beton talebi ile Ar-Ge çalışmaları başladı. İlk çalışmalar yine Akçansa BÇM Teknoloji Merkezi Laboratuvarı'nda yapıldı. Çimento olarak low alkali, mineral katkı olarak ise uçucu kül seçildi. Katkı seçimi için yüzlerce laboratuvar denemesi yapıldı, nihai olarak en başarılı beton katkısı belirlendi ve endüstriyel saha denemeleri başladı. Altı-sekiz adet endüstriyel saha denemesi ve saha denemesi çalışması sonrası tasarım belirlendi. Tasarımı gerçekleştirilen bu özel beton uygulaması, zorlu deniz dökümü operasyonları olan köprü ayaklarının çelik shaft kısımlarında sorunsuz bir şekilde uygulandı. Ayrıca bu çalışma, dünyanın en prestijli beton konferansı olan International Conference on "Cement-Based Materials Tailored for a Sustainable Future" (RILEM) kapsamında dünya beton otoritelerine sunuldu ve tam not aldı.

Üçüncü Ar-Ge çalışması, "Dijital Beton" ile ilgili. Betonun erken dayanımının belirlenmesi için, geleneksel numune alma yöntemleri yerine, dijital sistemler ve ampirik formüller yardımıyla beton basınç dayanımı ölçüldü. Proje'nin zamanla yarışması nedeniyle en kritik yapı elemanı olan, itme-sürme imalatlarında kullanılan betonun erken mukavemetinin belirlenmesi zaruruydu. Beton tabliyeler bu erken mukavemet sonuçlarına göre sürülmektedir. Geleneksel numune alma-saklama-kırma işlemi hem zahmetli hem de yavaştır. Bunun yerine betonun içine yerleştirdiğimiz termal sensörler yardımıyla betonun olgunluğunu ve mukavemetini belirlenmek mümkündür. Bu sensörlere yaptığımız Ar-Ge ve kalibrasyon çalışmaları ile sonuçların güvenilirliği ispatlandı ve İdare'ye sunuldu. %95 üzeri hassasiyet ile başarılı bir Ar-Ge ve Ür-Ge çalışması yapıldı. Köprü yaklaşım viyadükleri beton tabliye imalatları, betona yerleştirdiğimiz dijital sensörlerden gelen sonuçlar ile sürülerek Proje'ye ve ülke ekonomisine ciddi bir katma değer sağlamaktadır. Türkiye'de ilk kez böyle bir projede kullanılması da sektöre dijitalizasyon ve inovasyon alanında öncülük etmektedir. Bu Ar-ge çalışmalarında emeği geçen Ali Mert Kızılkaya, Tunç Tiryaki ve Hakan Önal Bey'lere ayrıca teşekkür ederim. ●

and had to settle without any vibrational aid. Initial studies were conducted at the Akçansa BÇM Technology Center Laboratories. Low alkali was chosen as the cement, and as the chemical ingredient the fly ash was the selected material. Hundreds of trials were run to select the best concrete ingredient. Industrial site trials then followed suit. After six or eight trial runs on the industrial site, we came up with a design for special concrete application which was then used without any problems on the steel shafts of the bridge piers. Furthermore, this work was presented to world authorities as part of the world's most prestigious concrete conference International Conference on "Cement – Based Materials Tailored for a Sustainable Future" (RILEM).

The third R&D work was focused on "Digital Concrete". To ascertain the early age resistance of the concrete, digital systems and empirical formulas were used instead of traditional sampling methods. Since the Project is running a race against time, determination of the early age resistance of the concrete used in incremental launching was critical. Installation of the concrete decks depends on the results of these resistance tests. Traditional sampling-stowing-breaking process is quite slow and toilsome. Alternatively, we were able to determine the maturity and resistance of the concrete through the thermal sensors we placed inside the concrete. Thanks to our R&D practices and calibration work on these sensors, we proved the reliability of the results and were able to present them to the Management. With over 95% sensitivity, our R&D and PD operations brought forth a very successful result. The concrete decks for the bridge's approach viaducts are produced with the results obtained from the digital sensors we placed inside the concrete, which is contributing a serious added value to the Project and the national economy. The use of these digital sensors is also a first for Turkey and blazes a path for the sector in terms of digitalization and innovation. I would like to take this opportunity to thank Ali Mert Kızılkaya, Tunç Tiryaki and Hakan Önal for their invaluable efforts throughout these R&D operations. ●

bağımsız denetçilerden faydalanılmaktadır. İç denetim ise; yine üçüncü taraf denetçiler vasıtasıyla iç işleyişle ilgili, varsa, aksaklıkların giderilmesine yönelik denetimlerin yapılmasıdır.

#### 1915Çanakkale Projesi'nde çalışmak sizin ve ekibiniz için ne ifade ediyor?

Temeli Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından 18 Mart 2017 tarihinde atılan 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde çalışmak benim ve ekibim için sonsuz bir gurur kaynağıdır. "Çanakkale Geçilmez" diyerek ve binlerce şehit vererek hem Türk hem de dünya tarihinin akışını etkileyen bu büyük zafer bu topraklarda gerçekleşmiştir. Çanakkale, kahraman ordumuzun kahramanlığını anımsatacak "Anıt Cephe"dir. Tamamlandığında 2023 metre orta açıklığı ile dünyanın en uzun asma köprüsü olacak olan 1915Çanakkale Köprüsü, 318 metrelik tepe noktası yüksekliği ile de dünyanın en yüksek kuleli asma köprüsü unvanına sahip olacaktır. Dünyanın en büyük orta açıklıklı köprüsünde çalışmak büyük bir saygınlıktır. Benim ve ekibim için böyle bir projede çalışmak büyük bir fırsattır. Bu projeyi başarılı ve kaliteli bir şekilde tüm takım arkadaşlarımızla beraber bitirmek öncelikli hedefimiz olacaktır.

#### Proje'ye özel olarak ne gibi Ar-Ge çalışmaları yapıldı?

Üç Ar-Ge çalışması yapıldı. Birincisi, "Ana Beton Tasarımı" ile ilgili. Öncelikle projenin ana beton tasarımı olan C45 betonuyla ilgili, masif yapılar için uygun, düşük hidratasyon ısılı, çevresel etkilere karşı dayanıklı, erken yaş çatlak riski düşük, işlenebilirliği ve işlenebilirlik süresi yüksek, CL migrasyon değeri şartnameye uygun bir beton talebi üzerine Ar-Ge çalışmaları başladı. İlk çalışmalar Akçansa'nın BÇM Teknoloji Merkezi Laboratuvarı'nda gerçekleştirildi. Uygun hammaddeler seçilerek ön çalışmalar yapıldı. En uygun ürün olarak low alkali çimento, Ereğli cürufu ve Biga Bölgesi'nden temin edilen kalker tipi agregalar seçildi. Betonun performans özelliklerini sağlaması için asıl çalışma kimyasal katkı belirlenmesi aşamasında

Beton üretiminden önce hassas kalibrasyonlu testler uygulanıyor.

Preceding the production of concrete, sensitivity calibration tests are conducted.



## “Uzun Güzergâh, Hızlı Organizasyon, Etkili İç Denetim.”

### “Long Route, Speedy Organization, Efficient Internal Inspection.”

#### **TURGUT GENÇOĞLU**

**Kalite Kontrol ve Kalite Güvence Müdürü (Otoyol)**

**Quality Control and Quality Assurance Manager (Motorway)**

**1915Çanakkale Projesi'nde Kalite Kontrol Birimi'nin yerine getirdiği kritik görevleri kısaca özetler misiniz?**

İlk olarak tasarım çalışmaları; beton, alttemel, *Plant-Mix* temel, asfalt tasarımları daha sonra; imalat kontrolleri ve gerekli deneylerin yapılması, son olarak; doküman hazırlık ve sunum yani prosedürler, malzeme sunumları, yapım metotları gibi görevleri üstleniyoruz.

**Siz hangi sorumlulukları üstleniyorsunuz?**

Proje'nin otoyol bölümünde uygulamalar sırasında elde edilen neticelerin değerlendirilmesi, sonuçların müşteri talebini karşıladığından emin olmak ve bu doğrultuda ekibin yönlendirilmesi gibi sorumlulukları üstleniyoruz.

**Bu projede kalite ve kontrolün özel önemi ve en büyük zorlukları nelerdir?**

Kalite kontrol her projede olduğu gibi bu projede de önemlidir. Yol projesinde kalite kontrol için en büyük problem, uzun bir güzergâhta gerçekleştirilen faaliyetlerde gecikmeye meydan bırakmayacak kadar hızlı organize olabilmektir.

**Ekibiniz nasıl bir yapıya sahip? Kişi sayısı, görev dağılımı gibi konularda bilgi verebilir misiniz?**

Kalite Kontrol ve Güvence Ekibi; Saha Ekibi (Kısım 1, Kısım 2, Kısım 3 olmak üzere) üç ayrı ekipten oluşmaktadır. Merkez Laboratuvar ve Kalite Güvence olmak üzere üç ana bölüme ayrılmıştır. Görev dağılımı ise; Kalite Kontrol ve Kalite Güvence Müdürü, KK Müdür Yardımcısı, Kalite Güvence Şefi, Merkez Laboratuvar KK Şefi, üç adet Saha İşleri Kalite Kontrol Şefi ve ilgili diğer elemanlarla birlikte toplam 38 kişiden oluşmaktadır.



**Could you give us a brief summary of the critical tasks undertaken by the Quality Control Division at the 1915Çanakkale Project?**

Our responsibilities cover the design stage to begin with; then concrete, Sub-foundation, Plant-Mix foundation, asphalt designs; later on, production controls and the running of necessary tests; finally, documentation and presentation of procedures and materials, and methods of production.

**What are your responsibilities personally?**

Evaluation of the results obtained from the applications in the motorway section of the Project, making sure that these results meet the demands of the customer and providing guidance to the team accordingly.

**What is the most essential aspect of quality control in this project? And what are the greatest challenges?**

As in every project, quality control is a very important part of this project. As far as the motorway is concerned, the greatest challenge in terms of quality control is the necessity for speedy organization to avoid any delays in activities performed on a very long route.

**How is your team structured? Could you inform us about the number of people involved and the division of tasks?**

**İç ve dış denetim süreçleri hakkında neler söylemek istersiniz?**

Her iki denetim nihai ürünün müşteri talebine uygunluğunu garanti altına alır. İç denetim, dış denetime hazırlık bakımından çok önemlidir. İç denetim ciddi bir şekilde gerçekleştirilirse dış denetim de o derece başarılı olur.

**1915Çanakkale Projesi'nde çalışmak sizin ve ekibiniz için ne ifade ediyor?**

Benim için; “15 Temmuz Şehitler Köprüsü” inşaatının bir üyesi olarak başladığım meslek hayatıma yine çok prestijli olduğuna inandığım bir başka köprü projesi “1915Çanakkale Köprüsü” otoyol ekibinin bir üyesi olarak devam etmenin gururunu yaşamak anlamına geliyor. Ekibim için; bir olmayı, birlik olabilmeyi, zorluklara ve engellere karşı hep birlikte mücadele edip ter dökebilmeyi, bilhassa 1915'de Çanakkale'de atalarımızın başardığı gibi ulvi bir amacı gerçekleştirmek adına iyi bir ekip olabilmeyi ifade ediyor.

**Proje'ye özel olarak ne gibi Ar-Ge çalışmaları yapıldı?**

Kireç stabilizasyonu önemli bir çalışmaydı. Proje bölgesindeki malzemeler genel olarak

Quality Control and Assurance Team consists of Site Teams (Division 1, Division 2 and Division 3) Central Laboratory and Quality Assurance. We have a total of 38 personnel including the Quality Control and Quality Assurance Manager, Quality Control and Quality Assurance Chief, Quality Control Assistant Manager, Quality Assurance Chief, Central Laboratory Quality Control Chief, three Site Operations Quality Control Chiefs.

**What would you like to tell us about the internal and external inspection processes?**

Both internal and external inspection ensures that the product meets the customer's demands. Internal inspection is important as it prepares the company for external inspection. The diligence of the internal inspection is directly proportional to the success of the external inspection.

**What is the significance of working on the 1915Çanakkale Project for you personally and for your team?**

Having begun my career at the “15 July Martyrs Bridge”, my current position as the member of the motorway team working on an equally prestigious bridge project is a great source of pride. For my team, working on this project signifies creating unity

Kireç stabilizasyonu çalışması Proje'nin önemli aşamalarından biri. Lime stabilization is an important stage of the Project.





Kullanılan malzemelerin gerekli niteliklere ulaşması için birçok Ar-Ge ve Ür-Ge çalışması yapılıyor.

Intensive R&D and PD goes into making sure that the materials are of the required quality.

teknik şartnamemizin belirlediği dolgu kriterlerine uygun değildi. Bu durum çok büyük miktardaki malzemenin kullanılmadan atılmasını ve başka bir yere depolanmasını gerektirmekteydi. Bu, çevre açısından da olumsuzluklar yaratacağı. Bölgede mevcut olan bu malzemelerin teknik şartnamemizde “kireç ile stabilizasyon” başlığı altında verilen kriterlere uygun olarak iyileştirilip kullanılabilirliği için Ar-Ge çalışması yapılmış ve mevcut malzeme bu çalışma sonrası kireç ile stabilize edilerek iyileştirilmiş, teknik şartnamede belirlenen kriterlere uygun olarak başarıyla kullanılmıştır. ●

and solidarity in the face of challenges and adversities, being a great team for the sake of a sublime goal like the victory achieved by our ancestors in Çanakkale in 1915.

#### Could you tell us about the R&D operations specific to the Project?

Lime stabilization was a very important part of the work. The materials available in the region did not meet the filling material criteria defined by our technical specifications. It meant that a large volume of material had to be discarded or stored elsewhere which would also have negative implications for the environment. We conducted R&D studies to ameliorate the material already available in the region so that it would meet the criteria listed in our technical specifications under the title of “stabilization with lime”. We then proceeded to put this plan into action, stabilized the available material with lime, made sure that it was in alignment with the technical specifications and used it with success. ●

## İKİ ÖNEMLİ AR-GE ÇALIŞMASI

### Kule Ankraj Çubuğu İmalatı

Köprü bloklarının ankraj çerçeveye bağlantısının yapılacağı ankraj çubukların hammadde çapı 85mm ve boyu 12m, kalitesi 10,9 olarak tasarlanmıştır. Tanımlanan bu malzeme metalürjik olarak ısıtılma işlemi gerektirdiğinden çeşitli çelik alaşımlarından hangisinin bu çubukların yapımında kullanılabilir olduğu değerlendirilmiştir. Ayrıca sıcak haddeleme sonrası 10,67m olarak üretilmesi gereken bu çubukların ısıtılma işlemlerinin yapılabileceği kadar uzun bir ısıtılma fırınının standart olarak kolay bulunamaması nedeniyle yurt içi ve yurt dışında birçok firmanın kapasiteleri ve olanakları Kalite Kontrol ve Kalite Güvence Bölümü tarafından değerlendirilmiştir. Sonuçta ülkemizde bu işi yapabilecek kapasitede bir firma bulunmuş ancak daha önce firmanın benzer bir ürün imalatı yapmaması nedeniyle, öncelikle bölümümüzde çelik imalatı ve ısıtılma işlemi konusundaki uzmanlarımızın yönlendirmesi ve nezaretinde imalatçı firmada deneme imalatları yapılmıştır. Çeşitli denemelerden sonra uygun ısıtılma koşulları tespit edilerek yaklaşık 800 adet çubuk hammaddesinin imalatına geçilmiştir.

### Kule Blokları Bağlantı Levhaları Sürtünme Katsayısının Belirlenmesi

Kule bloklardaki iç dikey berkiticiler, boya sonrası montaj sırasında her iki tarafa yerleştirilen bağlantı levhalarının geçici M36 HRC cıvatalar ile sıkılması sonucu sabitlenmektedir. Ardından iki blok kaynak ile birleştirilir ancak kaynak dikişinin soğuması sırasında meydana gelen çekme kuvvetleri dikey berkiticiler ve bağlantı levhasının birbirine temas eden sürtünme dayanımlı yüzeylerini deformasyona uğramakta ve özelliğini kaybetmektedir. (Sürtünme katsayısı, min.  $\mu:0,40$ .) Teknik şartname gereği kaynak sonrası geçici cıvatalar sökülmeli ve kalıcı cıvatalar ile her iki eleman birbirine tekrar bağlanmalıdır. Ayrıca standart dışı olarak bağlantı levhalarındaki delik çaplarının büyük boy olması nedeniyle yapılan birçok simülasyon deneyinden sonra istenen sürtünme katsayısına (min.  $\mu:0,34$ ) çok yakın değerler elde edilmiştir. Bu durumda herhangi bir risk alınmaması için uygulama prosedürü, geçici cıvataların sökülmesinden sonra birbirine temas edecek plakalardaki yüzeylerin sahada tekrar kumlama yapılması ve herhangi bir boya uygulaması yapılmadan kalıcı cıvatalarla montajın tamamlanması şeklinde değiştirilmiştir.

## TWO OUTSTANDING R&D OPERATIONS

### Tower Anchor Rod Production

The anchor rods connecting the bridge tower blocks to the anchor frame were designed to measure (in raw material form) 85 mm in diameter, 12 m in height and 10.9 in quality. As this material required metallurgical heat treatment, various types of steel alloys were evaluated to determine suitability for the production of these rods which had to measure 10.67 m after hot rolling. It proved nearly impossible to find a heat treatment furnace which could facilitate such a long process. Our Quality Control and Quality Assurance Divisions evaluated several companies both at home and abroad. Eventually, a company with adequate capacity was located but since they had no prior experience of manufacturing a similar product, experts specializing in steel production and heat treatment processes were appointed by our department to supervise trial productions at this company. After a number of trials, suitable heat treatment conditions were defined and raw materials for approximately 800 rods were manufactured.

### Determination of the Coefficient for Friction of the Tower Blocks' Splice Plates

The internal vertical stiffeners on the tower blocks are fastened by tightening the temporary M36 HRC bolts on the splice plates which are installed on both sides during the erection operation following the painting procedure. Then the two blocks are welded together, but the tractive forces generated during the cooling of the welding seam cause deformation on the friction-resistant surfaces of the vertical stiffeners and splice plates that are in contact with each other and cause them to lose their characteristic features. (Coefficient for friction, min.  $\mu:0,40$ .) According to technical specifications, after the welding procedure, the temporary bolts should be removed and the two components should be reconnected with permanent bolts. Also at the end of a series of simulation tests conducted on account of the nonstandard oversized diameters of the holes on the splice plates, the values that were obtained were very close to the desired coefficient for friction (min.  $\mu:0,34$ ). In view of the described circumstances, in order to avoid any possible risks, the application procedure was changed to make sure that the plates coming into contact with each other are sandblasted one more time on site after the removal of the temporary bolts, and the assemblage is completed with permanent bolts before the application of any paint.

# Daha güçlü bir takım ruhu oluşturabilmek için çalışmada arkadaşlarınızda aradığınız en önemli üç özellik nedir?

## 1915ÇANAKKALE KALİTE KONTROL / KALİTE GÜVENCE UZMANLARI



“İletişime, değişime açık, paylaşımcı ve vizyon sahibi olmak.” *“Openness to communication and change, willingness to share, having a vision.”*



“Sırasıyla ve önemle: Güven, motivasyon ve üreticilik.” *“In order of importance: Trust, motivation and productivity.”*



“Güvenilirlik, takım çalışmasını önemsemek, esneklik.” *“Reliability, caring about teamwork, flexibility.”*



“Fikirlerini açıkça ortaya koyabilmek, cesur olmak, dayanışma.” *“Free expression of opinions, courage, solidarity.”*



“Çalışmaları ile fark yaratabilmek, ufku geniş olmak, iş birliği yapmak.” *“Making a difference with one's work, having a wide perspective, ability to collaborate.”*



“Takım arkadaşlarına ve işine saygı göstermek, dürüst olmak, paylaşımcı olmak.” *“Respect for teammates and the work, honesty, willingness to share.”*



# What are the three most important characteristics you want to see in your colleagues for a stronger team spirit?

## 1915ÇANAKKALE QUALITY CONTROL / QUALITY ASSURANCE OFFICERS



“Yeniliğe açık olmak, yardımseverlik, adil olmak.” *“Openness to innovation, helpfulness, sense of justice.”*



“Açık sözlü olmak, vicdanlı olmak, karşılıklı güven.” *“Frankness, conscientiousness, mutual trust.”*



“Sorumluluk almak, yol gösterici olmak, saygı uyandırmak.” *“Responsibility, mentorship, respectability.”*



“Özverili çalışmak, üretken ve yaratıcı olmak.” *“Selfless dedication, productivity, creativity.”*



“Adaletli davranmak, çabuk karar vermek, en iyisini aramak.” *“Sense of justice, quick decision-making, seeking the best.”*



“Etik kurallara uymak, sadakat, nezaket.” *“Integrity, loyalty, kindness.”*



# ŞANTİYEDE YAS

## BEREAVEMENT ON THE SITE

1915Çanakkale Projesi'nin Maliyet Kontrol Müdürü Hyungjoon Park 17 Temmuz 2020 tarihinde Çanakkale'de geçirdiği trafik kazası sonucu hayatını kaybetti. Her zaman güler yüzlüydü. "John Bey" olarak tanınan Park herkesin sevgisini kazanmıştı. Henüz 45 yaşındaydı.

Hyungjoon Park, Cost Control Manager of the 1915Çanakkale Project, lost his life at the young age of 45 in a traffic accident in Çanakkale on 17 July 2020. With his jovial personality and ever-present smile, he was affectionately known as "John Bey" on the construction site.



**1915ÇANAKKALE** Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni yürüten konsorsiyumun ortaklarından SK E&C çalışanı Hyungjoon Park, lisans eğitimini 1998'de Yonsei Üniversitesi İnşaat Mühendisliği bölümünde tamamlamış, 2003'te sertifikalı inşaat mühendisi derecesini almıştı. Büyük ölçekli inşaat projeleri konusunda geniş tecrübelere sahipti. 1998'den bu yana, SK E&C bünyesinde birçok önemli projede Maliyet Kontrolörü, Ortak Girişim Proje Yöneticisi, Proje Kontrol Yöneticisi ve İnsan Kaynakları Genel Müdürü olarak önemli görevler üstlenmişti. 2017 yılında Maliyet Kontrol Müdürü olarak 1915Çanakkale Projesi'ne

**AN EMPLOYEE** of SK E&C, one of the partners of the consortium running the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, Hyungjoon Park received his degree in Civil Engineering in 1998 at the University of Yonsei. In 2003, he became a certified civil engineer. He was highly experienced in large-scale construction projects. He began to work for SK E&C in 1998 and served in many important projects holding positions of Cost Controller, Joint Venture Project Manager, Project Control Manager and Managing Director of Human Resources. In 2017, he joined the 1915Çanakkale Project as the Cost Control Manager and contributed to the

katıldı ve ilk günden itibaren değerli katkılarda bulunuyordu. Profesyonel yaklaşımı, çalışkanlığı ve titizliği ile tanınan Hyungjoon Park, kısa zamanda tüm ekip arkadaşlarının takdirini kazandı. Yardımseverliği ve pozitif kişiliği sayesinde pek çok dostluklar kurdu. Hyungjoon Park boş zamanlarında kültürü ve doğasıyla Çanakkale çevresini keşfetmeyi, gezilere çıkmayı çok seviyordu. Doğa sporlarına, trekking ve bisiklete özellikle meraklıydı. Zamansız ölümüne yol açan talihsiz kaza da onu bisiklet üzerinde yakaladı.

1915Çanakkale'nin her kademedeki çalışanlarını derin üzüntüye boğan kaza sonrası 19 Temmuz'da şantiyede Hyungjoon Park için bir anma toplantısı düzenlendi. Duygu dolu konuşmaların yapıldığı tören sonrası dostları anma defterine taziyne mesajlarını yazdılar. Park'ın naaşı, eşi Yeonjin Kang Park ile iki kızının -Geunyoung (15) ve Eunsoo (12)- yaşadıkları Güney Kore'ye yolcu edildi.

29 Temmuz 2020 tarihli ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu toplantısında da Genel Müdür Mustafa Tanrıverdi'nin anma konuşmasının ardından Park için hazırlanan video izlenerek saygı duruşunda bulunuldu. Videonun sonunda şu şiire yer verildi:

*Bir köprü var hatıralardan,  
Yeryüzünden göklere yükselir.  
Sevdiklerimizi bize yakın kılan  
O köprünün adı sevgidir.*

*Yanımızda değil artık ama  
Her zaman kalbimizde olacak.  
Güle güle Hyungjoon Park! ●*

project with his valuable input from day one.

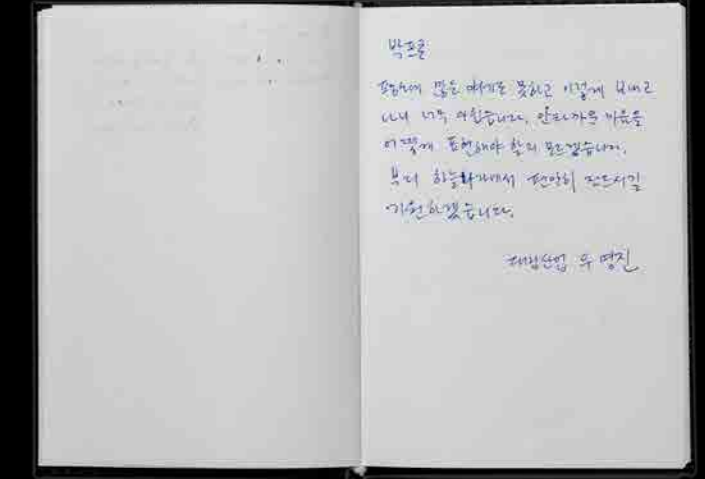
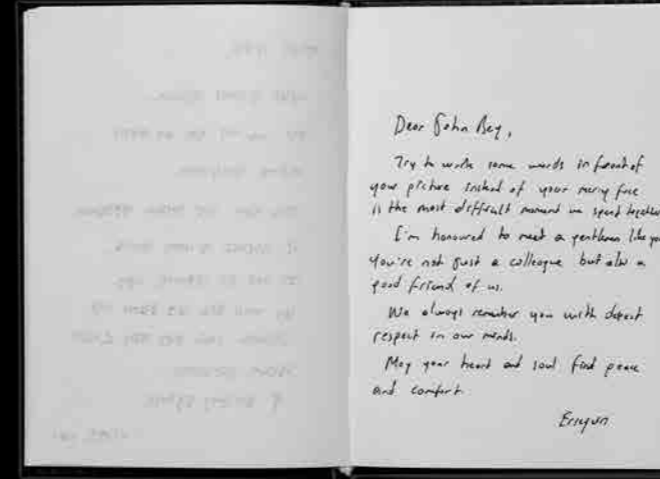
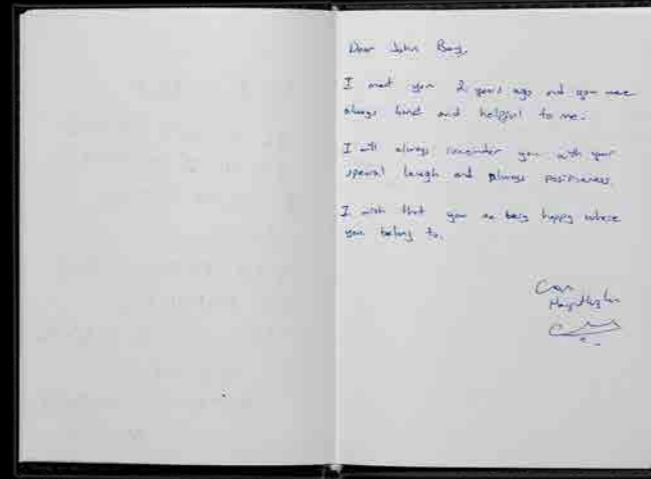
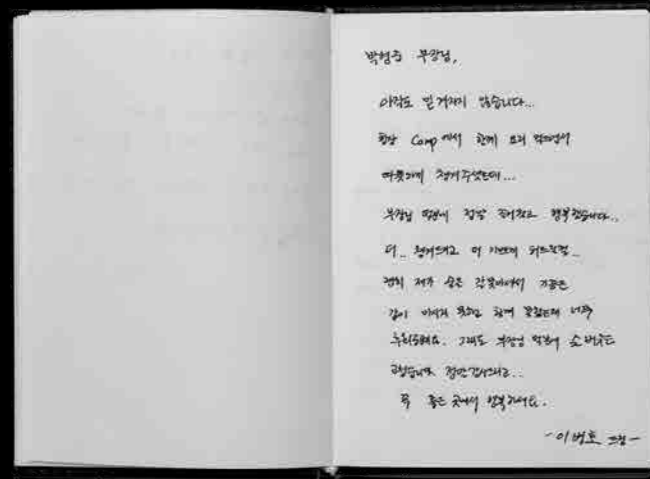
Known for his professional approach, hard-working nature and diligence, Hyungjoon Park gained the trust and appreciation of all his colleagues. Many people enjoyed the warm friendship of Mr Park who was always ready to help and maintained a positive attitude. He liked to explore the environs of Çanakkale in appreciation of the local culture and nature. He was especially fond of outdoor sports, trekking and cycling. In fact, the unfortunate accident, which caused his untimely death, befell him on his bicycle.

A memorial was held for Hyungjoon Park on the construction site on July 19 with the attendance of the entire team of the 1915Çanakkale Project who were griefstricken by the passing of their beloved colleague. After the poignant ceremony and emotive speeches, the friends and colleagues of the deceased wrote messages in a special commemorative notebook sharing their cherished farewells, fond memories and condolences for the family to treasure. Park's mortal remains were sent to South Korea where his wife Yeonjin Kang Park and two daughters -Geunyoung (15) and Eunsoo (12)- reside.

Also at the meeting of the ÇOK A.Ş. Board of Directors held on 29 July 2020, the CEO Mustafa Tanrıverdi's commemorative speech was followed by the screening of a video prepared in loving memory of Hyungjoon Park, a moment of silence and the recitation of the following poem:

*A bridge exist in our memories  
Rising from the earth to the skies  
Bringing our beloveds closer to us  
That bridge is called love*

*Maybe far from our side now  
But always in our hearts  
Good-bye Hyungjoon Park! ●*







## KULELERDEN İKİ DÜNYA REKORU

## TWO WORLD RECORDS FROM THE TOWERS

yerleştirilmesi için özel çözümler geliştiren şirketin Genel Müdürü Simon Marr'la, dünya çapında ses getiren bu operasyonun ayrıntılarını konuştuk.

Marr Contracting International (a.k.a. The Men From Marr's) is an Australian company specializing in the design and delivery of heavy lift luffing tower cranes and complex craneage services. As one of the key business partners of the 1915Çanakkale Bridge, the company developed special craneage solutions for the erection of the Bridge tower blocks. We talked to Managing Director Simon Marr about the details of this globally outstanding operation.

The Men From Marr's adıyla tanınan Avustralya merkezli ağır yük kule vinçleri uzmanı Marr Contracting International, 1915Çanakkale Köprüsü'nün en önemli iş ortaklarından biri. Köprü kule bloklarının vinçle yerlerine

**ÖNCELİKLE** 1915Çanakkale Köprüsü inşaatında dünya çapında gerçekleştirdiğiniz ağır yük kaldırma rekorunuzu tebrik etmek istiyorum. Bu kaldırma operasyonunun teknik ayrıntılarını sizden öğrenebilir miyiz? Operasyon sırasında hangi vinçler kullanıldı? Vinçlerin kapasiteleri ve diğer özelliklerinden bahsedebilir misiniz? Daelim-Limak-SK E&C-Yapı Merkezi (DLSY) Joint Venture ortakları ile birlikte köprünün 318 metre yükseklikte kulelerinin inşaatında iki dünya rekoru kırdık.

2019 yılının Kasım ayında, Proje'de kullandığımız iki M2480D Heavy Lift Luffer (HLL) ağır yük vincimizden ilki Gelibolu'daki kuru havuzdan montajı tamamlanmış şekilde kaldırıldı ve Çanakkale Boğazı'nın tam ortasında bulunan çalışma sahasına nakledildi.

330 ton kaldırma kapasitesi ve 600 ton ağırlığı olan M2480 ağır yük vincimiz dünyanın en büyük kapasiteli kule vincidir. Bu operasyonla dünyada ilk defa bu boyutta bir vinç tek parça halinde kaldırılmış oldu.

M2480D vinçleri öncelikle parçalar halinde Sidney'den Gelibolu'daki kuru havuza gemiyle taşındı. Sonra karada bu amaç için inşa edilmiş temeller üzerinde montajları yapıldı ve 2200 ton kaldırma kapasiteli yüzer vinç Taklift 4 ile kıyıdan bir kilometre açığındaki çalışma sahasına taşındı.

Haziran 2020'de, köprü kulesinin üst çapraz kirişinin yerleştirilmesi sırasında, aynı iki M2480D ağır yük vincini kullanarak dünyanın en ağır (155 ton) ve en yüksek (318 metre) vinçle kaldırma operasyonunu gerçekleştirdik ve böylece dünya çapındaki ikinci inşaat rekorumuzu kırmış olduk.

Vinç deniz seviyesinin 328 metre yukarısında pozisyon almışken, üst çapraz kirişinin deniz seviyesinin 318 metre yukarısındaki konumuna kaldırılması yaklaşık 30 dakika sürdü. Böylece 1915Çanakkale Köprüsü inşaatında çok önemli bir kilometre taşına ulaşılmış oldu ve dünyada bir ilk gerçekleştirildi.

**Ağır yük kaldırma ve taşımada vinç kullanımı yöntemini nasıl geliştirdiniz? Karşılaştığınız en büyük zorluklar nelerdi ve bunları nasıl aştınız?**

Dünyanın en önde gelen vinçli ağır yük taşıma ve kaldırma şirketlerinin katıldığı ve rekabetin oldukça yoğun olduğu bir ihale süreci sonunda Marr Contracting International olarak bu projeyi aldık.

Avustralya ve dünyanın çeşitli yerlerinde benzer ölçekte zorlu projeler için tasarladığımız ve sunduğumuz yüksek tonajlı ağır yük kaldırma ve taşıma çözümlerinden etkilenen DLSY JV ortakları bizden Proje'nin inşaat sürecini kısaltacak ve ilişkili riskleri azaltacak bir çözüm geliştirmemizi istediler. DLSY JV projenin inşaatına dair çok net bir fikre zaten sahipti ve bu vizyonu hayata geçirmek için ezberlenmiş kalıpların

**FIRST** of all, congratulations for the world record lift on construction of 1915Çanakkale Bridge. What are the technical details of this lifting operation? Which cranes were used? Their capacities and other features?

Working with Daelim-Limak-SK E&C-Yapı Merkezi (DLSY) Joint Venture partners, we've completed two 'world firsts' during construction of the bridge's 318-metre high towers.

In November 2019, the first of our two M2480D Heavy Lift Luffers (HLL) working on the Project was lifted fully-assembled from the dry dock at Gallipoli and transported to the worksite in the middle of the Çanakkale Strait.

With a lifting capacity of 330 tonnes and weighing 600 tonnes, our M2480D HLL is the largest capacity tower crane in the world. The unprecedented feat was the first time that a crane of this size had been lifted in one piece.

After being shipped from Sydney in pieces to the dry dock at Gallipoli, the M2480D cranes were assembled onshore on purpose-built foundations before being lifted and transported to the worksite, a kilometre offshore, by the Taklift 4 floating heavy lift crane, which has a lift capacity of 2200 tonnes.

The next record-breaking construction feat came in June 2020, when the same two M2480D HLL cranes undertook the world's heaviest (155 tonnes) at height (318 metres) craneage lift during the installation of the upper cross beam (UCB) of the bridge tower.

With the crane perched 328 metres above the water, it took approximately 30 minutes to lift the UCB to its position 318 metres above sea level,



dışında düşünebilen bir vinçli kaldırma ortağına ihtiyaç duyuyordu. Biz problem çözmekten hoşlanan, mücadele azmini artıran zorlukları göğüslemeyi seven bir firmayız. O yüzden bu projede bize mükemmel uyan bir müşteri profiliyle karşılaşmış olduk.

Marr'ın mühendis ekibi, DLSY JV proje ekibiyle birlikte, küçük parçaları birer birer taşıma ve sahada bunları kaynakla birleştirme şeklindeki geleneksel yöntem yerine, M2480D vincinin daha ağır birimlere ayrıştırılmış parçaları kaldırma kapasitesini kullanan bir yöntem geliştirmek için çalıştı. Köprünün bir kısmını kaldırmak için başlangıçta sekiz kaldırma operasyonu olarak planlanan işlemi tek bir operasyonla tamamladık. Böylece daha büyük parçaları daha az seferde kaldıran bu çözüm şantiye faaliyetlerini azalttı, şantiye güvenliğini artırdı ve inşaat sürecini kısaltmış oldu.

Bu ölçekte bir projede mühendislik açısından kaydedilen başarılar gerçekten şaşırtıcı boyutta. Böylesine iddialı bir inşaat programı olan ve haftanın her günü tam gün aktif olan bir operasyonu yönetmek zorlu bir sınavdı ancak doğru vinç kullanımı, insan emeği ve takım çalışmasıyla üstesinden gelmeyi başardık. Projenin ayrıca rüzgârların çok güçlü estiği bir konumda, su üzerinde ve deprem bölgesinde olması ilave zorluklardı. Tabii bir de kimsenin öngörmediği Covid-19 gibi büyük bir zorlukla karşılaştık. Ancak DLSY JV çalışma sahasını izole etme konusunda mükemmel bir iş başardı ve projeyi takvimde en ufak bir aksaklık yaşamadan yürütmekle kalmadı, sahadaki bütün işçilerin de güvenliğini sağladı.

#### **Proje ekibiyle iş birliğiniz ve şantiyede yaşamla ilgili neler söylemek istersiniz?**

Bu projenin bizim açımızdan en fazla öne çıkan özelliklerinden birisi kendi ekibimiz ve DLSY JV ortakları arasındaki güçlü ve uyumlu iş ilişkisi oldu. DLSY JV ne istediğini çok iyi biliyordu. Bununla beraber geleneksel yöntemlerin dışında bir ağır yük kaldırma çözümüne

completing a major milestone in the construction of the 1915Çanakkale Bridge –and a world first lift.

#### **How did you develop the craneage methodology? What were the main challenges and how did you overcome?**

Marr Contracting International was awarded the craneage contract after a competitive tender process including some of the world's leading craneage companies.

Impressed by our track record in designing and delivering large-scale lifting solutions on similarly challenging projects in Australia and around the world, the DLSY JV partners challenged us to develop a solution that would decrease the Project's construction time and associated risk for the Project. DLSY JV had a clear idea about how they wanted to build the project and wanted a craneage partner who could think outside the box to bring that vision to life. We're problem-solvers who love a challenge, so they were the perfect client for us!

Marr's team of engineers worked with the DLSY JV project team to develop a craneage methodology that made use of the M2480D HLL's capacity to lift heavier modularised components instead of the more traditional approach of lifting smaller components one-by-one and then welding on-site. We took what they originally planned as eight lifts to put a section of the bridge up and did it in a single lift. So, through fewer lifts of larger pieces, the craneage solution has reduced the construction schedule, with less site-based activities and a higher level of on-site safety.

The engineering feats on a project of this scale are staggering and managing a 24/7 operation with an ambitious construction programme has been a challenge, but one that we have solved with the right combination of craneage, people and teamwork. The project also came with additional challenges of working in a high wind area, over water and in an earthquake zone. And then, of course, Covid-19 was the big challenge that none of us saw coming. But DLSY JV have done an impeccable job of isolating the worksite and not only keeping the project on schedule, but safe for all workers onsite.

#### **How was your collaboration with the Project team and life at the construction site in general?**

Kule bloklarının yerleştirilmesi sırasında, gerektiğinde çalışma yerinin özel koşullarına göre çözümler üretildi. During the erection of the tower blocks, various solutions were developed as required by the work site's special conditions.



de çıktılar. İnşaat konusunda uzman bir ekip olarak bizim ağır yük kaldırma konusundaki uzmanlığımıza saygı duydular ve birlikte projenin kule etabını rekor sürede inşa etmeyi başardık. Bence DLSY JV'nin başarmak istediği şeye yakışan bir çözümün tasarım sürecine bu kadar erken bir safhada katılmış olmamız bu projenin başarısının sırrıdır. Tasarım sürecinin başlangıç safhasında müşterimizle doğrudan iş birliği içinde çalışarak, işe yarayacağından emin olduğumuz bir çözüm geliştirebildik. Bulduğumuz çözüm DLSY JV'nin başarmak istediği hedefin tüm gereklerini yerine getirdi –yani programda zaman kazandırdı, maliyetleri azalttı ve projede güvenliği artırdı. Bence bütün bu noktalarda çok iyi iş çıkardık ve DLSY JV ekibiyle birlikte çalışmak şahane bir deneyimdi.

Gelibolu şantiyesindeki ekibimize gelince, dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünün inşaatına katkıda bulunma fırsatı hayallerin gerçek olması gibi bir şey. Ekibimizde Avustralya, İngiltere, Filipinler ve Türkiye'den 20 vinç sürücüsü ve operatörü var. Ekipteki Avustralyalılar adına konuşmam gerekirse, bu yıl Anzak Günü'nde bulunmak için Gelibolu'dan daha anlamlı bir yer düşünemiyorum.

**Bize firmanızın tarihini ve ağır yük kaldırma hizmetinde dünya lideri konumuna nasıl ulaştığınızı kısaca özetleyebilir misiniz? Ayrıca 1915Çanakkale Köprüsü'nden önce gerçekleştirdiğiniz başka kritik operasyonlarınız nelerdir?**

One of the highlights of this project for us has been the strong working relationship and alignment between our team and the DLSY JV partners. DLSY JV knew what they wanted, and they were also open to a non-traditional heavy lifting solution. As experts in construction, they respected our expertise in heavy lifting and together we have been able to construct the tower stage of the project in record time. I think for us to get involved so early in the design of a solution to suit what DLSY JV was trying to achieve was really the key to the success of this project. Through working directly and collaboratively with our client on the front-end design we were able to develop a solution together that we knew would work. The solution met all the requirements of what DLSY JV was trying to achieve –which was really about driving down the program time, reducing cost and increasing safety on the project. I think we've done a great job in achieving that and the DLSY JV team has been fantastic to deal with.

As for our team onsite in Gallipoli, the opportunity to help build the world's longest span suspension bridge is a dream-come-true. Our team includes 20 crane drivers and riggers from Australia, Britain, the Philippines and Turkey. And for the Australians amongst our crew, there was no more profound place to be on ANZAC Day this year, than Gallipoli.

**Can you give us a brief history of your company and how did it become a world leader in heavy lifting services? Other critical operations you have done before for the 1915Çanakkale Bridge?** You could say that a fascination with cranes and problem-solving has always been in our genes. We're a third-generation family-owned and run Australian business, with projects around the world. It all began in 1926 when my grandfather, Gordon Robert Marr, designed Sydney's first crane. He was only 16 years' old at the time! My father, Gordon Ernest Marr managed the business in the 1970s, and in 1998 I took over as Managing Director after working in the business since I was a teenager. My older brother, Gordon John Marr, is also our Technical Director, and now the fourth generation of the family have also joined with my nephew, Gordon

Vinçlere ve sorun çözmeye özel bir ilginin genlerimizde hep var olduğunu söyleyebilirim. Biz üç kuşaktır devam eden Avustralyalı bir aile işletmesiyiz. Dünyanın her yerinde projeler gerçekleştirdik. Her şey 1926'da büyükbabam Gordon Robert Marr, Sidney şehrinin ilk vincini tasarladığı zaman başlamış. Kendisi o zaman sadece 16 yaşındaymış! Babam Gordon Earnest Marr ise 1970'lerde işin başındaydı. Ben ergenlik çağımdan başlayarak uzun yıllar bu işte çalıştıktan sonra 1998 yılında Genel Müdür tayin edilerek yönetimi devraldım. Ağabeyim Gordon John Marr şirketin Teknik Müdürü. Yeğenim Gordon Andrew Marr ile birlikte (evet, ailemizde çok sayıda Gordon var!) şimdi ailemizin dördüncü kuşağı da işimize katılmış oldu. Yeğenim 2018'de stajyer vinç operatörü olarak işe başladı. Ayrıca kızım Jessica Marr bir yandan üniversite eğitimini sürdürürken bir yandan da şirketimizde Pazarlama İletişim Asistanı olarak yarı zamanlı görev yapıyor.

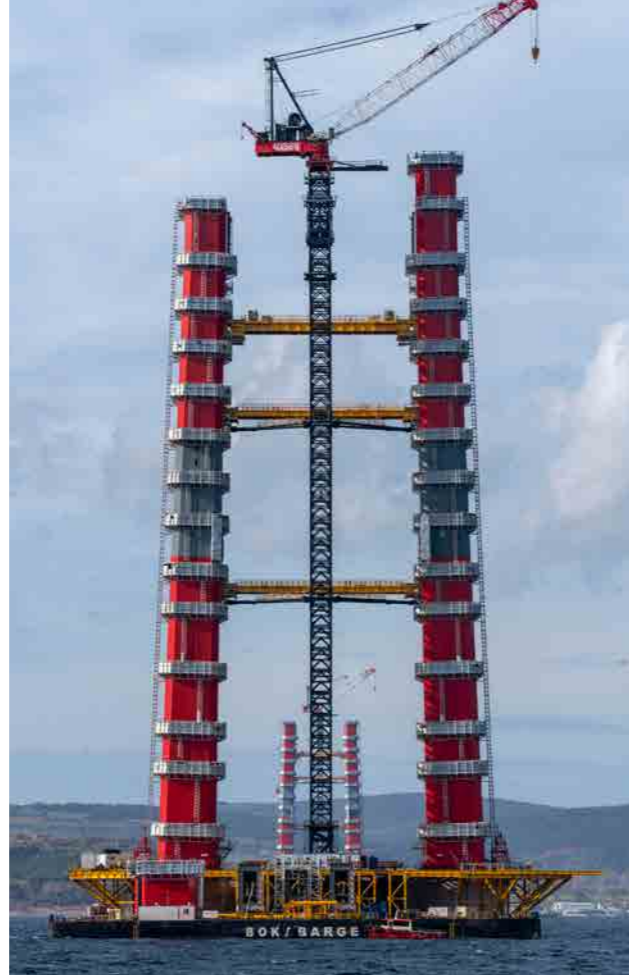
Büyükbabamın zamanından beri büyük ölçekli ve girift projeler üstleniyoruz. Avustralya'da ülkenin yapılanmasına katkıda bulunmuş bir çok önemli projenin ağır yük kaldırma işlerini biz yaptık. 1940'larda Snowy Mountains Hidro-Elektrik Projesi, 1960'larda Sidney Opera Binası ve daha yakın zamanda Avustralya tarihinin en büyük tek kaynaklı kalkınma projesi olan, Chevron işletimindeki Gorgon LNG Projesi bunlar arasında sayılabilir. Şimdi de Avustralya'nın en büyük ulaşım altyapı projesi olan Sidney Metrosu raylı sistem projesini çalışıyoruz.

Uluslararası çapta da prestijli projelerde çalıştık. Katar Devleti'nin Doha'daki Atıktan Enerji Üretimi Tesisi, Dubai'de IDC Brookfield Place, Birleşik Krallık'ta Hinkley Point C Nükleer Santrali bu projelerden bir kaç. Dolayısıyla şimdi de Türkiye'de ulusal öneme sahip, bir başka büyük projede çalışmak bizim için muhteşem ve gurur verici bir deneyim.

#### Marr Contracting için 1915Çanakkale Köprüsü'nün önemi nedir?

Bu bizim için heyecan verici bir proje; yalnızca mühendislik açısından değil kültürel ve duygusal anlamda da. Gelibolu'nun hem Avustralyalıların hem de Türklerin kalbinde çok özel bir yeri vardır. Birinci Dünya Savaşı'ndan 100 yıl sonra bu çok anlamlı miras Proje'nin inşaatında Türk mühendisler ve inşaat ekipleriyle yanyana çalışmak insanın karşısına hayatta ancak bir defa çıkabilecek bir fırsat.

M2480D ağır yük vincimizin benzersiz kaldırma kapasitesi bu Proje için fark yaratan bir etken oldu ve muhtemelen köprülerin ve başka büyük ölçekli



Sidney'den parçalar halinde getirilen vinçler Gelibolu'nda monte edildikten sonra çalışma sahasına taşındı. Cranes transferred in parts from Sydney were assembled in Gallipoli and transferred to the work site.

Andrew Marr (yes, there's a lot of Gordons in our family!), starting as an apprentice rigger in 2018 and my daughter, Jessica Marr, working part-time as our Marketing Communications Assistant while she is studying at University.

We've been working on large-scale, complex projects even since my grandfather's days and have done the heavy lifting on many important nation-building projects in Australia ranging from the Snowy Mountains Hydro-Electric Scheme in the 1940s; Sydney Opera House in the 1960s; to recent projects including the Chevron-operated Gorgon LNG Project, which was the largest single resource development in Australia's history; and now Australia's largest transport infrastructure project, the Sydney Metro rail network.

Internationally, we've also worked on high-profile projects including the Qatar Government's Waste-to-Energy Plant in Doha, IDC Brookfield Place in Dubai and Hinkley Point C Nuclear Power Station in the United Kingdom. So, it's an amazing experience and honour for us to be working on another nation-building project, this time in Turkey.

#### What's the significance of 1915Çanakkale Bridge for Marr Contracting?

This is an exciting project for us –not just in engineering terms but culturally and emotionally as well. Gallipoli holds a unique place in the heart and psyche of both the Australian and Turkish people. For us to work alongside Turkish engineers and construction teams on building this significant legacy Project 100 years after World War I is a once-in-a-lifetime opportunity.

The unparalleled lifting capacity of our M2480D HLL cranes has been a game changer for this Project and will also potentially change the way our industry looks at how bridges can be built, as well as a

projelerin inşa yöntemlerine dair sanayimizin bakış açısını ve görüşlerini değiştirecek. Gerek Avustralya, gerekse dünyada metro tren istasyonları, başka büyük ölçekli kamusal altyapı projeleri, data merkezleri, büyük ticari yapılar, enerji tesisleri, rafineriler dâhil olmak üzere diğer projelerde de geleneksel inşa yöntemlerine meydan okuyan bir düşünce tarzını benimsiyoruz.

Ayrıca burada geçirdiğimiz zaman zarfında sahadaki çok uluslu ekipten tutun, DLSY JV ortaklarına, Avustralya Konsolosluğu'ndan İstanbul'daki Austrade Ofisi'ne kadar çok harika bağlantılar ve iş ilişkileri kurduk. Tabii ki 1915Çanakkale Köprüsü ekibi de bunların başında geliyor.

#### Avustralya'da Proje'ye yönelik muazzam bir ilgi olduğunu gözlemledik. Avustralyalılar 1915Çanakkale Köprüsü ile ilgili ne düşünüyorlar?

Gerek sanayideki meslektaşlarımız, gerekse Avustralya medyası bu Proje ile çok ilgilendi. Bunun sebebinin kısmen Avustralya ve Türkiye arasındaki güçlü kültürel ve duygusal bağlar olduğunu düşünüyorum. Tabii burada yaşayan geniş Türk-Avustralyalı nüfusu da unutmamak lazım. Ancak Proje'nin büyüklüğü –ve küçük ama yenilikçi bir Avustralya firmasının böylesine olağanüstü bir mühendislik harikası üzerinde çalışıyor olması – yalnızca Avustralya'daki insanların değil,



Kulelerin inşaatında haftanın her günü, tam gün aktif olan bir operasyon yürütüldü. During the tower construction, an active operation was underway around the clock on every day of the week.

host of other large-scale projects. We are using the same way of thinking to challenge methodology on the construction of other projects including metro train stations and other major public infrastructure projects, data centres, large commercial construction, energy construction and working refineries both at home in Australia and around the world.

We've also made many wonderful connections and



tüm dünyanın dikkatini çekti. 1915Çanakkale Köprüsü vizyonunun hayata geçirilmesinde bir rol oynadığımız için son derece gurur duyuyoruz. ●

working friendships as a result of our time here –from the multi-national crew onsite, to the DLSY JV partners, the Australian Government’s Consulate and Austrade Office in Istanbul, and of course the 1915Çanakkale Bridge team.

**There seems to be a huge interest in the Project in Australia. What do Australians think of the 1915Çanakkale Bridge?**

There has been a lot of interest in this project from our industry colleagues and the media in Australia. I think that is partly because of the strong cultural and emotional bonds between Australia and Turkey, and the large population of Turkish-Australians living here. But the scale of the Project –and the fact that a small but innovative Australian company is working on such an amazing engineering feat– has captivated people not just in Australia, but around the globe. We’re very proud to have played a part in making the vision for the 1915Çanakkale Bridge a reality. ●

**Marr Contracting’in 1915Çanakkale Köprüsü Ekibinden İnşaat Kontrolörü Dan Wolski’nin Hayatında Bir Günü**

Dan Wolski hep hayalini kurduğu hayatı yaşayan biri. Küçük bir çocukken kamyonlar, buldozerler, vinçler gibi mekanik şeyleri çok seviyordu. Vinçlere duyduğu ilgi ileriki yaşlarında da onu terk etmedi. Sonunda o da bir The Men from Marr’s üyesi oldu. 2017’de Marr Contracting ekibine katılmasından bu yana Bahreyn, Dubai ve şimdi de Türkiye’de Marr’ın 1915Çanakkale Köprüsü inşaatında çalışan vinçlerini ve ekibini idare ediyor.



**A Day in the Life of Dan Wolski, Construction Superintendent, Marr Contracting’s 1915Çanakkale Bridge Crew**

Dan Wolski is living his dream. As a boy he loved anything mechanical –trucks, dozers, cranes, you name it... He never outgrew that fascination with cranes, which led him to become one of The Men From Marr’s. Since joining the Marr Contracting team in 2017, he’s worked on Marr projects in Bahrain, Dubai and now Turkey, where, he’s managing the Marr’s cranes and crew working on construction of the 1915Çanakkale Bridge.

Since mid-last year, Dan and his team of 20 crane drivers and riggers from Britain, Turkey, the Philippines and Australia have been based in Gallipoli with two of Marr’s M2480D cranes, working around the clock to build the bridge towers.

**Şu anki pozisyonunuzda sıradan bir iş günü nasıl geçiyor?**

Vinçleri her gün 24 saat operasyonda tutuyoruz. Dolayısıyla ben her gün vardiya ve vinç başına bir operatör yerleştiriyorum, ekipmanın bakımlarının yapılmış olmasına, çalışır halde olmasına dikkat ediyorum. Vinçlere ilaveten, her tırmanma faaliyetine ve vinçlerle alakalı her an olabilecek her türlü işleme personel tayin ediyorum. Ayrıca tırmanma ekibine de ben liderlik ediyorum. O yüzden sabahları ilk iş ekiple birlikte şantiyeye çıkıyorum. Ara sıra gece mesaisinde çalışan vinç operatörlerinden de gece çağrılarını aldığım oluyor.

**Bu Proje’deki rolünüzün en zorlayıcı yanı ne oldu?**

İki dev M2480D vincimizi havada 300 metre yükseklikte, daha önce hiçbir kule vincinin bu yükseklikte asla kaldıramadığı ağırlıkları kaldırırken yönetmek işimin en zor ama aynı zamanda en zevkli ve değerli parçası oldu. Üstelik küçük ekibimiz tüm bunları şiddetli rüzgârlara maruz kalarak, su üstünde, bir deprem bölgesinde ve bir pandemi

**What does an average workday look like in your current role?**

We keep the cranes operating 24/7 so every day I allocate crane operators to a shift and a crane and make sure all the equipment is serviced and operational. In addition to the cranes, I allocate personnel to each climbing activity and anything else that might be happening with the cranes on any given day. I also lead the climb team, so I usually head out to the work site with the crew first thing in the morning. Occasionally I’ll get calls from night shift crane operators overnight.

**What has been the most challenging part of your job on this Project?**

Managing two of our giant M2480D cranes as they climb more than 300m in the air to perform the heaviest lifts at height that have ever been done by a tower crane has been one of the most challenging and rewarding parts of

sırasında başardı. 24 saat devam eden bir operasyonu yönetmenin de elbette kendine özgü zorlukları var. Özellikle uzun bir mesainin sonunda ilgilenmeniz gereken bir durum ortaya çıktığında zorlayıcı oluyor. Ama bu da işin bir parçası.

**Bir iş gününün sonunda yorgunluğunuzu nasıl atıyorsunuz?**

Çanakkale Boğazı’nda uzun bir mesaiden sonra, arkadaşlarımızla bir araya geliyoruz, bir şeyler içiyoruz, ayağımızı uzatıyoruz ve dinleniyoruz. Genelde haftada bir dışarıya yemeğe gidiyoruz, yerel tatları ve biraları deniyoruz.

**İş ve özel hayat dengesini nasıl kuruyorsunuz?**

Ailelerimizle temasımızı korumak çok mühim, özellikle uzun süreli yurt dışında kaldığımız zamanlarda bu daha da geçerli. Ailem Anzak Günü için buraya gelecekti ama maalesef Covid-19 sebebiyle karantinadaydık. Evde olduğum zamanlarda, ailemle vakit geçirip eğlenmekten keyif alıyorum.

my job. To top it all off, our small team has done it all while working on water in high winds and in an earthquake zone during a pandemic. Managing a 24-hour operation also has its share of challenges, especially when something needs your attention after the end of a long shift, but it’s all part of the job.

**How do you wind down after work?**

After a long shift on the Çanakkale Strait, we get the boys together and have a drink and put our feet up, before we get some rest. We usually go out for a feed once a week and enjoy the local food and beers.

**How do you create a work-life balance?**

It’s important to stay in touch with family, especially when overseas for long stints. My family was meant to come over for ANZAC Day but unfortunately, we were all in Covid-19 lockdown. When I’m home, I love catching up with my family and a laugh.



# ZAMANA MEYDAN OKUYAN KALELER FORTRESSES THAT DEFY THE PASSAGE OF TIME

CEMAL EMDEN



Tarih boyunca bir çok uygarlığa ev sahipliği yapan Çanakkale Boğazı jeopolitik önemini sürekli korudu. Binlerce yıl boyunca devletler arası çatışmaların yaşandığı Çanakkale Boğazı'nın kıyılarında bugün 12 kale var. İlk kalenin M.Ö. 5. yüzyılda Persler tarafından yaptırıldığı sanılıyor. Osmanlı döneminde yapılan sekiz kalenin dördüne yakından baktık.

Home to many civilizations throughout history, the Çanakkale Strait has always preserved its geopolitical status. For thousands of years, many states have clashed with each other on its shores where today there are still 12 remaining fortresses. It is assumed that the very first of these fortresses was built in the 5<sup>th</sup> century B.C. by the Persians. We took a closer look at four of the eight fortresses that were built during the Ottoman era.



## Kilitbahir Kalesi

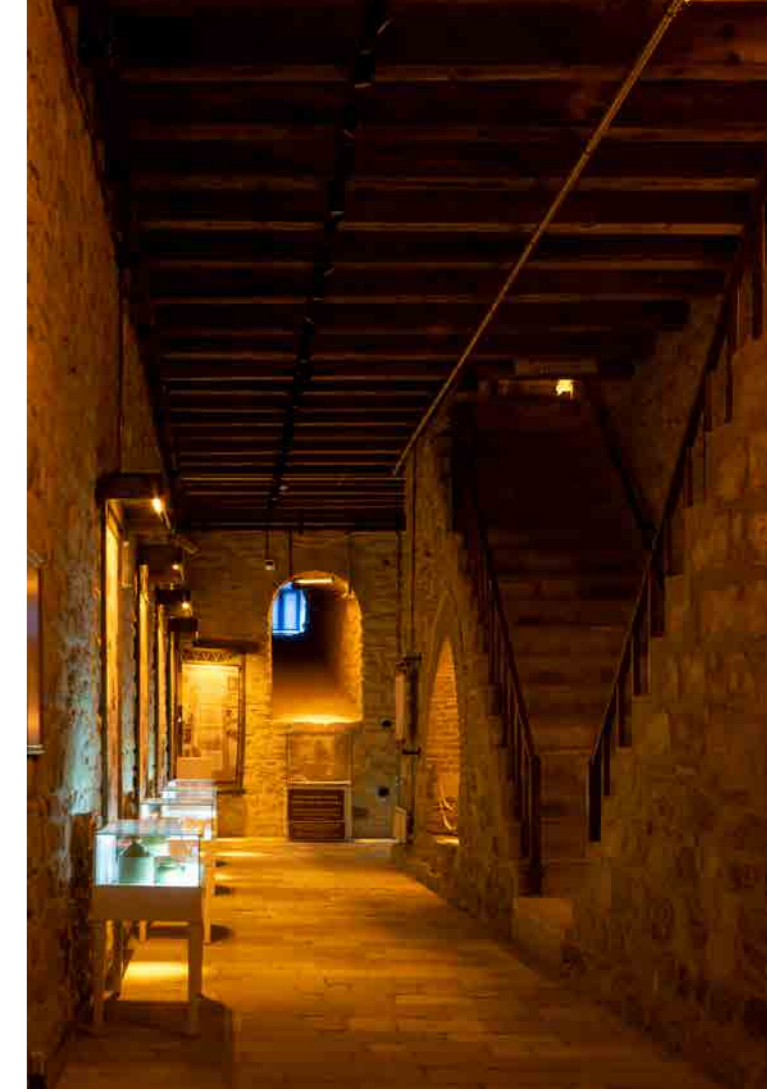
Eceabat'ın Kilitbahir köyündeki Kilitbahir Kalesi'nin ismi "Denizin Kildi" anlamına gelen Kilid-ül Bahr'den geliyor. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra 1462-63 yıllarında yaptırdığı kale, Fatih'in mimaride geometriye verdiği önemi gösteren üç yapraklı yonca planına sahip. 1541'de Kanuni Sultan Süleyman tarafından yaptırılan restorasyon sırasında kaleye, güney kısmı çevreleyen bir sur duvarıyla, dış uca bir kule eklendi. Bu kule Kanuni Kulesi ya da Sarı Kule olarak adlandırıldı. 2011'de Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın başlattığı restorasyonun ardından 2018'de müze olarak ziyarete açılan Kilitbahir Kalesi, halen Türkiye'nin aktif olarak kullanılan tek kale müzesi. Sarı Kule ve yedi katlı Ana Kule'de, Gelibolulu Piri Reis'in hayatından kaledeki günlük yaşama, Osmanlı kalelerinin teşkilat yapısı ve savunmasından, ticaret ve ibadete kadar farklı konular bugünün teknolojisi kullanılarak anlatılıyor. Müzede, kalenin restorasyonu sırasında ortaya çıkarılan Çanakkale Savaşları'ndan buluntular ile seramik tabaklar da sergileniyor. ●

## Fortress of Kilitbahir

The name of this fortress located in the Kilitbahir Village of Eceabat derives from the phrase Kilid-ül Bahr which translates as "The Lock on the Sea". Commissioned by Mehmet the Conqueror after he conquered Istanbul and built in 1462-63, the fortress was designed in the shape of three leaf clover which indicates the Sultan's keen interest in the use of geometry in architecture. During the restoration effort in 1541, which was initiated by Kanuni Sultan Süleyman, a wall was added to the southern section and a tower, which would be named the Kanuni Tower or the Yellow Tower, was built on the outer edge. In 2011, the Kilitbahir Fortress went under another restoration, which was initiated by the Ministry of Culture and Tourism, and in 2018 it was opened to the public in the capacity of a museum. Today, Kilitbahir Fortress is the only fortress in Turkey that is used actively as a museum. Inside the Yellow Tower and the seven-storey Main Tower, various topics ranging from daily life in the fortress to the life of Piri Reis of Gallipoli, the organizational structure and defense strategies of Ottoman fortresses, commerce and religious practices are conveyed to the museum's visitors using today's technology. Artefacts from the Wars of Çanakkale discovered during the restoration of the fortress and ceramic plates are also among museum's other exhibits. ●

## Çimenlik Kalesi

Fatih Sultan Mehmet tarafından 1462-63 yıllarında yaptırılan Çimenlik Kalesi (Kale-i Sultaniye), Sarıçay ile deniz arasında kalan düzlüğe inşa edildi. Bir dış sur ve bu dış surun ortasındaki ana kuleden oluşan kale, yaklaşık 110x160 metre ölçülerinde ve yüksekliği 11 metredir. Zaman içinde doğan ihtiyaçlara göre tadilatın geçirilen kalede, 19. yüzyılda boğaza paralel batı sur duvarları yıkılarak çağın silah teknolojisine uygun top mevzileri ve cephanelikler inşa edildi. 1915 Çanakkale savaşlarında kale Merkez Savunma Grubu'nun sevk ve idare mevkii oldu. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından restore edilen ve halen askeri müze olarak hizmet veren kalenin bahçesi ve park alanında Çanakkale Savaşları'nda ve farklı dönemlerde kullanılmış değişik uluslara ait topların yanı sıra, top taşıma arabaları, tanksavarlar, mayınlar, denizden çıkarılan bir Alman denizaltı kalıntısı ve Nusret mayın gemisinin maketi sergileniyor. ●



## Fortress of Çimenlik

Commissioned by Mehmet the Conqueror to be built in 1462-63, the Fortress of Çimenlik (Kale-i Sultaniye) is situated on the plains between Sarıçay and the sea. Comprising of an outer wall and a tower in its middle, the fortress measures 110x160 meters, with a height of 11 meters. The fortress has been renovated on occasion, as required by the passage of time. In the 19<sup>th</sup> century, the western walls running parallel to the Strait were demolished and new gun emplacements and arsenals were built in accordance with the weaponry technology of the times. The fortress was used as the center of command and control by the Central Defence Group during the 1915 Çanakkale Wars. Having been restored by the Ministry of Culture and Tourism and currently serving as a military museum, the fortress houses in its garden and parkland cannons that belonged to armies of different nations and were used in the Çanakkale Wars and other periods, as well as gun carriages, tank destroyers, mines, the remains of a German submarine recovered from the sea, and a model of Nusret the minelayer. ●





## Kumkale Kalesi

1657-1659 arasında Valide Hatice Turhan Sultan tarafından Mimar Mustafa Ağa'ya yaptırılan Kumkale Kalesi, Çanakkale Boğazı'nın girişinde, Anadolu kıyısında, Seddülbahir Kalesi'nin tam karşısında bulunuyor. Kalenin yapımında, Klasik dönemde ve Roma döneminde aktif olarak kullanılan Kestanbol ve Yeniköy Ocakları başta olmak üzere, yakın çevredeki taş ocaklarından çıkarılan taşlar kullanılmış. Beş kilometre uzaklıktaki Troya Antik Şehri kalıntılarındaki taşların da kale duvarının yapımında kullanıldığı sanılıyor. Bugün yalnızca güney tarafındaki beş kulesi ayakta kalmış olan kalenin kuzeyinde, deniz tarafında yer alan kuleler Birinci Dünya Savaşı'nda yoğun top ateşi altında kalarak tamamen yıkıldı. Bu kulelerin yerine savunma amaçlı bonetler (sığınak) inşa edilmiş. Bugün 13 tane bonet yıllar geçmesine rağmen ayakta duruyor. Kalenin ana yapısı içinde bir cami ile iki hamam, kuzeybatı sahilinde de küçük bir iskele ve mendirek kalıntılarına rastlanıyor. ●

## Fortress of Kumkale

Commissioned by Valide Hatice Turhan Sultan to be built in 1657-1659 by Architect Mustafa Agha, the Fortress of Kumkale is located in the mouth of the Strait, on the Anatolian shore, right opposite the Fortress of Seddülbahir. Stones that were used in the construction of the fortress came from nearby quarries including Kestanbol and Yeniköy Quarries which were active during the Classical and Roman periods. It is also assumed that the remains of the ancient city of Troy, which is only five kilometers away, are on the walls of the fortress. Today, only five of the fortress's towers remain in the southern section. The towers in the sea-facing northern section were fully destroyed under heavy artillery fire during World War I. In order to replace these towers, 13 defense shelters were constructed, and they are still standing today. Inside the main body of the fortress can be found a mosque, two Turkish baths, a small pier on the northwestern shore and remains of a breakwater. ●

## Nara Kalesi

III. Selim döneminde yapımına başlanan ve II. Mahmut döneminde tamamlanan Nara kalesi, Bigalı kalesinin tam karşısındaki Nara burnunda, hem Marmara Denizi tarafını hem de Ege Denizi tarafını rahatlıkla görebilen önemli bir konumdadır. Çanakkale'ye iki kilometre mesafedeki Nara Kalesi, cephane deposu, dış duvar ve ana kule kısımlarından meydana geliyor. 840 metrekarelik bir alana yayılan kale, iç ve dış bükey dış sur ile yarım kubbelerle oluşturulan kare planlı bir iç kaleden oluşuyor. Kale duvarlarının yapımında Abidos Antik Kenti kalıntılarının kullanıldığı tahmin ediliyor. Nara Kalesi 1983-1985 yılları arasında Boğaz Komutanlığı tarafından aslına uygun olarak restore edildi. Halen Çanakkale Boğaz Komutanlığı tarafından kullanılan Nara Kalesi'nde, komutanlık bünyesinde konferans, tören, toplantı ve bando konserleri düzenleniyor. ●

## Fortress of Nara

The construction of this fortress began during the reign of Sultan Selim III and was completed under Sultan Mahmut II. It is situated on the Nara cape right opposite the fortress of Bigalı, with a view of both the Marmara Sea and the Aegean Sea. The Fortress of Nara is located two kilometers outside of Çanakkale and consists of an artillery, an outer wall, and parts of the main tower. Covering 840 m<sup>2</sup>, the fortress's architectural plan is composed of a concavo-convex outer wall and a square-shaped donjon made up of half domes. It is presumed that the remains of the ancient city of Abydos were used in the construction of the fortress walls. The Fortress of Nara was restored in 1983-1985 by the Strait Commandership, staying faithful to the original design. It is currently used by the Çanakkale Strait Commandership to host conferences, ceremonies, meetings and brassband concerts. ●





# TURİZM SEKTÖRÜ KATLANARAK BÜYÜYECEK TOURISM SECTOR WILL GROW EXPONENTIALLY

1915Çanakkale Köprüsü'nün turizme olası etkilerini Çanakkale ve Gelibolu'da otel yöneticileriyle konuştuk. Bölgenin turizm temsilcileri köprünün Marmara, Ege, Trakya bölgeleri ile Balkan ülkelerinden hem kısa hem de uzun dönem konaklamaları büyük ölçüde artıracığını, yeni turizm değerlerinin yaratılmasına katkıda bulunacağını düşünüyor.

We talked to the hotel managers in Çanakkale and Gallipoli about how the 1915Çanakkale Bridge will impact tourism in the area. The representatives of tourism in the region are of the opinion that the bridge will substantially increase both short-term and long-term stays of tourists from the regions of Marmara, Aegean, Thrace and the Balkan countries, as well as contribute to the creation of new tourism assets.

YAVUZ HARANI



**“Köprü açılrsa da kurtulsak**

**şu gemi çilesinden.”**

**“I can't wait for the bridge to open and  
save us from this ordeal with the ferries.”**

**ALİ AKOL**

**Çanakkale Akol Otel Genel Müdürü General Manager**

Açıldığı günden bugüne, yani 30 yıldır bu oteli yönetiyorum. Yıllardır, “Çanakkale halkı gemi kuyruğu olsa da iş yapsak diye düşünür.” şeklinde bir söylem var. Bu, tamamen, köprünün yapılmasını istemeyenlerin uydurduğu bir şey. Çünkü bu kuyruklarda kimse arabasının başından ayrılmaz. Yürekten söylüyorum, köprü yapılıyor diye çok mutlu, çok heyecanlıyım. Her gün düşünüyorum “Şu köprü açılrsa da kurtulsak şu gemi çilesinden.” diye. Geminin benim işimi doğrudan etkileyen bir tarafı da var; gemi kuyruğu uzadığı zaman, otelimin önü trafiğe kapanıyor. Dolayısıyla benim otelime giriş çıkış olmuyor. Otomobiliyle gelen ziyaretçilerin arka yollardan gelip oteli bulmaları gerekiyor. Bazı Çanakkaleliler bile arka kapımı bulamazken, yabancı insan nasıl gelsin? Köprünün bitmesine bir-iki sene kaldı diye sabrediyorum. Otelimin önünü trafiğe kapatıyorsun, otelimin ön kapısını. Nereden gelecek müşteri? Gelemez, imkânsız.

I have been managing this hotel since it opened thirty years ago. For years, a misconception has prevailed about the people of Çanakkale supposedly looking forward to the ferry queues because they think it will be good for business. Unfortunately, this is the fabrication of people who are against the bridge. Because the fact of the matter is that no one wants to leave their cars while they wait in these queues. I can declare in all honesty and sincerity that I am happy about this bridge. Not a day passes in which I don't think “I can't wait for the bridge to open and save us from this ordeal with the ferries.” In fact, the ferry impinges on my hotel quite directly in that when the queue gets too long, it obstructs the entry to my hotel. The front entrance gets cancelled in a sense. The guests arriving by car end up having to drive round the back alleys to find our building. When even the locals of Çanakkale can't find my back door, how can a total stranger be expected to do it? I am just biding my time until the bridge

Neticede ticari olarak bana böyle bir zararı var. Turizm demek ulaşım demektir, ulaşımın olmadığı yerde turizm olmaz. Eğlencenin, aktivitenin olmadığı yerde turizm olmaz. Köprü bütün bunları beraberinde bize getirecektir.

Her İstanbul'dan buraya gelişte, her buradan İstanbul'a gidişte, benim için ve çevremdeki tanıdığım arkadaşlarım için inanılmaz bir stres kaynağıdır gemiyle geçmek. Köprü yok, geminin sırasını bekle, gelirken kuyruk var mı yok mu?... Bazen gemiye yetişme kaygısıyla sürat ve kaza riski artıyor. Köprü olsun diye heyecanla bekliyorum. İnanın siz röportaj yapıyorsunuz diye söylemiyorum; bizim için çok heyecan verici bir şey, ben çok mutluyum köprü yapılacak diye. Köyler bile geliştii, değışti. "Çanakkale küçük olsun bizim olsun." mantığı ile hayatımızı nasıl sürdürebiliriz? Senin işine gelmeyebilir bazı değışim ve gelişimler, bu da normaldir. Ama genel olarak baktığında gelişimin ve değışimin önünde duramazsın. Akıllı insansan ayak uydurursun, değilsen yerinde sayarsın. Ben kişisel olarak çok mutluyum. Bir an önce açılış, Allah kısmet etsin bana diyorum, şu köprüden bir geçeyim... İstanbul'dan, Trakya'dan kentimize gelmek isteyen çok fazla insan var. Tek sorunları ve en büyük sorunları gemi. Ben şuna çok inanıyorum; hafta sonu tatillerinde hatta sadece bir gün için Çanakkale'ye gelecek çok fazla İstanbullu, Trakyalı var.

Ayrıca ben Bulgaristan, Romanya ve Yunanistan'da 15 yıl boyunca turizm fuarlarına katıldım. Özellikle Romenler çok severler Çanakkale'de bulunmayı; Bulgarlar, Yunanlar da öyle... Tek sorunları var: Ulaşım. Oradaki acentecilerin en büyük sorunları da gemi ile Anadolu yakasına geçmek. Köprü, Çanakkale'de turizmi en az ikiye katlayacaktır. Çanakkale'nin marka değerini inanılmaz yükseltecektir. Yani yılların birikimiyle söylüyorum, hiç şüphem yok, çok fazla katkısı olacak. Hem bireysel hem de grup olarak çok daha fazla ziyaretçi olacak. 1915Çanakkale dünyanın en önemli yatırımlarından biridir. Türkiye'nin incisi olacak güzellikte bir yapı. ●



gets finished which is only another couple of years. We are talking about my front door here. How can you obstruct that? How will the customers enter the establishment? They can't. It's not possible. So, I suffer from the financial repercussions of this. Tourism means transportation, where there's no transportation, there's no tourism. Where there's no entertainment and activity, there's no tourism. The bridge will bring us all of that.

The ferry crossing which is a part of every journey from Istanbul to here and vice versa is incredibly stressful for me and my friends. There's no bridge, so we have to wait in the queue for the ferry, then on the way back we worry about whether there'll be a queue or not. Sometimes the anxiety to catch the ferry causes the drivers to speed which increases accident risks. I am really looking forward to the bridge. Really, I am not saying that for the sake of the interview; this is a source of great excitement for us and I am extremely happy about it. Even the villages have changed and improved. "Let Çanakkale be small as long as it's ours." approach is not sustainable in this day and age. You may not like some of the changes and improvements which is also normal, but you can't stand in the way of development. If you are a smart person, you adapt. If not, you stall, and you're left behind. I am personally very happy. I am praying to God for the opportunity to cross the bridge once it's finished. Lots of people want to come to our city from Istanbul and the Thrace. The only problem is the ferry. I believe that a very large number of Istanbulites and Thracians will be coming to Çanakkale just for the weekend and even for daytrips.

I have attended tourism fairs for 15 years in Bulgaria, Romania, and Greece. Especially Romanians would love to spend time in Çanakkale, just as Bulgarians and Greeks would. Again, only one thing stands in their way: Transportation. The biggest problem faced by the agencies there is the ferry crossing to the Anatolian shore. Thanks to the bridge, the increase in tourism will at least be double fold. Çanakkale's brand value will rise. Number of visitors, both individuals and groups, will multiply rapidly. In terms of global investments, 1915Çanakkale is one of the first and foremost. It is so beautiful that it can simply be called the pearl of Turkey. ●

**“Burada hayatı feribota göre planlamak gerekiyor.”**

**“Here, life needs to be planned with the ferry in mind.”**

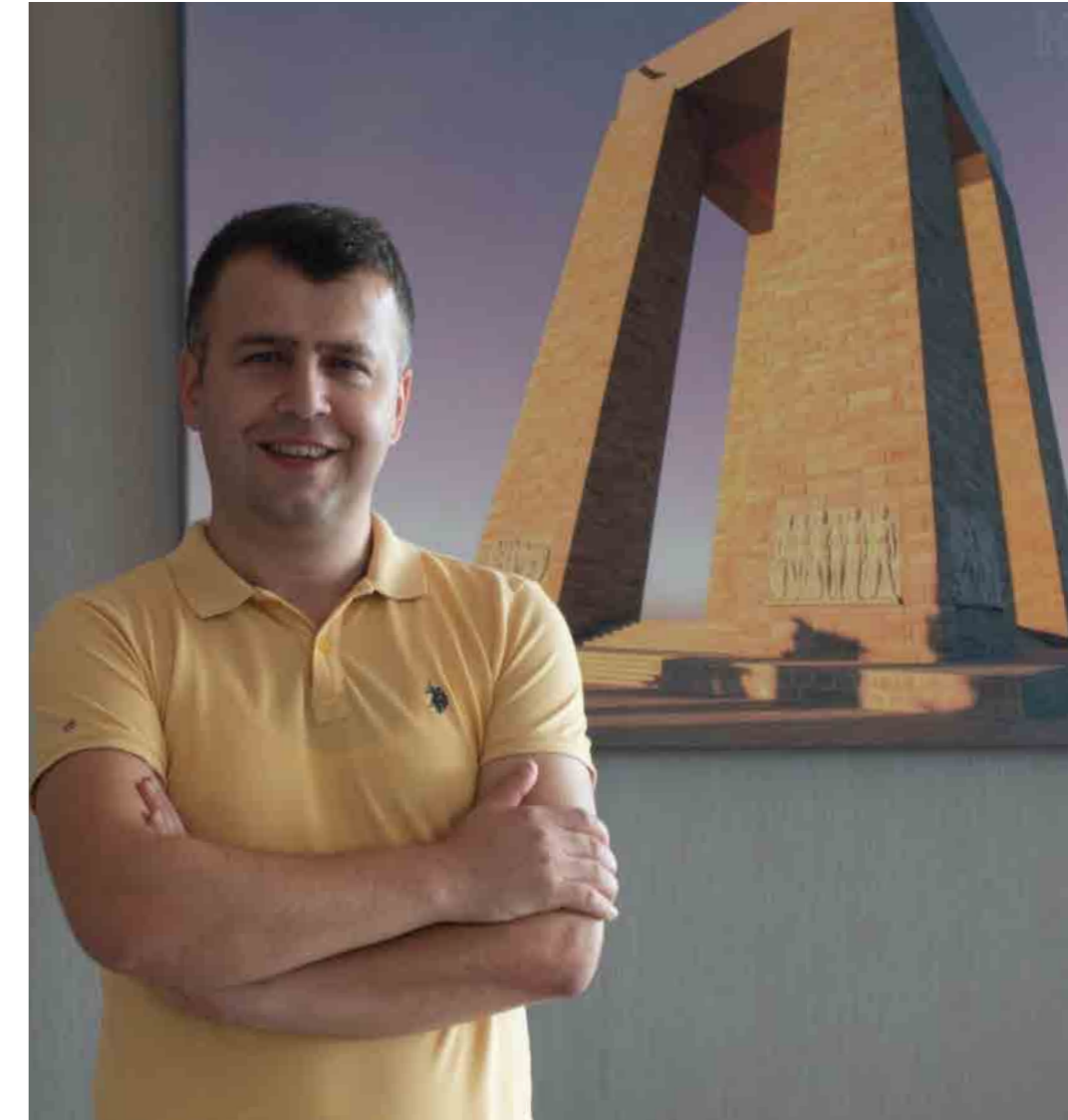
**YÜKSEL BEKTAŞ**  
**Gelibolu Hampton By Hilton Satış Pazarlama Müdürü Sales and Marketing Manager**

Otelimiz üç yıl önce açıldı, ben de açıldığı gündün bu yana buradayım. Pandemi öncesinde gruplarımız çok oluyordu bizim; özellikle Uzakdoğu'dan. İzmir, Bergama, Assos'tan kuzeye doğru çıkıp burada kalıyor, sonra da İstanbul'a gidiyorlardı. Feribot kuyruğuna çok takılıyorlardı. Ortalama iki saati bulan kuyruklar oluyordu. Biz de onların mağdur olmaması için, otobüsten inip feribotla yürüyerek geçmelerini öneriyorduk, sonra personelimiz kendi araçlarıyla konukları buraya getiriyordu, böylece onlar da mağdur olmuyordu. Biz bunu yapmasak, otobüse binseler ancak gece yarısı ya da daha geç saatte burada olabilecekler. Oysa feribota yaya olarak binince saat 19.00 civarı otelde olabiliyorlardı.

Köprü turizme de olumlu şekilde yansıtacak bence. Otelimiz Gelibolu tarafında, biz daha çok İstanbul ve civarından insanları konuk ediyoruz. Ege tarafından, özellikle İzmir ve Balıkesir'den konuklarımız gelmeyi çok istiyor. Hatta bazen Gelibolu yakasında olduğumuzu öğrenince, "Aa biz sizi Çanakkale tarafında biliyoruz." diyerek rezervasyonlarını iptal edenler oluyor. Köprü bunların hepsini ortadan kaldıracak. Örneğin Ege Bölgesi'ndeki insanlar Şehitler Abidesi'ni ziyaret etmek için plan yapıyor ama uzun bir feribot kuyruğuna denk geldiklerinde bu programlarını iptal etmek zorunda kalıyorlar.

Mesleki açıdan durum böyle, ayrıca kişisel olarak da etkilendiğimiz oluyor. Bu konuda verebileceğimi en iyi örnek kızımın doğumu. Aralık 2018'de kızım dünyaya geldi. Feribot kuyruğu nedeniyle hastaneye ulaşmamız sorun olur diye tedirgin olduğumuz için doğumu burada gerçekleştirmedik, önceden Çorlu'ya, eşimin memleketine gittik. Burada hayatı feribota göre planlamak gerekiyor. ●

Our hotel was opened three years ago, and I have been here since the beginning. Before the pandemic, we used to get many groups, especially from the Far East. They would leave from İzmir, Bergama, Assos and travel north, make a stop here and then go to Istanbul. They used to get stuck in the ferry queues a lot. The average waiting time in the queue was at least two hours. In order to save them some trouble, we were advising them to get off the bus and board the ferry as pedestrians. Then our staff would collect the guests at the port and drive them here. If we didn't offer this service and they tried to get here by bus, they would arrive here at midnight or later. This option allowed them to get here around 19:00. The bridge will have a positive impact also on tourism. Our hotel is on the Gallipoli side. Our guests come mostly from Istanbul and its environs. We get a lot of enquiries from the Aegean, especially from İzmir and Balıkesir. But when they find out that we are on the Gallipoli shore, they don't book or even cancel their bookings sometimes. The bridge will change all that. For example, when people from the Aegean make plans to visit the Martyrs Monument, if they end up in a long queue for the ferry, they find themselves obliged to cancel that plan. From a professional perspective, this is the situation. But we are also affected personally. I can give the birth of my daughter as an example. She was born in December 2018. We were concerned that we wouldn't be able to make it to the hospital because of the ferry queue, so we went to Çorlu, my wife's hometown, beforehand. Here, life needs to be planned with the ferry in mind. ●



“Yeni turizm değerleri ortaya çıkacak.”

“New tourism assets will be generated.”

**MEHMET SATAR**  
Çanakkale Kolin Hotel Genel Müdürü  
General Manager



31 yıldır turizm sektöründeyim, aynı zamanda Türkiye Otelciler Birliği'nin Çanakkale temsilcisiyim. Bizim otelimiz feribot iskelesinden uzakta, kuyrukların bize doğrudan bir etkisi yok gibi görünse de, tur otobüslerinin buraya ulaşımı ile ilgili ciddi sıkıntılar, gecikmeler yaşanıyor. Çünkü feribot yüzünden yaşanan gecikmeler nedeniyle otele giriş saatleri gece yarısına kalabiliyor. İnsanlar yorgun ve sabırsız bir halde bir an önce odalarına yerleşmek istiyor. İstanbul'dan kendi otomobiliyle gelenler, “Gelibolu-Lapseki'yi mi kullanayım, Eceabat'ı mı kullanayım, Kilitbahir'i mi kullanayım.” diye ideal güzergâh ve zamanlamayı hesaplamaya çalışıyor. Buna rağmen hafta sonlarında bayram tatillerinde yaşanan yoğunluk nedeniyle, insanlar heyecanla geldikleri Gelibolu'dan Çanakkale'ye geçemiyor bazen. Ben çok misafirle burada konuştum; “Karşıdan görüyoruz Mehmet Bey, ulaşamıyoruz, yorgunuz.” diyerek rezervasyon iptal ediyorlar. Gelse bile çoluk çocuğu ile üç saat otomobil içinde bekleyen insanların bitkinliğini çok iyi biliyorum. Bu zaman zaman, biz karayoluyla gidip gelirken, bizim için de zorluk teşkil etmiştir. Ama maalesef bu coğrafyada, bu *hinterland*'ta bir iş yapıyorsanız, yaşayabileceğiniz zorlukların en başında var bu. Hava şartlarına bağlı değişebilir, zaman zaman yetişemeyebilirsiniz. Trafik şartlarına bağlı değişebilir. İptal olan seferler, hiç umulmadık bir şekilde bekletilen feribotlar... Yer bulamayabilirsiniz. Çok keyifli başlayan tatil eziyete dönüşebilir. İnsan geldiğinde yılmın bir şekilde gelmişse, kötü etkilerle başlıyor tatiline veya ziyaretine. Çanakkale'yi bu olumsuzluklarla hatırlatmamak lazım insanlara. O yüzden köprünün bölgeye inanılmaz bir katkısı olacağını farkındayım.

I have been in the tourism sector for 31 years. I am also the Çanakkale representative of the Turkish Hoteliers Association. Our hotel is located far from the ferry port, so even though we appear to be unaffected by the queues, we also suffer from serious mishaps related to the late arrival of tour buses. Sometimes these delays push the check-ins as far as midnight. At that hour, people are usually too tired and have little patience. Those travelling by their own cars from Istanbul try to work out the ideal route and schedule, torn between Gallipoli-Lapseki and Eceabat or Kilitbahir. The busy traffic in the weekends and holidays sometimes discourages people from crossing over to Çanakkale from Gallipoli. I have had such conversations with so many clients; “We can see your place from across the water Mehmet Bey, but we can't reach you, we are too tired.” When they do arrive, they are usually so tired because they've been stuck inside a car with their kids, waiting for all those hours. From time to time, this has posed problems also for us travelling on the motorway. But unfortunately, if you are doing business on this hinterland, this comes at the top of the list in terms of the challenges you'll face. The weather, the traffic, these are all determining factors. You might not make it on time, there may be cancellations, or you might get there on time, but you may not be able to find a seat. Your holiday may turn into a hellish experience. If you are already exhausted on arrival, your holiday is off to a bad start anyway. We must not allow Çanakkale to be imprinted in people's minds with this negative image. So, I am well aware that the bridge will make incredible contributions to the region. The ferry queues put a serious strain on the lives of the locals here. For example,

Feribot kuyrukları burada yaşayan insanların yaşamını da çok güçleştiriyor. Aşağı inip feribot iskelesinin oradan sağa dönemiyorsunuz. Daha erken dönüp daha ileriden gelmeniz lazım. Çanakkale başlı başına bir çekim merkezi. Ben buraya taşındıktan sonra konuştuğum birçok insan, hep buraya gelme hayalleri kuruyor. Bu hayalleri köprünün hizmete girmesi ile gerçekleştirebilecek belki.

Ayrıca, sadece Kuzey Ege ve Trakya'yı değil, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Makedonya gibi Balkan ülkelerini de birbirine bağlayacak bu köprü. Almanya'dan bile gelen var. Çok daha rahat ulaşacaklar. Buradan giren herkes, eğer Ege Bölgesi'ne, Akdeniz'e gidecekse, bu *hinterland*'taki karayollarını kullanarak gidiyor. Bu anlamda köprünün bize gerçekten hem döviz getirisi olacak hem de bölgeye gelişme imkânı sağlayacaktır. Bunu gerçekten hepimiz sabırsızlıkla bekliyoruz. Ulaşım süresinin kısalması, bizim satış-pazarlama anlamında en çok tanıtım yaptığımız bölge İstanbul'da bize avantaj sağlayacaktır. Çalıştığımız acentelerin merkezleri İstanbul'da. Günübürlük gidip gelmek köprü ile birlikte çok daha kısa ve zahmetsiz olacaktır. Ben bu anlamda bölge için, Türkiye'nin eşsiz coğrafyası için çok mutluyum. Ancak sektörel gelişimin de ulaşımındaki gelişime paralel ilerlemesinden yanayım. Eğer bu gerçekleşirse, daha iyi tanıtım faaliyetleri ile bölgede turizm sektörünün katlanarak büyüyeceğini düşünüyorum. Tanıtımın altını çizmek isterim, yurt dışındaki fuarlarda gözlemlediğimiz bir şey bu; Truva'nın Yunanistan'da olduğu sanılıyor. Uzun süreli konaklamaları çoğaltmak için de bölgenin tanıtımına daha çok önem verilmeli. Adatepe ve Yeşilyurt'a, Asos'a, Ayazma'ya gidilebilir. Ancak buralara gittiğinizde gerçek anlamda yemek yiyebileceğiniz, insani ihtiyaçlarınızı gün içerisinde yeme-içme anlamında karşılayabileceğiniz tesislerin olmayışı, ister istemez hayal kırıklığı yaratıyor. Eğer bölgede bunlar oluşturulursa, konaklama süresi de uzatılabilir, bundan esnaf da faydalanır. İnsanlar geldikleri yeri sevdikleri zaman konaklama süresini uzatıyor. Bizim tesisimizde bir gece konaklamayı seçip de sonra iki üç güne çıkarırlar, özellikle Romen konuklar. Bu bölge resort olarak adlandırdığımız deniz, kum, güneş tatili yapılan bir yer değil. Ama burada özellikle Eylül ayında, havanın güzel olduğu, rüzgârın kesildiği dönemlerde denizden de faydalanabilir insanlar. Uçurtma sörfü konusunda burası gelişime çok açık bir bölge. Muğla, Aktepe, Çeşme, Alaçatı gibi burada da uçurtma sörfü yapılabilir. Eşsiz bir coğrafya. Güzelyalı sahillerinde de yapılabilir. Bizim tesisimizin önünden de *kitesurfing* yapıma ihtimali var; geçmişte düşünülmüş, bunu aktif hale getireceğiz. Özellikle Balkan pazarından ciddi bir pay almayı düşünüyoruz, hedefliyoruz. Köprünün elbette ki en çok faydası, katkısı turizm sektörüne olacaktır. Bununla alakalı, sabırsızlıkla, hepimiz ciddi bir beklenti içindeyiz. ●

you can't go down and just make a right at the ferry port. You have to turn way before and make a long detour. Çanakkale is a center of attraction in itself. After I moved here, I have talked to so many people who were really eager to come here. Maybe the bridge will help these dreams come true. The bridge will connect not only the North Aegean to Thrace but will also unite the Balkan countries such as Bulgaria, Greece, Romania, Macedonia. There are even people coming from Germany. It will be so much easier for them to get here. Anyone who enters through here, if they're on their way to the Aegean or the Mediterranean, they end up using the motorways on this hinterland. In that sense, the bridge will benefit us both economically and developmentally. We are all really looking forward to that. The shortening of the transportation time will bring us leverage in a region like Istanbul where we invest our energies most heavily in terms of marketing and sales. The agencies we work with are all based in Istanbul. Day trips will be so much more viable when the bridge is operational. In that sense, I am incredibly happy on behalf of this region and Turkey. However, I am in favor of sectoral development running in tandem with the development in transportation. When that happens, the tourism sector in the region will grow multiple fold backed up by better publicity efforts. I would like to emphasize publicity here, based on what we experience in international tourism fairs. People abroad seem to think that Troy is in Greece, for example. Publicity is also important if we want to multiply the number of long-stay guests.

Adatepe, Yeşilyurt, Assos and Ayazma are touristic destinations

**Özellikle Balkan pazarından ciddi bir pay almayı düşünüyoruz, hedefliyoruz.**  
**We are expecting and aiming to get a serious share in the Balkan market.**

but when you get there, to find that there aren't adequate facilities to meet your basic needs is ultimately disappointing. With the provision of such facilities, long-stays can be increased, and the local businesses can prosper. When people like a destination, they tend to extend their stay. In our establishment, it is usually the Romanian guests who originally book for one night but then end up staying for two or three nights. This is not what

you would call a “resort” where you can enjoy a beach holiday. However, people can still go in the sea in September when the weather is still nice and no longer windy. This place also has a lot of potential for development in terms of “kitesurfing”, much like Muğla, Aktepe, Çeşme and Alaçatı. It is already done on the beaches of Güzelyalı. Our facility is also suitable for this activity. It was considered in the past and we will be putting it into motion soon. We are expecting and aiming to get a serious share in the Balkan market. The tourism sector will certainly benefit the most from the bridge. We are all looking forward to this. ●

**“Sadece iki ayağı varken bile köprünün etkisini görüyoruz.”**

**“With only two legs finished, we can already see its positive impact.”**

**YİĞİT CAN**  
**Gelibolu Taş Konak Boutique Hotel**  
**Genel Müdürü General Manager**

Otelimiz 2017 yılının Ağustos ayında hizmete girdi; daha önce burada kafe işletiyorduk. Çanakkale yaz-kış, yerli ve yabancı ziyaretçi çekebilecek yapıya, potansiyele sahip. Ama biz yabancı turistlerden sadece Anzak döneminde yararlanabiliyoruz. Bu yıl zaten pandemi nedeniyle o da pek olmadı. Artık önceki yıllara göre daha kısa süre ziyarete geliyorlar. Bir de, yabancı turist olarak sayarsak, Almanya’da, Fransa’da yaşayan Türk vatandaşları geçiş için kullanıyor Gelibolu’yu.

Feribot bekleme sürelerinin uzunluğu nedeniyle zaman zaman da olsa rezervasyon iptali ile karşı karşıya kalıyoruz. Örneğin konuğumuz Lapseki’de üç-dört saat sıra bekliyor, sıra beklemekten sıkılıyor, yoruluyor haklı olarak. Akşam üzeri gelip biraz gezecek, dinlenecekken gelmekten vazgeçiyor; Çanakkale’de ya da bulduğu başka bir yerde konaklıyor. Zaten küçük bir işletmeyiz, bu tür olaylar bizim için beklenmedik kayıplara yol açıyor. Bir de samimi olduğumuz, bu nedenle kapora almadığımız müşterilerimizden böyle bir talep gelmesi, haliyle bizi daha da fazla etkiliyor. Köprü bu tür kayıpları ortadan kaldıracak bizim adımıza. Ayrıca konuklarımıza detaylı yol tarifi verirken kesinlikle iskele tarafından gelmemelerini, üstten dolaşarak gelmelerini söylüyoruz. Yalnızca iki kilometrelik mesafe ama inanılmaz kuyruk oluyor; hele bir de yoğun bir dönemse. Ben bile o trafiğe girmemek için motosiklet satın aldım.

Biz en önemli müşterilerimizi İstanbul, Edirne ve Tekirdağ’dan alıyoruz. Köprü projesi ile birlikte İstanbul yolu kısalacak. İnsanlar İstanbul’dan iyice sıkılmış durumda, bir de son yıllarda Gelibolu daha çok biliniyor, tercih ediliyor. Köprünün bu sürecin olumlu yönde ilerlemesine büyük katkısı olacağını, Gelibolu’yu sanki İstanbul’un arka bahçesi yapacağını düşünüyorum. Tabii halihazırda Ege’den gelen, buraları tercih eden konuklarımızın sayısının da artacağından eminim. Şu anda sadece iki ayağı varken bile köprünün etkisini görüyoruz, açılıncaya işlerimize daha da olumlu etki yapacağını düşünüyorum. ●

Our hotel was opened in August 2017. Before that we were running a cafe in the same location. Çanakkale has the potential to attract local and foreign tourists all year round. However, we currently get the foreign tourists only during the ANZAC commemorations. This year, that was also not possible due to the pandemic. Compared to earlier years, the ANZAC tourists tend to prefer shorter stays now. Then there are the Turkish nationals who reside in Germany and France. I don’t know if we can count them among foreign tourists, but they also use Gallipoli as a transit route.

We do get cancellations of reservations –albeit from time to time– on account of the long ferry queues. For example, our guest waits for three-four hours in the queue, then naturally she gets tired of waiting. Even though the original plan was to come here, rest a little and enjoy the sights, she changes her mind and decides to stay in Çanakkale or elsewhere. We are a small establishment, so this is actually a big loss for us. Sometimes we know the guests and we waiver the deposit. When the cancellation comes from such guests, we are really affected quite badly. The bridge will eliminate such losses. Also, at the moment, when we give detailed address description to our guests, we tell them not to come via the port, but take the detour. It is only a matter of two kilometers, but the queue gets to be incredible; especially in busy periods. I bought a motorbike just to avoid that traffic.

Our top client segment is from İstanbul, Edirne and Tekirdağ. The bridge project will shorten the distance to and from İstanbul. People are really fed up with İstanbul right now and Gallipoli has increased its popularity in the recent years. I think that the bridge will have a positive impact on this process and Gallipoli will be like the back garden of İstanbul. I am also convinced that the current number of guests from the Aegean will multiply as well. With only two legs finished, we can already see the positive impacts of the bridge. Just imagine how it will boost our business when it opens. ●



**“Turizm gözle görülür şekilde canlanacak.”**

**“Tourism will be visibly revived.”**

**SALİH YÜKSEL**  
**Çanakkale Büyük Truva**  
**Oteli Genel Müdürü**  
**General Manager**

36 yıldır bu otelde çalışıyorum ve şu anda genel müdürlük görevini yürütüyorum. Sadece Çanakkale değil, Türkiye genelinden bakarsak çok yol kat etti turizm. Pandeminin ardından Haziran itibarıyla gelen düzenlemeler sonrasında Çanakkale turizmde payını aldı. Yerli turizme yönelik ve kısa süreli de olsa her zaman olduğu gibi bir köprü vazifesi gördü. Hem Bursa’dan hem de İstanbul’dan çıkan insanların konaklama yeri oldu.

Feribot iptallerinde ya da kuyruklarda, tam hazırlık yapıyorsunuz, grup gelemiyor.

Otobüs sırada kalıyor, konuklarımız odalarında dinlenemese de en azından yemeklerini yiyor bu arada. Valizlerin, konukların ardından gecenin birinde ikisinde geldiği oluyor.

Özellikle İzmir tarafından buraya, günübirlik olmayan konukların daha fazla geleceğini düşünüyorum köprü açıldıktan sonra. Ayrıca İstanbul’un Avrupa Yakası’ndan gelen müşteri sayısında da ciddi artış olacağını, turizmin gözle görülür şekilde canlanacağını düşünüyorum. Silivri gibi bize yakın bölgelerde yaşayanlar, belki akşam yemeğine de gelecek geri dönecek.

Bizim sektördeki bazı arkadaşlarımız grup konaklamalarının Ayvalık’a doğru ineceğini düşünüyor. Ama ben bunu tercih edebileceklerini zannetmiyorum. Çünkü turistler Truva’yı görmeden gitmiyor doğal olarak. İstanbul’dan yola çıkan turlar sabah 5.00-6.00 civarı harekete geçiyor, burada öğle yemeğini yiyor, sonra Truva’ya geçiyor. Köprüden sonra, konuklar daha geç saatlerde İstanbul’dan hareket edip daha az yorulacaklar. ●



I have worked in this hotel for 36 years and now I am the general manager. In all this time, tourism has come a long way not just in Çanakkale but in the whole of Turkey. After the pandemic, following the regulations introduced in June, Çanakkale received its share of tourism. Even though the tourism was local and short-term, Çanakkale has served as a bridge just like it always has. It was a place to take a break for people coming from Bursa and İstanbul. In the case of ferry cancellations and queues, sometimes the group you are expecting does not make it and you are left high and dry, having made all the preparations in advance. Sometimes the bus gets stuck in the queue, and we provide the guests with meals while they wait. Sometimes the guests’ baggage arrives way past midnight. I think that more people from İzmir will be coming for long-stays after the bridge opens and that there will be a serious increase in the number of customers from İstanbul’s European side. Tourism will be visibly revived. Those who live in nearby regions like Silivri will maybe just come out here for dinner and then go back. Some of my friends in the sector believe that groups will prefer to go down to Ayvalık, but I don’t think that will be the case. Naturally, tourists rarely want to just pass through without seeing Troy. The tours that depart from İstanbul usually set off at 5 or 6 am, have lunch here, then go on to see Troy. After the bridge opens, it will be possible to set the time of departure at later hours which will mean they’ll have more energy when they get here. ●



## COĞRAFYA VE TARİHİ BULUŞTURAN LEZZETLERİYLE ÇANAKKALE

### A BLEND OF GEOGRAPHY AND HISTORY IN ÇANAKKALE'S TASTEFUL CUISINE

Çanakkale toprağın ve denizin bereketi sayesinde çok çeşitli, özgün lezzetler sunan, zengin bir mutfağa sahip. Farklı kültürlerin gelenekleri de Çanakkale mutfağında hâlâ varlığını sürdürüyor.

Thanks to the abundance of the sea and the soil, Çanakkale has a rich cuisine which offers a diverse range of unique tastes and harbors the traditions of different cultures. **HÜLYA EKŞİGİL**

**iki** körfez ve iki adayı içeren çok özel coğrafyasıyla, kilometrelerce süren bir sahil şeridine sahip Çanakkale. Bu bile bir kentin mutfağını zenginleştirmeye kendi başına yeterli, yaylalarından gelen süt ürünleri de bereketini taçlandırıyor. Çok az kent hem denizin bonkörce sunduklarından hem dağlarında, yaylalarında kendiliğinden

**ÇANAKKALE** has a very special geography encompassing two gulfs, two islands, and a coastline that stretches for many kilometers. While that in itself would be enough to enrich a city's cuisine, the milk delivered from its mountain pastures is like the cherry on top of this great abundance. Very few cities are fortunate enough to develop a cuisine that benefits not only

**Sardalya Gelibolu sahilindeki lokantalar için olsun, konservecilik için olsun balıkların yıldızı.**  
**The sardine is the superstar of fishes both for the restaurants along the Gallipoli coast and the canned food sector.**

yetişen bitkilerden hem de verimli tarlalarından, hayvancılıktan gelen mahsullerle oluşturabilir mutfağını. Üstelik Çanakkale hem anne hem de baba tarafından büyük miraslara konan şanslı çocuklar gibi. Burası, benzerine ender rastlanacak coğrafyanın üzerine her aşaması tarihe not düşen bir geçmişin ve o geçmişe yaraşır zenginlikteki kültürel çeşitliliğin de eklendiği bir kent. Türk, Türkmen, Boşnak, Rum, Yahudi, Roman, Pomak... Her biri kentin mutfağına kendi lezzetlerini taşımış, her birinin evinde pişen yemekler sonunda Çanakkaleli olmuş. Kentin çok kültürlü yıllarında esnafın, ev kadınlarının hatta mahalledeki çocukların paylaştığı, birbirine tanıttığı gelenekler, o geleneklere özgü lezzetler yıllar içinde eridiği potadan zengin bir mutfak çıkarmış ortaya. '70'li yılların başına kadar önemli bir Yahudi yerleşimi olan bu kentte bugün bu dine mensup üç aile kalmış olsa bile mutfağında da çarşısında da hâlâ o dönemden kalma izler var. Mübadelelerle göçüp giden Rumların varlıkları belki en çok Gökçeada ve

from the plentiful offerings of the sea but also from plants – either spontaneously growing in the mountain plateaus or cultivated by farmers in fertile fields– and the produce of livestock farming. In that sense, Çanakkale resembles children of good fortune who acquire a healthy inheritance both from the maternal and the paternal side. This is a city sprawled on a land of unmatched beauty, with every stage of its glorious past making an indelible mark in history and enriching our present day with its natural by-product, cultural diversity. Turkish, Turkoman, Bosniak, Greek, Jewish, Romani, Pomak... There was a time in the city's history when each community introduced its original flavors to the local cuisine. In this multicultural setting, the tastes and traditions shared by the artisans, housewives and even children contributed to the making of a remarkably rich local cuisine which eventually became a blending pot of all these different tastes. The city was an important Jewish settlement until the early 1970's. Today there are only three remaining Jewish families, but the local cuisine still embodies



Sardalya gelibolu sahilindeki lokantalar için olsun, konservecilik için olsun balıkların yıldızı.





**Sebze, Egeli her mutfak gibi Çanakkale mutfağının da baş tacı. As typically seen in Aegean cuisine, vegetables are like the jewel in the crown for Çanakkale's culinary practice.**

Bozcaada'da hissediliyor ama, aslında Çanakkale bugün denizden çıkan malzemeyi hakkıyla değerlendiriyorsa o da Rum nüfusun bu kente bıraktığı miras sayesinde. Giritlilerden dağlarındaki yeşilliklerin hakkını vermeyi, Yörüklerden mantar kültürünü, deve sucuğu gibi özel bir lezzeti, Balkan göçmenlerinden envai çeşit hamur işini dağarcığına katan, Antik Truva'dan beri bu coğrafyada üzümü şaraba dönüştürmeyi bilen Çanakkaleliler, farklı kültürlerden devraldıkları zengin mutfak mirasının tadını bugün kimi zaman evlerinde kimi zaman da kentin markalaşmış lokanta ve dükkanlarında çıkarıyorlar.

## Ege'nin Baş Döndürücü Bereketi

Yerli halkın Kösedere dediği Çanakkale domatesi hem ülkenin birçok yerine ulaşan ve çok tercih edilen bir tür hem de yüksek üretim kapasitesi nedeniyle salçadan pestile, kurutulmuşundan reçeline birçok yan ürünle Çanakkale'nin ekonomisine büyük katkı sağlıyor. Bayramiç, Ayvacık, Çan civarındaki köylerden gelen sütlerden, koyun, keçi ve inek sütlerinin karışımıyla yapılan Ezine peyniri ise

bir ülke markası. İyisi koyun sütünün ağırlıkta olduğu bir oranla üretiliyor. Gerçek Ezine peynirini arayanlar için sadece inek sütünden yapılmış bir Ezine peyniri yok hükmünde. Ayrıca Bayramiç'in susamı -ünlü helvalarına lezzetini veren de bu susam- ve buğdayı, Babakale sahilinden çıkan kalamar, Gelibolu'nun konservelerin üzerindeki güzel kızın resmiyle de hafızalarımıza kazınan sardalyası, Bozcaada'nın şaraplık üzüm bağları ve yemeye doyulmayan Çavuş üzümü, Gökçeada'nın zeytinlikleri, kokusu adayı saran kekik ve adaçayı, bademi ve baklası ile ünlü Çanakkale. Hele



traces of those people and times. Likewise, it has been a long time since the emigration of the Greeks during the Population Exchange and their past presence is perhaps most strongly felt in Gökçeada and Bozcaada. But today, if Çanakkale can benefit fully from the fruits of the sea, it is certainly thanks to the heritage handed down by the Greeks.

The people of Çanakkale learnt from the Cretans how to make the best of all the herbage found in their mountains. The nomadic Yuruk community taught them about the mushroom culture and the delicacy of the camel soudjouk. The Balkan settlers passed on the art of pastry and winemaking was a skill they had long ago inherited from the Ancient Trojans. So today, the people of Çanakkale are enjoying this rich cuisine inherited from a plethora of different cultures both in their homes and in the city's trademark restaurants and shops.

## Breathtaking Abundance of the Aegean

Çanakkale's locally grown tomatoes go by the name Kösedere among its people. Kösedere tomatoes are very popular not only locally but nationwide. The city's production capacity is very high for these tomatoes and the city's economy benefits greatly from a variety of by-products such as juice, paste, puree, jam, and sun-dried slices. Another local produce which has become a national trademark is the Ezine Cheese made from the milk of goats, cows, and sheep from villages in Bayramiç, Ayvacık and Çan. The best kind of Ezine Cheese has a higher proportion of sheep milk. For the connoisseur, if the cheese is made purely out of cow's milk, it is not to be considered Ezine Cheese. Other products Çanakkale is

baklanın kentteki yeri bambaşka. Bu kentin mutfağı ile ilgili önemli bir başvuru kaynağı olan "Çanak'ta Yemek" kitabının yazarı Hasan Açıanal, bugün Kordon olarak bilinen bölgenin eskiden boydan boya bakla tarlaları olduğundan söz ediyor. Bugün o tarlalar yok belki ama, o zaman baklacılık yapan ve soyadı Baklacı olan ailenin evi ile Baklacı Camii hâlâ ayakta. Kentin merkezinde kurulan Cuma Pazarı her mevsimde Ege'nin baş döndürücü bereketine sahne oluyor. Özellikle baharda boy boy enginarlar, körpe baklalar, envai çeşit otlar ve yeşilliklerle ünlü Tire pazarını aratmayacak bir pazar bu. Yazın göz alan kırmızılılarıyla domates-biber, sonbaharda karasıyla sarısıyla envai çeşit üzüm, kışın her çeşit kök sebzeyle her mevsimde birbirinden albenili tezgahlarının arasında dolaşmak tam bir göz ziyafeti.

Sardalya Gelibolu sahilindeki lokantalar için olsun, konservecilik için olsun balıkların yıldızı. Körfezin sularında en lezzetli sardalyalar tutuluyor ve bu besin değeri son derece yüksek balık sadece lokantalarda değil evlerin mutfaklarında da başköşeye kuruluyor. Marine edilerek, pişirmeden de tüketiliyor, asma yaprağına sarılıp ızgarası yapılarak da. Denizle iç içe bir hayatın Çanakkale mutfağındaki diğer popüler lezzetleri tercihen kırlangıç, lipsos veya iskorpitte yapılan balık çorbası, akya gibi beyaz etli balıklarla yapılan güveçler, kalamarın hem ızgarası hem tavası hem de pirinçli dolması, ahtapotun salatası ve ızgarası, taraklı -günümüzde daha çok midyeli yapılan- pilav ve Yahudilerden kalma bir erikli balık. İstanbul Yahudilerinin baharda yeşil erikle pişirdiği gelincik balığını Çanakkale'de sarpa balığı ile yapıyorlar. Lüfer Pilavı ise giderek daha az yapılsa da bu kentin en iddialı yemeklerinin başında geliyor.

famous for is the sesame -flavoring the city's celebrated halvas- and the wheat grown in Bayramiç, the calamary caught in Babakale, Gallipoli's sardines -imprinted in our memory with the picture of the beautiful girl on the cans- the vineyards, and delicious Çavuş grapes of Bozcaada, the olive groves of Gökçeada -an island often overtaken with the scent of thyme and sage. Finally, Çanakkale is well known for its broad beans which is a delicacy held especially dear by the locals. According to Hasan Açıanal who wrote the book titled "Çanak'ta Yemek" (Food in a Pot) about the local cuisine, in the area currently known as Kordon, there once were vast fields of broad beans. Those fields may no longer be there but the family house of some broad bean farmers, who took "Baklacı" (broad bean farmer) as their surname, still stands. There is also a mosque that goes by the name of Baklacı. The Friday Market set up in the town center becomes the stage where the Aegean's breathtaking abundance is displayed all year round. Especially in the spring, this market can readily compete with the celebrated Market of Tire, which is famous for its artichokes, baby broad beans, all kinds of greenery and herbage. The Friday Market offers an absolute feast for the eyes throughout the year, with the dazzling crimson hues of tomatoes and peppers in the summer, all kinds of grapes covering a whole spectrum of colors from yellow to black in the autumn, and root vegetables through the four seasons.





Tarhana Çorbası.  
Tarhana Soup.



Nohut Ekmeği.  
Chickpea Bread.



Reçelli Lor.  
Lor Cheese with Jam.

## Geleneksel Lezzetlerin Zenginliği

Deniz ürünlerinin dışında kalan yemeklerde geleneksel malzemeler başrolde. Tarhana bir çok yerde olduğu gibi Çanakkale’de de çok önemli bir besin malzemesi. Nasıl olmasın? Hayvancılıktan elde edilen yoğurt, göz alıcı domates ve biberler, baş döndürücü aromalarıyla taze otlar ve verimli tarlalardan gelen buğday birleşince ortaya nefis tarhanalar çıkıyor. Bu coğrafyanın tahılla olan ilişkisinde göcenin de yeri büyük. Çiğ buğdayın elde değişik irilikte taneler olarak öğütülmesiyle elde ediliyor göce. ‘Pütürlü un’ denen kıvamı, tarhananın da ana malzemesi. Buğdayı önce kaynatıp, sonra kurutup ardından öğüttükleri bir yöntem daha var. O yöntemde kaynatırken süt kullanılıyorsa, çıkan ürüne de ‘sütlü göce’ deniyor. Değişik göce türlerine Çanakkale mutfağının birçok yemeğinde rastlamak mümkün. Karakılçık ve Sarıbuğday yörenin atalık tohumlarından üretiliyor. Bu buğdaylardan elde edilen unlarla yapılan ekmekler kadar nohut mayasıyla yapılan ve ‘nohut lokumu’ denen ekmeği de özel Çanakkale’nin. Hamur işlerinde sıra dışı mantılar öne çıkıyor. Göceli Mantı fırında pişirilen bulgurlu bir mantı türü. Gelibolu Mantısı tavuklu, yoğurtsuz yeniyor. Biga’ya yerleşen Dağıstan göçmenlerinin yaptığı Kürze, Çin mantılarını andırıyor. Yenice Mantısı ise aslında tavuklu ve nohutlu bir erişte. Çanakkale’nin ilginç özelliklerinden biri de yemeklerinde zeytinyağı ve tereyağ dışında, zaman zaman kaymak da kullanılması. Özellikle bazı böreklerde yağ olarak kaymak kullanılıyor.

Sebze, Egeli her mutfak gibi Çanakkale mutfağının da baş tacı. Börülceden patlıcana, enginardan pırasaya bütün sebzelerin hakkını veren bir mutfak bu. Baharda kuzu etleriyle,

The sardine is the superstar of fishes both for the restaurants along the Gallipoli coast and the canned food sector. The most delicious sardines are caught in the waters of the gulf and this highly nutritious fish takes the seat of honor not just in restaurants but also in domestic kitchens. Sometimes it is just marinated and served uncooked, and sometimes it is wrapped in vine leaves and grilled. Among Çanakkale’s other popular seafood dishes are the fish soup made preferably with red gurnard and scorpion fish, stews made with white fish like leer fish, calamary either grilled, fried or wrapped in vine leaves with rice, octopus either grilled or mixed in a salad, rice with mussels and fish with plums. This last dish is a springtime recipe of the Jewish community in Istanbul and is normally cooked with green plums and rockling fish, but in Çanakkale they use salema. Rice cooked with bluefish is another seafood dish that is not cooked so often but still ranks high among the city’s most ambitious culinary delights.

## The Richness of Traditional Tastes

Other dishes outside the seafood category are made with more traditional ingredients. In Çanakkale –just like most of Anatolia– tarhana is an essential nutrient which doesn’t come as a surprise, as it is packed with creamy yoghurt, juicy tomatoes and peppers, fragrant herbs, and tasty wheat from fertile fields. Göce (split cereal) also plays an important role in this region’s relationship with grains. Göce is produced by manually grinding raw wheat into grains which come out in different sizes. The final consistency is called “rough flour” and it is also the main ingredient of tarhana. The cooking method involves boiling the wheat first, then drying and grinding it. If milk is used for the boiling, the end product is called “milky göce”. It is possible to come across different kinds of göce in many dishes of the Çanakkale cuisine. Karakılçık and Sarıbuğday are produced from the region’s own heirloom seeds. The breads made with the flour produced from this wheat are obviously very special. In addition to these, Çanakkale has another kind of special bread made with chickpea yeast and it is known as nohut lokumu. When it comes to pastries, various extraordinary types of mantı come to the fore. Göceli mantı is cooked in the oven with bulghur as the filling ingredient. Gelibolu Mantı has chicken inside and unlike traditional mantı it is served without yoghurt. Kürze is another mantı dish made by immigrants from Daghestan who settled in Biga and it resembles Chinese wontons.

oğlakla da buluşan sebzeler kimi zaman etli, kimi zaman yumurtalı kimi zaman da başka sebzelerle birlikte pişiyor. Patlıcan Kıstırma denen peynirli patlıcan yemeği bu coğrafyanın en gözde yaz yemeklerinden. Patlıcan dilimlerinin arasına naneyle ezilmiş keçi peyniri konarak kızartılıyor. Benzerlerinin komşu illerde de yapıldığı bu yemek kadar Tumbi de çok sevilen bir Çanakkale lezzeti. Patlıcan, biber ve domatesin bulgurla piştikten sonra üzerine sos dökülüp fırında kızartıldığı bu ilginç yemeğe de yaz aylarında Çanakkaleli sofralarda sıklıkla rastlanıyor. Pırasa Köftesi, Patlıcan Köftesi gibi sebzelerin kıymayla buluşup kızartıldığı tarifler ise kentteki Yahudi mutfağının miraslarından. Hem salata olarak her daim sofrada yer alan hem bütün yaz yemeklerini lezzetlendiren domatesin de yine Yahudi geleneğinden gelen piriñçli yahnisi yapılıyor. Melki, Yörüklerin kente kazandırdığı çok sevilen bir mantar yemeği. Sebzelerin, özellikle de baharda yetişen yeşilliklerin yumurtayla bir araya geldiği yemekler kadar, Ege’de ‘çırpma’, ‘çalkama’ adıyla hazırlanan, unlu bir karışımın fırında sebzelerle pişirildiği tariflere de sıkça rastlanıyor.

Çanakkale tatlı yönünden çok çeşit sunan bir kent değil. Peynir Helvası başta olmak üzere Basma Helva ve Yumurta Helvası, İncir Dolması en bilinen lezzetleri. Çok yaygın bir tatlı da yörenin ünlü lor peyniriyle yapılıyor. Bir dilim peynir ve herhangi bir reçel bir araya gelince, hazırlanışının basitliğiyle ters orantılı, ziyafetlere layık bir tatlı çıkıyor ortaya.

Mevsimlik hazırlıkların arasında domatesten salça yapmak ya da kurutmak baş sırayı alsa da tarhanayı, ahlat, patlıcan ve yağlı biber gibi turşuları, şeftaliden üzüme envai çeşit reçeli ve pekmezi de Çanakkale evlerinin kilerinde bulunan malzemeler arasında saymak gerekir.

## Yöresel Tatların Birkaç Adresi

Bu zengin mutfağın lezzetlerini Çanakkale’ye dışardan gelecek tatmak isteyenler için, ne yazık ki diğer kentlerimiz gibi burada da sadece yöresel yemekler yapan bir lokanta yok. Ama bu mutfağın bazı özel lezzetlerini tatmaya olanak veren birkaç adres var.

Yalova Restaurant’da soğuk-sıcak deniz mahsulleri çeşitleri.

Hot and cold seafood at Yalova Restaurant.





Yelken Kafe'de piknik ortamında yöresel yemekler de tadabilirsiniz.  
You can taste the local delicacies in a picnic ambience at Yelken Café.

Sabetay Kohen boyoz benzeri böreğiyle ünlü.

Sabetay Kohen is famous for his savory pastries resembling boyoz.



Bunlardan ilki 1940 yılında ufak bir meyhane olarak açılan, bugün kentin yüz akı sayılabilecek Yalova Restaurant. Üçüncü kuşaktan Ertuğrul ve Didem Sürgit'in yönetimindeki lokanta Boğaziçi'nin anlı şanlı balık lokantalarında bile bulunmayacak zenginlikte bir deniz mahsulü ve meze çeşidine sahip. Kentin bu en köklü adresinin bir süredir Bozcaada'da da bir şubesi var.

Piknik yapabileceğiniz doğal bir ortamda servis veren Kafe Yelken ise 2007'den beri açık. Nazmiye Gök'ün yörenin lezzetlerine de mutfağında yer verdiği kafe kentin özenli işletmelerinden. Çanakkale'ye özgü hamur işlerinin ve balık yemeklerinin de menüsünde yer aldığı Kafe Yelken'de her 5 Mayıs'ta oğlak etiyle bir kazan dolusu geleneksel Hıdırellez Pilavı pişirip dağıtılıyor.

Sabetay Kohen kentin Yahudi mirasını 1949 yılında



culinary delight much loved in Çanakkale. Aubergines, peppers and tomatoes are cooked with bulghur, then topped with sauce and finally grilled in the oven. This interesting dish often adorns the tables of the Çanakkale folk in summer months. Dishes like Pırasa Köftesi (made with leeks) and Patlıcan Köftesi (made with aubergines), which bring together vegetables and mincemeat for frying, are inherited from the Jewish cuisine, as well as another recipe which uses tomatoes – the unchanging ingredient of salads and most summer dishes – in a rice stew. Melki is another very popular mushroom dish introduced to the city by the Yuruks. Also in the Aegean, there are several recipes that involve cooking vegetables – and especially springtime herbs – with whisked eggs and these are very popular among the locals, as well as dishes that are called 'çırpma' or 'çalkalama' which are prepared in like

## Çanakkale şarapçılığın beşiği olan kentlerden. Çanakkale is one of those cities that once cradled the craft of winemaking.

babasının açtığı ufak börekçi dükkanında sürdürüyor. '70'li yıllara kadar Yahudilerin geleneksel yiyeceği hamursuzlu üreten bir fırın olarak çalışan mekânda bugün börek, simit ve poğaçaya yapılıyor. Böreğinin İzmir'in ünlü boyozuna benzediğini söyleyen Kohen'in bütün ürünleri öğle saatine kadar tükeniyor.

Çanakkale'de kapısından kuyruk eksik olmayan bir diğer adres ise Çanakkale Helvacısı Kadir Usta. 41

manner, only this time using a flour mix, and cooked in the oven.

When it comes to sweets and desserts, Çanakkale offers a limited selection. Peynir Helvası (Cheese Halva), Basma Helva (Pressed Halva), Yumurta Helvası (Egg Halva) and İncir Dolması (Stuffed Figs) are the city's best-known desserts. A very popular dessert has the region's famous lor cheese – a kind of curd cheese made with goat's milk – as its main ingredient. A slice



Çanakkale Helvacısı'nda tahin ve fırınlanmış peynir helvaları.  
Tahini and oven-baked cheese helva at Çanakkale Helvacısı.

Helva ustası Kadir Yaşar.  
Helva chef Kadir Yaşar.



Eceabat'taki Suvla mağazası.  
Suvla store in Eceabat.



Kilye domates konserveleri.  
Kilye's tomato preserves.

Kilye'nin tahin-pekmezi.  
Kilye's tahini and molasses.







Suvla mağazasında organik Kilye ürünleri.

Kilye's organic products at Suvla store.

yıldır peynir ve tahin helvası yapan Kadir Yaşar için helvaların kralı koyun sütünden yapılmış, fırınlanmış peynir helvası. Süt tedarikçiliği yaptığı gençlik yıllarında merak sardığı helvacılığı dokuz yıl boyunca ustaların yanında çalışıp öğrendikten sonra kendi dükkanını açmış. Eceabat ve Kepez'de şubeleri olan Kadir Usta'nın günde 500 kilo helva sattığı oluyor.

Çanakkale şarapçılığın beşiği olan kentlerden. Çok uzun bir geçmişi olan şarap üreticiliği başta Bozcaada olmak üzere bütün ile yayılmış durumda. Doluca'dan Barba Yorgo'ya, Corvus'tan Talay'a eskisiyle yenisiyle çok sayıda şarap bağı ve satış noktası var. Bunların arasında Suvla, şarap çeşitlerinin dışında ayrıca Kilye markasıyla bu yöreye özgü, doğal yöntemlerle yetiştirilip özenle üretilmiş tahin, salça, reçel, buğday unu gibi ürünlerin satışını da yapıyor. Eceabat'taki mağaza-lokantalarında hem yemek şarap eşleşmesi yapmak hem de mevsimlik asma yaprağından sebze krakerlerine kadar çok cazip bir mutfak alışverişi yapmak mümkün.

Gökçeada ve Bozcaada apayrı birer dünya ve ikisi de kendi başına birer yazı konusu,

of lor cheese accompanied by any kind of jam makes a remarkably delicious dessert. In fact, the enjoyment one gets from it is inversely proportional to the simplicity of its preparation.

As mentioned before, tomatoes are a top priority for the people of Çanakkale. So naturally, the sun drying and paste-making is a seasonal activity and a long-established tradition in this city. Nevertheless, one can also be sure to find in their pantries other delicious foods such as tarhana, wild pears, pickled aubergines and peppers, and a variety of jams and molasses.

## Where to Find Regional Delicacies

For those visitors who would like to sample the tastes of this rich cuisine, unfortunately the city does not have any restaurants specializing exclusively in regional dishes. However, there are a few places where one can go to taste some of these special delicacies.

One of the first establishments that come to mind is Yalova Restaurant which was opened in 1940 as a small tavern. Currently managed by Ertuğrul and Didem Sürgit who are the third-generation owners, this establishment's extensive menu of seafood dishes and mezes is one that would be hard to find in celebrated restaurants of the Bosphorus. The restaurant has a branch in Bozcaada.

Kafe Yelken is another address that has been open since 2007 in a natural setting where you can enjoy a picnic in the open air. Owned and meticulously managed by Nazmiye Gök, this pleasant



Halkın Bakkalı'ndan yöresel ürünler.

Local products by Halkın Bakkalı.

ama Çanakkale'ye gidince yolunu oralara da düşürenlere en azından birer öneride bulunmadan geçmeyeyim. Bozcaada'da yıllardır servis veren Rengigül Pansiyon'da bir kahvaltı etmeden, adanın meyveleriyle yapılmış onlarca çeşit reçeli tatmadan dönmesinler. Gökçeada'da ise Zeytinli Köyü'nde 1860'tan beri servis veren Nostos'un sütlü tatlıları bir tadanın bir daha unutamayacağı nefasette.

Çanakkale'ye yolu düşenlerin kentten ayrılmadan alışverişi yapmalarını önerebileceğim bir adres de Çanakkale Çatı Kooperatifi'nin Halk Bahçesi'ndeki dükkanı Halkın Bakkalı. Yörenin taze sebze ve meyvelerinden çeşit çeşit işlenmiş ürüne, özel olarak seçilmiş malzeme ve markaların bir araya geldiği bakkaldan alışverişi etmek, bu kentin eşsiz coğrafyasının tat ve aromalarını evinize taşımanın da en garantili yolu. ●



establishment has regional dishes in its menu including pastries and seafood dishes. It is a traditional practice at Kafe Yelken to offer the public a free meal of goat's meat with a huge cauldron of Hidrellez Rice, every year on the 5th of May to celebrate the coming of spring.

Sabetay Kohen continues the city's Jewish legacy at the small börek shop opened by his father in 1949. Having operated as a bakery producing the traditional Jewish food matzo (unleavened flatbread) until the 1970's, the shop makes börek, simit and other savory pastries today. Kohen remarks that their börek resembles İzmir's famous boyoz. In any case, the place

is so popular that one must go there before noon, otherwise one might leave empty-handed.

Another address with a permanent queue at the door is Çanakkale Helvacısı Kadir Usta. For Kadir Yaşar who has 41 years of experience in making halvas with cheese and tahini, the king of all halvas is the oven-baked cheese halva made with sheep's milk. Kadir Usta started his career as a milk supplier and developed an interest in making halva. After training with the master chefs of halva for nine years, he opened his own place. Today his shop has branches in Eceabat and Kepez, and he sells as much as 500 kilos of halva in a single day.

Çanakkale is also one of those cities that once cradled the craft of winemaking. With such a long history in the region, winemaking is a practice that pervades the entire city, but primarily Bozcaada. There is a great number of vineyards and wine stores such as Doluca, Barba Yorgo, Corvus and Talay. Among these, Suvla is an establishment that sells not only wines but also organically grown regional products such as tahini, tomato paste, jams, and wheat flour under the brand Kilye. In their store-restaurant in Eceabat, it is possible not only to wine and dine but also to buy enticing foods like seasonal vine leaves and vegetable crackers.

Gökçeada and Bozcaada are each a world in themselves and can be the subject of an entire other article. Nevertheless, I would like to make a suggestion or two for those visitors to Çanakkale who make a stop on these islands. I advise them not to return home before they have breakfast at Rengigül Pansiyon in Bozcaada and sample the variety of jams made from the fruits of the island. And in Gökçeada there is Nostos offering its services at Zeytinli Village since 1860. Once you taste their milky desserts, you won't be able to forget them.

An essential stop for those visitors, who would like to do a bit of shopping before they say good-bye to Çanakkale, is Halkın Bakkalı, a store owned and managed by Çanakkale Çatı Kooperatifi in Halk Bahçesi. Shopping at this store that sells fresh regional produce, a variety of processed goods and a special selection of commodities and brands is the surest way to bring back to your home the flavors and fragrances of this unique land. ●

# ÇİFTÇİNİN UMUDU YEŞERİYOR

## NEW HOPE RISES FOR THE FARMER

Ege, Marmara ve Trakya'yı birbirine bağlayacak olan 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, bulunduğu bölgede şimdiden -özellikle tarım ve hayvancılık alanında- önemli faydalar sağlıyor. Proje, "Toplum Düzeyinde Destek Programı" kapsamında, yerel üreticilere eğitimden malzeme desteğine pek çok refah artırıcı imkân sunuyor.

The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project which will be connecting Marmara and Thrace has already started creating important advantages in its locality, especially in terms of agriculture and livestock farming. As part of the "Community Level Assistance Program", the Project is providing the local producers with a number of welfare-enhancing opportunities in the form of trainings and materials. ©YAVUZ HARANI



**1915ÇANAKKALE** Projesi sürdürülebilirlik alanında çevresel ve sosyal etkilerle ilgili geniş kapsamlı çalışmalar yürütüyor. Bu çalışmalar arasında en dikkat çekenlerden biri de, "Toplum Düzeyinde Destek Programı". Bölgede tarım ve hayvancılıkla uğraşan kesime destek sağlamak amacıyla 2018 yılında başlatılan program Malkara, Gelibolu, Lapseki, Şarköy'e bağlı 32 köy ve mahallede uygulanıyor. Üretim odaklı bir anlayışla tasarlanan programın içeriği, Sürdürülebilir Kırsal ve Kentsel Kalkınma Derneği (SÜRKAL) tarafından gerçekleştirilen saha araştırmalarına dayanıyor.

Dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını nedeniyle yüz yüze eğitimler kısmen sekteye uğrasa da, altyapıyı iyileştirmeye yönelik yatırımlar, tarımsal ilaç ve donanım desteği hız kesmeden devam ediyor. Program, mera alanı çalışmalarından arıcılıkla ilgili yetiştiricilik eğitimlerine, tatil sitelerine destek faaliyetlerinden tuta zararlısı ile mücadele eğitimlerine, makine ve ekipman desteklerinden yeni ürünlerin bölgeye kazandırılmasına kadar geniş bir yelpazede, üretimi destekleyen bir mantıkla ihtiyaçlara cevap vermeyi sürdürüyor. Tüm bu girişimlerde temel hedef, girdi maliyetlerini en aza indirirken üretimi çeşitlendirmek ve artırmak.

### Yeni Bitkilerle Daha Çok Kazanç

"Toplum Düzeyinde Destek Programı" bu doğrultuda öncelikle bugüne kadar bölgede bilinmeyen ve yetiştirilmeyen ürünleri devreye soktu. Hayvancılıklar uğraşan köylüler *ryegrass* yem bitkisi ile tanıştırdı. Bu yem sayesinde koyunların daha iyi beslenmeleri ve daha fazla süt

**THE 1915ÇANAKKALE** Project is implementing extensive sustainability practices with regard to its environmental and social impact. Among these practices, the "Community Level Assistance Program" is particularly noteworthy. Initiated in 2018 to support the locals working in agriculture and livestock farming, the program is implemented in 32 villages and neighborhoods in Malkara, Gallipoli, Lapseki and Şarköy. Designed with production-focused approach, the program's content is based on field research conducted by Sustainable Rural and Urban Development Association (SÜRKAL).

Although face-to-face trainings have been partly interrupted due to the Covid-19 pandemic, investments towards infrastructural improvement and support in the form of pesticides and equipment are continuing without pause. Translating its production-focused logic into action, the program is responding to needs covering a wide spectrum from pasture improvement to beekeeping, from providing support to summerhouse villages to combating infestations of tuta absoluta, from machinery and equipment support to the introduction of new products into the region. The main objective in all these initiatives is to minimize input costs, and to diversify and multiply production.

### New Plants Bring More Income

To that end, the "Community Level Assistance Program" first introduced new plants which were previously unknown and uncultivated in the region. The villagers working with livestock

### "BUNLAR BİZLER İÇİN ÖNEMLİ KAZANIMLAR."

#### İsmet Parkçugan - Güneyli Köyü

Gelibolu'da uzun yıllar işletmecilik yaptıktan sonra köyüme döndüm. Güneyli'de yaklaşık altı yıldır arıcılık işiyle uğraşıyorum. Amatör bir şekilde, kısıtlı imkânlarla çıktık yola. İşleri biraz ilerlettik ama içinde bulunduğumuz şartlardan dolayı tam randımanlı olarak da bakamadık arılara. Bölge olarak buralara ilkbahar geç gelir. Manisa veya İzmir gibi değil. Onlar daha erkenden arıyı uyandırdıkları için daha çabuk gelişiyorlar. Bizde ise bu çok geç oluyor. Diğer yandan uzak mesafeye gidemiyoruz, çok fazla gezemediğimizden bölgesel arıcılık yapıyoruz. Buradan en fazla 15 ya da 20 kilometre uzağa gidebiliyoruz. "Toplum Düzeyinde Destek Programı"ndan haberdar olunca hemen katıldım. Eğitimler sayesinde doğru bildiğimiz yanlışlar konusunda bilinçlendik. Öğrendiğim en kritik şeylerden biri "varroa zararlısı" ile nasıl mücadele edileceği konusu. Yöntemler, ilaç kullanımı, beslenme şekli, zararlılarla mücadele konusunu işin uzmanlarından dinleme fırsatı bulduk. Bunlar bizler için önemli kazanımlar.

### "THESE ARE IMPORTANT WINS FOR US."

#### İsmet Parkçugan - Güneyli Village

After a long career in business management in Gallipoli, I returned to my village. For nearly six years now, I have been in the business of beekeeping in Güneyli. We started off as amateurs, with limited resources. Then we made some progress, but owing to our circumstances, we haven't been able to tend to the bees very efficiently. In this region, the coming of spring is later than places like Manisa or İzmir. In those places, they wake up the bees early which gets them to grow faster. Here, that process is quite delayed. Also, we cannot really travel long distances, so we just practice regional beekeeping. The longest distance we can go is 15 or 20 km further. As soon as I heard of the "Community Level Assistance Program" I joined. Thanks to the trainings, we unlearned some practices which we had wrongly adopted. How to combat varroa mite infestations was a critical part of my training. We learnt from the experts about various methods, how to use pesticides, how to feed, and how to combat these parasites. These are important wins for us.



### "İŞİ UZMANLARINDAN ÖĞRENDİK."

#### Aykut Aslan - Sütlice Köyü

Küçükbaş hayvancılık ve arıcılıkla uğraşıyorum. Hayvanlar için yemleri kendim yetiştiriyorum. Arı üretmeyi hep amatörce yapıyorduk. "Toplum Düzeyinde Destek Programı" sayesinde bu işi uzmanlarından daha iyi öğrendik. Eğitimler sonrasında anladık ki, arıları bahar aylarında beslediğinizde daha çok verim alıyormuşsunuz. Diğer yandan,

birebir tarlalarda eğitim alırken bu sene ilk kez *ryegrass* tohumunu ektik. Buralarda *ryegrass* eken yoktu. Bu yıl herkes bundan memnun kaldı. Mesela ben beside çalışıyorum. 150'nin üzerinde küçükbaş hayvanım var. Daha önce kuru saman veriyorduk kuzulara, protein yok. Kuzunun kilo alması daha yavaş oluyordu. Ama şimdi *ryegrass* ile birlikte daha iştahlı yiyorlar; her öğünde veriyorum, kilo artışı daha hızlı oluyor. Normalde ortalama kuzu günde 300 gram, en sağlıklı kuzu 500 gram kilo alıyor. *Ryegrass*'i daha iştahlı yiyorlar böylece daha hızlı kilo artışı oluyor. Çünkü *ryegrass* yeşilken yedirdiğinizde anneye süt de yaptırıyor; bu sayede süt getirisi de yarı yarıya artıyor. Şimdi biz bunlar için de şöyle yapıyoruz; ekiyoruz, yeşilken hayvanları içinde otlatıyoruz. Zaten havalar ısındıkça, yağmur yağınca çok hızlı uzuyor. Aynı şekilde bunun kurusunu da yediyoruz kuzuya.

### "WE LEARNT FROM THE EXPERTS."

#### Aykut Aslan - Sütlice Village

I work in small cattle breeding and beekeeping. The latter has always been an amateur pursuit for us. Thanks to the "Community Level Assistance Program", we were trained by the experts and learnt how to do it better. For example, we learnt that feeding the bees in springtime brought more efficient results. We also had some training sessions on the fields and planted ryegrass for the first time. There was no ryegrass here before. This year, everybody was very happy with the outcome of that effort. I have over 150 small cattle. We used to feed the lambs with dry hay which has no protein. So, the lambs' growth used to be slow. But now they have a better appetite for ryegrass which I feed them at every meal. The weight gain is much faster. Normally an average lamb will put on 300 grams per day, and with the healthiest of lambs this figure goes up to 500. They like ryegrass better so they gain more weight much faster. If you feed green ryegrass to the mother sheep, it also increases the milk. So, we also get more milk. We actually plant the ryegrass and put the animals out to graze on it while it is still green. In warm weather and rain, ryegrass grows really fast. We also feed it in dry form to the lambs.

vermeleri sağlandı. Bölgede görmeye hiç alışık olmadığımız bir diğer bitki de lavanta. Program kapsamında satın alınan lavanta fideleri yakın zamanda köylere dağıtılacak. Lavanta tarlaları yörenin doğal güzelliğine yeni bir renk daha katacak. Lavantaya dair pazar araştırmasını yapan uzmanlar, katma değeri son derece yüksek bu ürünün bölgedeki halkın gelirinde önemli bir artışa yol açacağını öngörüyor.

## 630 Dekarlık Mera Islah Çalışması

Program çerçevesinde, üç köyde Akdeniz meyvesinde sirke sineğine karşı çeşitli tuzaklar ve ilaçlar dağıtıldı. 126 üreticiye domateste tuta zararlısını önlemeye yönelik materyallerin yanı sıra konuyla ilgili eğitimler verildi. 2019 yılında Tarım İl ve İlçe

were introduced to ryegrass which is a kind of forage plant. Thanks to this forage, the feeding of sheep and the production of milk were improved. Another plant which is quite foreign to the region is lavender. The lavender seedlings which were bought as part of the program will soon be distributed to the villages. The lavender fields will enhance the natural beauty of the region. The market research on lavender reveals that this product with high added value will lead to a considerable increase in the local population's income.

## 630 Thousand Square Meters of Pasture Improvement

Within the framework of the program, pesticides and traps were distributed in three villages to combat infestations of Mediterranean fruit fly and vinegar fly. 126 growers were given materials and training on combating infestations of tuta absoluta on tomatoes. Realized with the support of Provincial Directorate of Agriculture in 2019, the training sessions were held online this year due to the Covid-19 pandemic. The growers were shown short films produced by the Ministry of Agriculture and Forestry regarding the issue.

Müdürlükleri'nden alınan destekle gerçekleştirilen eğitimler bu yıl Covid-19 salgınından dolayı çevrimiçi yapıldı. Üreticilere Tarım ve Orman Bakanlığı'nın konuyla ilgili kısa filmleri gösterildi.

Program dâhilinde ayrıca, Tarım ve Orman Bakanlığı ile Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi iş birliğiyle Sütlüce Köyü'nde 630 dekarlık alanda yapılan mera ıslah çalışmasıyla, bölgede hayvanların çok daha uzun süre maliyetsiz bir şekilde beslenmesi sağlanacak. Danışman hocalar eşliğinde yürütülen mera ıslah çalışmalarında bitki çeşitliliğine ayrı bir önem veriliyor. Özellikle hem çok yıllık hem de birbirini bastırmayan bitkiler seçiliyor. Böylece bölgedeki hayvanların meradan çok daha uzun süre beslenebilmesi için uygun zemin oluşturuluyor. Yaklaşık 200 hanenin bulunduğu ve sadece 24'ünün hayvancılıkla uğraştığı Sütlüce Köyü'nde, mera ıslah çalışmaları sonucunda hayvancılık yapan aile sayısının artması da beklentiler arasında yer alıyor. ●

## Temel hedef, girdi maliyetlerini en aza indirirken üretimi çeşitlendirmek ve artırmak. The main objective is to minimize input costs, and to diversify and multiply production.

Thanks to the pasture improvement works, which were also a part of the program and were carried out through the collaborative effort of the Ministry of Agriculture and Forestry and Çanakkale Onsekiz Mart University in an area covering 630 thousand square meters in Sütlüce Village, the feeding of animals in the region will be cost-free for a much longer period. In these pasture improvement works conducted under the guidance of expert academics, much emphasis is placed on plant diversity. Perennial plants that are not in competition with each other are preferred to make sure that the animals in the region can feed off the pasture for longer periods of time. In Sütlüce Village, there are nearly 200 households and 24 families earn their livelihood from livestock farming. As a result of the pasture improvement works, this number is expected to rise. ●

### “BÖLGEDE CİDDİ ANLAMDA BİR TARIM VE HAYVANCILIK POTANSİYELİ VAR.”



#### Mahmut Sevgi - SÜRKAL Saha Proje Müdürü

SÜRKAL olarak katkıda bulunduğumuz “Toplum Düzeyinde Destek Programı” kapsamında Malkara, Gelibolu, Lapseki, Şarköy ilçelerine bağlı 32 yerleşim yerinde çalışmalar yapıyoruz. 2018 yılında tüm yerleşimlerde bir mevcut durum araştırması yaptık ve bölgeyi etaplara

bölerek saha çalışmalarına başladık. Mevcut durum çalışmalarında bazı uzmanlar eşliğinde köylerden bilgiler alındı ve buradaki sorunlar tespit edildi. Daha sonra bölgede yaşayan üreticiler ve yöneticilerle birlikte neler yapılabileceği tartışılarak projeye döküldü. Hayvancılık, bitkisel üretim ve köylerin ortak sorunlarıyla ilgili birtakım çalışmalar yapıldı. Daha sonra da sahada uygulamalara başladık. İlk aşamada köprü ayağından etkilenen köylerden başladık. Cevizli, Bayırköy, Sütlüce, Gazi Süleyman Paşa ve Suluca köylerinde ikinci yılımızı bitiriyoruz. Diğerlerinde de faaliyetlere bir yıl önce başladık. Yaptığımız çalışmalar üreticilere yönelik olarak gerçekleşirken eğitimlerle birlikte girdi destekleri de sağlanıyor. Diğer bir çalışma alanımızda, köyün ortak sorunlarını hedef alıyoruz. Kooperatiflere ve muhtarlıklara ortak kullanabilecekleri bazı tarım makineleri veriyoruz. Bu makineleri, ihtiyacı olan insanlar proje kurulları vasıtasıyla alıp kullanıyor. Bunun yanı sıra, içme suyuyla ve ürün kurutmaya ilgili her konuda köyün tümüne hitap eden çalışmalar yürütüyoruz.

Dört yerleşim yerine yem ezme makinesi desteği verdik.

### “THE REGION HAS A SERIOUS POTENTIAL FOR AGRICULTURE AND LIVESTOCK FARMING.”

#### Mahmut Sevgi - SÜRKAL Field Project Manager

As part of the “Community Level Assistance Program” to which we contribute as SÜRKAL, we are running operations in 32 settlements within the districts of Malkara, Gallipoli, Lapseki and Şarköy. In 2018 we conducted a field study covering all the settlements to ascertain the current status, then we divided the region into several stages and began the on-site work. During our research, we collected information from villages which were analyzed by experts to define the problem areas. Then we sat down with the growers, breeders, producers, and administrators in the area to discuss what can be done. We focused on the concerns of livestock farmers and agricultural farmers, and also some common issues shared by the communities in villages. Then we began to implement our solutions on the field. We started with the villages directly affected by the bridge piers. We are now completing our second year in Cevizli, Bayırköy, Sütlüce, Gazi Süleyman Paşa and Suluca villages. In the rest of the villages, we started the work about a year ago. Our work is focused on the producers, we provide both training and input support. Another area of focus involves the problems shared by the village communities. We donate agricultural equipment to the cooperatives and village administrations. Anyone who needs to use the equipment can borrow them through the mediation of the project committees. Also, we perform some works regarding drinking water and the drying of products, and these are for the benefit of the whole village.

We provided four settlements with forage grinders. We

Dört yerleşime altı tane kirpi makinesi ve kaymak kırma makinesi alındı; özellikle ayçiçeği çıkışlarını hızlandırmak için bu makineler kullanılıyor. Ayrıca 23 adet domates ezme makinesi verdik; kadınlar bu makinelerden son derece memnun, böylece kendi salçalarını daha hızlı üretebiliyorlar.

Diğer yandan iki köyümüzde sahil düzenleme çalışması yaptık. Su sıkıntısı çeken iki yerde içme suyuyla ilgili sondaj kurduk. Başka bir köyümüzde sulama suyuyla ilgili sondaj çalışması gerçekleştirirken, ürün kurutma için de kullanılacak dört adet çok amaçlı salon yaptık. Çimendere'de bir okul onarımı da yaptığımız çalışmalar arasında yer alıyor. Çocukların bu dönemde okula gidememesinden dolayı, burası uzaktan eğitim için onlara tahsis edilecek.

2019'da 216 haneye ait 66 dekarlık alanda verimli bir yem bitkisi olan ryegrass'ı ektirdik; bununla ilgili izleme ve değerlendirmeyi de sürdürdük. Bu, köylülerin -her haneye altı-yedi ton- destek kapsamında sıfır maliyetle aldıkları bir yem oldu. Geçen yıl sekiz köye dağıttığımız bu yemlerden, bu yıl da 24 köyde 785 üreticiye ektireceğiz.

Çalıştığımız bölgede ciddi anlamda bir tarım ve hayvancılık potansiyeli var. Lapseki ve Gelibolu köylerinde ana geçim kaynağı bitkisel üretim iken yan geçim kaynağı hayvancılık. Ama Malkara'da neredeyse yüzde 50 yüzde 50 bir denge söz konusu, yani hayvancılık da var tarımsal üretim de. Verdiğimiz eğitimlerden anlıyoruz ki, burası diğer yerlere göre biraz daha bilinçli bir üretici kesimden oluşuyor. Bu anlamda bölgede tarım alanında verimin daha da artmasını bekliyoruz.

bought six olive ground collectors known as “hedgehogs”, and harrows for four settlements. These harrows are used to break up the soil after rainfall as this process accelerates the growth of sunflower seeds. We also gave the villages 23 tomato paste makers. The women are very happy with these machines, because thanks to them, they can work faster.

In two villages, we did some work on the coastline, cleaned up the beaches. In two places suffering from water shortage, we drilled for drinking water. In another village, we did some drilling for irrigation water, and built four multi-functional halls to be used for product drying. We also carried out some repairs at a school in Çimendere. Since the children cannot attend school at this time, it will be assigned to them to facilitate online education.

In 2019, in an area of 66 hundred thousand square meters belonging to 216 households, we planted ryegrass, which is a forage plant, and we observed and evaluated its growth. Each household ended up getting six to seven tons of cost-free forage. We distributed this forage in eight villages last year and this year we will get 785 growers to plant it in 24 villages.

This region where we operate has a serious potential for agriculture and livestock farming. In villages of Lapseki and Gallipoli, the main source of livelihood is agricultural production and livestock farming is a secondary pursuit. However, in Malkara, there is a half and half balance. From our training sessions we can deduct that the producers here are better educated in that respect. So, we are expecting to see a rise in agricultural productivity in this region.



Edebi Heyet, Beşinci Ordu Karargâhı'nda General Liman von Sanders'le birlikte. Üst kısmında "Harp muhabirleri Çanakkale'de, Beşinci Ordu Karargâhı'nda" yazılı olan bu fotoğrafta, üniformaları açık renkte olanlar, heyet üyeleridir. Sağ baştakinin Ali Cânib, sol baştakinin Yusuf Razi olduğunu sanıyoruz. Soldan ikinci Nazmî Ziya, üçüncü Orhan Seyfî, beşinci Hıfzı Tevfik, altıncı Ahmet Yekta, yedinci Aġaoġlu Ahmed Bey, sekizinci Enis Behiç, ortadaki uzun boylu zat Liman Paşa, onun bize göre sağındaki Mehmed Emin Bey, kalpaklı zabitin hemen arkasında sadece başları görünen iki kişiden sağdaki İbrahim Alâeddin, soldaki Celâl Sâhir'dir. Mehmed Emin'in arkasında başı görünen şahsın da Ömer Seyfeddin olduğunu tahmin ediyoruz.

The Literary Committee with General Liman von Sanders at the 5<sup>th</sup> Army Headquarters. The caption on the photograph reads "War Correspondents in Çanakkale at the 5<sup>th</sup> Army Headquarters. Out of the figures in the photo, those with light-colored uniforms are the members of the committee. We believe that it is Ali Cânib at the right end and Yusuf Razi at the left end. The second on the left is Nazmî Ziya, the third is Orhan Seyfî, the fifth is Hıfzı Tevfik, the sixth is Ahmet Yekta, the seventh is Aġaoġlu Ahmed Bey, the eighth is Enis behiç, the tall figure in the middle is Liman Pasha, to his right (from where we stand) is Mehmed Emin Bey, and out of the two figures whose heads can be seen behind the officer wearing a kalpak, the one on the right is İbrahim Alâeddin, and the one on the left is Celâl Sâhir. It is our estimation that the figure whose head can be seen behind Mehmed Emin is Ömer Seyfeddin.

## “UTANDIM BU ÂCİZ ŞAIRLİĞİMDEN”

“I FELT ASHAMED OF THE HUMBLE POET THAT I AM”

BEŞİR AYVAZOĞLU

BEŞİR AYVAZOĞLU ARŞİVİ

1915 yılının Haziran ayında, otuz kadar şair, yazar, ressam ve bestekâr, Karargâh-ı Umumî İstihbarat

Şubesi Müdürlüğü'nden birer tezkere alırlar. Çanakkale'de muharebe alanlarını gezerek duygu ve

düşüncelerini icra ettikleri sanatın diliyle halka ve gelecek nesillere anlatmaları istenen bu sanatçılardan

bazıları 11 Temmuz 1915 Pazar günü Sirkeci Garı'nda buluştuklarında devrin meşhur şair ve yazarlarından

çoğunun çeşitli mazeretler ileri sürerek davete icabet etmediklerini görünce derin bir hayal kırıklığına

uğrarlar. Arıburnu ve Seddülbahir cephelerinin ziyaret edildiği bu sekiz günlük gezi, aslında propaganda

amaçlı büyük bir proje kapsamında düzenlenmiştir.

In June 1915, around thirty poets, writers, painters, and composers each received an official memorandum from the General Headquarters of the Intelligence Office Directorate. They were being asked to visit the battlegrounds in Çanakkale and transmit their thoughts and sentiments to future generations using the tools of their art. When some of these artists met on 11 July 1915 at the Sirkeci Train Station, they were deeply disappointed to find out that most of the celebrated poets and writers of the times had excused themselves on various grounds and declined the invitation. This eight-day long expedition to the battlefronts in Arıburnu and Seddülbahir had been in fact organized as part of a greater project aimed at spreading propaganda.

**ÖMER** Seyfeddin'in "Müjde" isimli bir hikâyesi vardır. Harbiye Nezareti Karargâh-ı Umumî İstihbarat Şubesi Müdürlüğü'nün daveti üzerine 11 Temmuz 1915 Pazar sabahı, çoğu şair ve yazarlardan oluşan bir sanatçı grubunun Sirkeci İstasyonu'nda trene binerek Çanakkale'de Arıburnu ve Seddülbahir harp sahalarını gezmek üzere yola çıktığını ve sekiz gün süren bu tehlikeli geziden döndükten sonra bazılarının izlenimlerini yazdıklarını bilmeyenler, bu hikâyeyi herhangi bir hikâye gibi okurlar.

Söz konusu gezi, davet edilen sanatçıların muharebe alanlarını gezdikten sonra duygu ve düşüncelerini, icra ettikleri sanatın diliyle halka ve gelecek nesillere anlatmaları amacıyla düzenlenmiştir. İstenen, birtakım şahıslara ve makamlara methiye değil, “askerin cevherine ve milletin kabiliyetine dair” gerçeklere dayanan şiirler, hikâyeler, resimler ve musiki eserleridir. Bu davetle ilgili gazete haberlerinde, üretilecek eserlerin yakında çıkarılacak *Harp Mecmuası*'nda yayımlanacağı ifade edildiğine göre, davetin propaganda amaçlı daha büyük bir projenin parçası olduğu anlaşılmaktadır.

### Gökte Beliren Yazı

“Sabaha yakındı.” cümlesiyle başlayan “Müjde”, Ömer Seyfeddin'in İstanbul'a döndükten sonra yazdığı dört hikâyeden biridir. Sirkeci'de başlayıp Uzunköprü'de sona eren tren yolculuğunun ardından arabalarla Bolayır'a doğru yol alırken çevreyi bir hikâyeci titizliğiyle inceleyen Ömer Seyfeddin'in gözlemlerini yansıtır. Heyet, trenden indikten sonra atlı arabalara binerek

**THERE** is a story by Ömer Seyfeddin titled: “Good News”. For some people, it is just another story, deserving no special attention. Those are the people who don't know that a group consisting mainly of poets and writers embarked on a train on the morning of Sunday, 11 July 1915, at the Sirkeci Train Station, upon the invitation of the Ministry of War General Headquarters of the Intelligence Office Directorate, and travelled to Çanakkale to visit the battlegrounds in Arıburnu and Seddülbahir, and after their return from this perilous journey, sat down to write about their impressions.

The said journey had in fact been organized for the contributing artists to visit and observe the battlegrounds so that they would later transmit their thoughts and sentiments to future generations using the tools of their art. What was asked of them was not to compose eulogies for some personages, but to create poems, stories, paintings, and musical pieces about the realities of “the soldiers' brilliance and the nation's capabilities”. The news articles reporting on this invitation stated that the works of art created by the returning participants of the expedition would be published in the soon-to-be launched War Journal. This alone indicates that the invitation was part of a greater project aimed to spread propaganda.

### The Writing that Appeared in the Sky

Opening with the line “It was nearly morning.”, the story titled “Good News” is one of the four stories written by Ömer Seyfeddin upon his return to Istanbul. The story reflects the acute observations of Ömer



**Gazi Süleyman Paşa Camii'nin bombardımanda isabet alan minaresi (Harp Mecmuası, sayı 3, Kânunusani 1331/ Ocak 1916).**  
**Gazi Süleyman Pasha Mosque's minaret which was struck during the bombardment (War Journal, issue 3, January 1916).**

tedbir amacıyla birbirinden intizamsız bir şekilde ayrılmış kafileler halinde yola koyulur. Arkada bırakılan tepeler gitgide morlaşmaktadır. Sağda Saros Körfezi'nin karanlık suları uyanık dalgalarıyla uğuldamakta, sazlığa benzer karaltılar denize kadar uzanmaktadır. Sigara içmek, kibrit ve fener yakmak yasaktır. Harp mıntıkasına ilk defa giren acemi erler gibi heyecan içinde olduklarından ve -muhtemelen karanlıkta iri iri açılmış gözleriyle- görünmeyen ufuklarda kruvazör ve torpido hayalleri aradıklarından söz eden Ömer Seyfeddin, araba arkadaşları olan iki genç şairden gözlüklüsünün perdesi açık pencereden parmağını uzatarak "Bakın, bir ziya var, hafif bir ziya..." dediğini söyler. Şairin gösterdiği noktaya bakan Ömer Seyfeddin bir şey göremez. Gözlüklünün gündüzleri bile uzağı pek göremediğini bildikleri için gülüşürler.

Ömer Seyfeddin ve iki genç şair, sohbet ederek yol aldıkları için şosenin birkaç kilometrelik sahil kısmını nasıl geçtiklerini fark etmezler. Bu arada göğün moraran tarafı yavaş yavaş eriyerek menekşe rengine bürünmektedir. Deniz susmuş ve tepelerde mahmur bir sükûn başlamıştır. Araba o sırada durur ve heyet üyelerine refakat eden nazik zabıt arabaya yaklaşarak artık toplu halde gideceklerini, çünkü kalan yolun sahilden görünmediği için tehlikesiz olduğunu söyler. Ancak diğer arabaların kendilerine yetişmesi için kısa bir mola vereceklerdir. Arabadan hemen iner ve gelen her arabayı uzak bir gurbetten dönüyorlarmış gibi hasretle karşılarlar.

Dört beş arabadan oluşan sanatçı kafilesi yarım saat sonra yeniden yola koyulur. Göğün menekşe rengi gitgide pembeleşirken küçük yıldızlar birer birer silinmektedir. Ansızın bütün ufuk şimşek çakmış gibi aydınlanır. Havada büyücek bir ateş parlamış, doğuya doğru yeşil, sarı ve sincabî

Seyfeddin who, on the way to Bolayır after the train journey which had begun in Sirkeci and ended in Uzunköprü, studied the surroundings with the careful eye of a storyteller. After disembarking the train, the delegation split into random groups, as a measure of security, and set forth on horse-drawn carriages. The hills they left were slowly turning purple. On their left, the dark waters of the Saros Bay murmured through the vigilant waves, dark shadows resembling reed beds reached as far as the sea. They were not allowed to smoke, light matches or lamps. Ömer Seyfeddin writes that they were excited like rookies entering a battlefield for the first time and –probably with eyes wide open in the dark– were looking for apparitions of battle cruisers and torpedoes on the invisible horizon. He was sharing his carriage with two young poets. One of the young men, who happened to be wearing glasses, pointed a finger through the open window and said "Look, there is a light, a faint light...". Ömer Seyfeddin looked but couldn't see anything. Then they had a laugh because they knew that this bespectacled young man couldn't really see clearly even in daylight.

Ömer Seyfeddin and the two young poets were chatting away and didn't even notice how the time passed during the ride along the coastal part of the causeway. In the meantime, the purple sky was gradually melting into violet hues. The sea had quietened, and a languid calm was taking over the hills. The carriage stopped. The courteous officer who was accompanying the delegation members approached the carriage to tell the passengers that they would proceed together with the others from that point on because the remainder of the road could not be seen from the coast and was therefore considered safe. However, they were to take a short break to allow the other carriages to catch up. They immediately got off the carriage and greeted each arriving carriage as if its passengers were long-awaited comrades finally returning from distant foreign lands.

The group of artists travelling in four or five carriages got back on the road in half an hour. The violet color of the sky was turning pink and the tiny stars had started to fade one by one. Suddenly the horizon lit up as if struck by lightning. A fairly big ball of fire shone in the sky and dropped eastwards with a sprinkle of flames shining in green, yellow, and reddish-brown tones. The young poets dashed out of the carriages and started discussing the nature and origin of what they had seen. Some argued that this ball of fire must have been a bomb dropped from a plane, and there were others who thought that it was a shooting star. "Without a doubt, it was no cannonball, or a bomb or a flare pistol! It was obvious that it had blazed too far up, and it fell somewhere quite distant. But it was no shooting star, either. It was too big, too colorful, too magnificent. It left behind a golden trail which remained visible for some time". Thus, wrote Ömer Seyfeddin. He was impressed by the scene and was of the opinion that the fire



**Çanakkale gezisine katılan sanatçıların imzaları.**  
**Signatures of the artists who attended the Çanakkale expedition.**

alevler saçarak düşmüştür. Genç şairler arabalarından fırlar, heyecan içinde gördükleri şeyin ne olduğunu tartışmaya başlarlar. Bu alev topunun bir gülle yahut uçaktan atılan bir bomba olduğunu iddia eden de vardır, bir *şahap*, yani akan yıldız olduğunda ısrar eden de... "Gülle, bomba, tenvir tabancası olmadığına şüphe yoktu! Pek yükseklerden tutuşmuş, pek uzaklara, pek çok uzak ufuklara düşmüştü. Ama şahap da değildi. Çok büyük, çok renkli, çok ihtişamlıydı. Ardında bir müddet sönmeyen altın bir iz bırakmıştı," diye devam eden Ömer Seyfeddin de manzaradan etkilenmiştir ve gördükleri alev topunun bir *hacer-i semâvî*, yani göktaş olduğu kanaatindeydi.

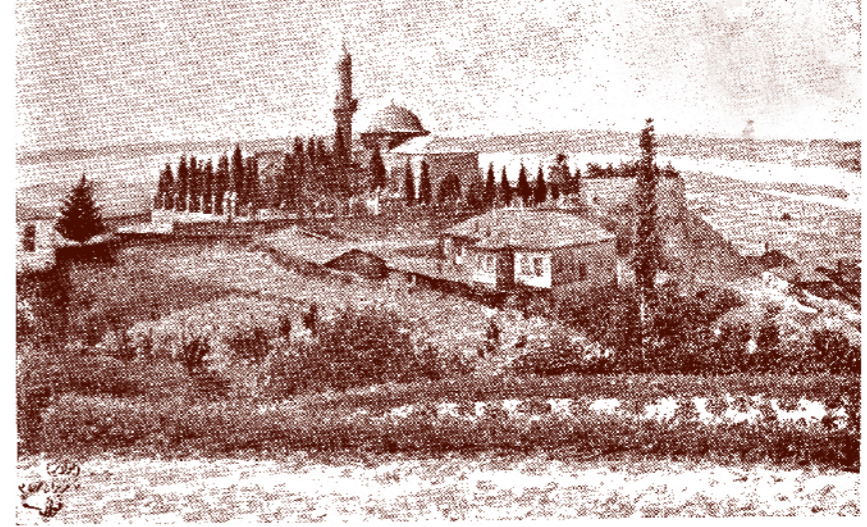
Heyet, alacakaranlıkta bir süre daha yol alır. Artık sabah olmuş ve gökyüzünde şahit olunan harika da unutulmuştur.

"Hafif, şeffaf bir sis fundalıkları dolan[makta], güneşin damlaları yaprakları yaldız[lamaktadır]." Sabah molası için durdurulunca, "sol kollarında çift yeşil defne dalından işaretli hâki keten elbiseler" giymiş kabalaklı yazarlar ve genç şairler sevinçle arabalardan inerler; hareket halindeyken sürekli sarsılan arabalarda oturmaktan yorulmuşlardır. Henüz arabasından inmemiş olan Ömer Seyfeddin heyecanlı bir ses işitir: "Havaya bakın, arkadaşlar, havaya bakın!"

Arabanın penceresinden başını çıkarıp gözlerini yukarı kaldıran Ömer Seyfeddin, çok parlak ve açık mavi gökyüzünde hiçbir şey göremez. Fakat aynı heyecanlı ses ısrarlıdır, "Bakın, 'fethun karîb', görmüyor musunuz?" Heyet üyeleri merakla gökte gösterilen noktaya bakmaktadırlar. Ömer Seyfeddin de arabadan inip onların yanlarına gider ve gösterilen noktaya bakınca şeffaf bir kurdele gibi ince, belirsiz bir duman yığını görür. Kafiledekilerden kimi bu duman yığınının beliren şekillerde "fethun" kelimesindeki

ball was a meteorite.

Once again, the delegation got back on the road and continued their ride in the dusk for a while. The morning had broken, and the marvel they had witnessed in the sky was already forgotten. "A light and transparent fog was wrapping itself around the moors, and droplets from the sun were glossing the leaves." When they stopped for a break in the morning, the writers and young poets "dressed in kabalak



### معاصره کورفزی

بو رسم، بولایرک شهزاده سلیمان پاشا جامی و تربہ و مسافرخانہ سی ایله تہان کان مرحومک مقبرینک بولوندیغی عئدان « معارض » ساروس کورفزی کوستہ دیور . روم ایلی ساحلی شہدینکی حالہ بویدن یوہ بولغارلرک ید اشغالتندہ بولونقدہدر . شہہ جزیرہ تک مہمرہ ایله ساروس کورفزی آراسندہ کی انک دیز بری بوراسیدر . یو لوجہ بی ترسیم ایدن رسام فؤاد بنگک بر تصویرى مدالیون حالندہ علارہ اینیلمشدر .

**Süleyman Paşa türbesi. Resmin altında şunlar yazılıdır: "Bu resim Bolayır'ın Şehzade Süleyman Paşa Camii, türbe ve misafirhanesi ile Namuk Kemal merhumun makberinin bulunduğu mahalden Maânız (Saros) Körfezi'ni gösteriyor. Rumeli sahili şimdiki halde boydan boya Bulgarların yed-i işgalinde bulunmaktadır. Şibh-i cezirede Marmara ile Saros Körfezi arasındaki en dar yeri burasıdır. Bu levhayı tersim eden Ressam Fuad Bey'in bir tasviri madalyon halinde ilave edilmiştir." (Şehbal, sayı 72, 15 Mart 1329/28 Mart 1913, s. 466).**  
**Süleyman Pasha's Turbeh. The caption reads: "This tableau shows the Maânız (Saros) Bay as seen from the location of the Shehzade Süleyman Pasha Mosque, turbeh and guesthouse in Bolayır and the tomb of the late Namuk Kemal. The entire Rumeli coast is currently under the invasion of the Bulgarians. This is the narrowest section of the peninsula between Marmara and the Saros Bay. A likeness of the artist Fuad Bey who sketched this tableau is appended in the form of a medallion." (Şehbal, issue 72, 28 March 1913, pg. 466).**

people in the group claimed that they saw the Arabic letter "ha", some saw the letter "kaf" of the word "kârib", and there were others who claimed they could clearly make out the words "fethun karîb". This phrase was from the thirteenth verse of the Saff Surah in the Quran which reads: "Help comes from God and the conquest is near. Share the good news with the believers!"

Ömer Seyfeddin writes that the thin volume of smoke in the sky did in fact resemble the intricate contours of the thuluth script and he, too, could make out the word "fethun karîb". Even though he proposed that this could be the trail left by meteorite whose fall they had witnessed a short while



Edebi Heyet üyeleri  
Namık Kemal'in  
kabri başında.  
The members  
of the literary  
committee at the  
tomb of Namık  
Kemal.

“ha” harfini, kimi “karîb”in “kaf”ını gördüğünü, kimi de “fethun karîb”in net bir şekilde okunduğunu iddia etmektedir. Bu söz Saff Suresi'nin “Yardım Allah'tandır ve *fethih yakındır*. Müminleri müjdele!” anlamındaki on üçüncü âyetinin bir bölümüdür.

Gökteki ince duman yığınının hakikaten girift bir sülüs yazıya benzediğini ve kendi gözlerinin de “fethun karîb”i okuduğunu söyleyen Ömer Seyfeddin, bunun kısa bir süre önce düşüşüne şahit oldukları göktaşının bıraktığı iz olabileceği fikrini ileri sürerse de kimseyi inandıramaz. Herkes bir mucizeye şahit olmuş gibi vecd içinde gökyüzüne bakmaktadır. Kafilenin genç doktoru ise bu mucizeyi, bu büyük manevî işareti belgelemek için Kodak marka küçük fotoğraf makinesini havaya kaldırmış, “fethun karîb” müjdesinin fotoğrafını çekmeğe çalışmaktadır.

Ömer Seyfeddin, bu ince ve şeffaf duman yığınının uzunca bir süre gökyüzünde durduğunu, yavaş yavaş silinirken bile “fethun karîb”in sarıh bir şekilde okunduğunu söyledikten sonra şöyle devam ediyor:

“Genç şairler karargâhlarında kumandanlara, siperlerde zabıtlere, neferlere hep parlak, mavi göğün -o gelirken gördükleri- büyük müjdesini büyük bir imanla, büyük bir samimiyetle anlatıyorlar, onları da kendileri gibi bu büyük mucizeye inandırıyorlardı. Orada, Çanakkale'de ezeliyet fecrine gider gizli manevî yollara benzeyen uzun, nihayetsiz siperler içinde benim de -bilmem nasıl oldu- gelirken gördüğüm şeyin Tanrı eliyle yazılmış ‘fethun karîb’ müjdesi olduğuna şüphem kalmadı!”

## “Çanakkale’den Sonra”

Çanakkale gezisine katılan ve izlenimlerini İkdâm gazetesinde anlatan Türk Ocağı Reisi Hamdullah Suphi'nin yazdıkları, “Müjde” hikâyesinde anlatılanların Ömer Seyfeddin'in bir fantezisi olmadığını göstermektedir. Günebakan isimli kitabında da “Çanakkale” başlığıyla yer alan bu yazıda, Hamdullah Suphi, trenden inerek kendileri için hazırlanan arabalarla yola koyulan kafilenin Mavro köyünü geçtikten sonra Bolayır'a doğru yol alırken yaşadıkları bu hadiseyi daha ayrıntılı bir biçimde anlatır. Onun anlatımına göre, kafile geceleyin son derece dikkatli ve uyanık bir halde yol alırken birden bir infilâk “bütün geceyi ta ufuklara kadar bir mehtap aydınlığına boğar”. Bu, büyük bir şahaptır; “havada tutuşarak kandil kandil ışıklar dökmüş” ve arkasında aydınlık bir iz bırakarak kaybolmuştur. “İtiraf ederim ki bunu bir düşman mermisi zannederek

ago, he couldn't convince anyone. Everybody was watching the sky as if they had just seen a miracle. The young doctor in the group held up his small Kodak camera to document this great spiritual sign, trying to capture the good news of “fethun karîb”.

Ömer Seyfeddin writes that this thin and transparent volume of smoke lingered in the sky for a long time, and even when it was gradually fading, the words “fethun karîb” could be read clearly. He continues:

“The young poets kept recounting with great conviction and sincerity the heralding of good news by the clear blue sky to the commanders in the headquarters, the officers and privates in the trenches, making them believe in this great miracle as fervently as they themselves did. There in Çanakkale, inside the long, endless trenches resembling the secret spiritual pathways reaching the dawn of eternity –I don't know how it happened but– I came to believe beyond any doubt that the thing I saw on the way here was the good news of “fethun karîb” written by the hand of God!”

## “After Çanakkale”

The writings of the Chief of Turkish Association Hamdullah Suphi who conveyed his impressions of the Çanakkale expedition in İkdâm newspaper indicate that what's recounted in Ömer Seyfeddin's story “Good News” was not a fantasy of the author. In his essay which was titled Çanakkale and was included in his book Günebakan, Hamdullah Suphi renders an even more elaborate version of this incident experienced by the group on their way to Bolayır after passing through Mavro village, having set off in carriages following their arrival by train. According to his account, as the group was making way during the night in a highly alert and attentive state of mind, suddenly an explosion “illuminated the night in a moonlit brilliance all the way to the distant horizon”. This was a mighty big shooting star, “blazing in the night, it shed the light of a myriad lamps” and disappeared out of sight leaving behind a luminous trail. “I must confess that some of us were misled into thinking that this was a bullet fired by the enemy,” wrote Hamdullah Suphi and continued:

“After a while, the morning star began to rise above the hills in the east. As we watched it rise in the cool of dawn, we realized that we hadn't been mistaken in our first estimation. The day was beginning, but we were still riding along the coast. Suddenly a strange cloud, after some writhing and wriggling, wrote as though in Divanî script a strange phrase on a piece of sky blushing in the morning

aldananlarımız çok oldu,” diyen Hamdullah Suphi şöyle devam eder:

“Biraz sonra, şark tepeleri üstünde sabahyıldızı havalanmaya başladı. Şafak serinliği içinde onun yükselmesini seyrederken ilk tahminimizde yanılmadığımız meydana çıktı. Gün başlıyor, fakat biz hâlâ sahil boyunca gidiyorduk. O esnada garip bir bulut, Divanî yazıları hatırlatan çizgilerle, tam doğunun başladığı tepelerin üstüne, sabah kızartılarının yayıldığı, gök parçasına kıvrana kıvrana garip bir cümle yazmıştı. Bu cümle orada, göklere asılmış gibi duruyordu. Hiçbirimiz, bu kadar güzel bir bulut gördüğümüzü hatırlayamıyorduk. İçimizde hurafe hisleri kuvvetli olanlar, bunda bir işaret, bir haber fark etmeye ve bunu okumaya çalıştılar. Şafak saatlerinin serinliğini ve aydınlığını veren tepelerin üstünde, şeklini değiştirmeyen bu ince dolaşık bulutu, eski muhâripler, semavî bir haber diye kabul edebilirlerdi. Sabahyıldızı bir tesadüf olmak üzere, bu yazının meçhul harfleri altına bir nokta gibi isabet ediyor ve onun güzelliğini artırıyordu. Yolda tesadüf ettiğimiz bir köylü kadınla, erkeği, bize havadaki yazıyı göstererek: ‘Bu bir işarettir, ama kim bilir nedir?’ dediler. Bu bulut, gece düşen şahabın yanarak bıraktığı muhtelif renkli bir dumandı.”

Ömer Seyfeddin'in göktaşı olduğunu zannettiği alev topuna şahap diyen Hamdullah Suphi, yol arkadaşının Sülüs'e benzettiği bulutu Divanî yazıya benzetiyor, fakat bu yazıda “fethun karîb”i okuyanlarda hurafe hislerinin kuvvetli olduğunu düşünüyordu.

Bir göktaşının arkasında bıraktığı izde “fethun karîb”i okumak, hurafe hissinden çok, ümitsizlikten ve kurtuluş için bir mucize bekleyişi içinde olmaktan kaynaklanan bir yanılsama olsa gerektir. Ömer Seyfeddin'in aynı gezinin ardından yazdığı “Çanakkale'den Sonra” isimli hikâyede, bazı aydınların devletin ve ülkenin geleceğinden ümitlerini nasıl kestikleri çok iyi anlatılır. Hikâyenin kahramanı, Acıbadem'deki köşkünde dışarı hiç çıkmadan tek başına yaşayan, işten güçten elini etliğini çekmiş, dünyaya yeni esirler getirmek gibi bir cinayet işlemiş olmamak için evlenmeye yanaşmayan ve birkaç arkadaşından başka kimseyle görüşmeyen bir adamdır. Birinci Dünya Harbi çıkınca büsbütün karamsarlığa düşerek “Yarın Ruslar gelecek, İstanbul'u alacak. İngilizler, Fransızlar Anadolu'yu yağma edecekler. Nâmımız tarihten silinecek!” diyen bu adam, Çanakkale'de büyük bir zafer kazanıldığını öğrenince birdenbire karamsarlıktan kurtularak hayata döner, köşkünün pencereleri ışıl ışıl aydınlanır, hatta milletinin parlak geleceğine artık



Eski bir kartpostalda Namık Kemal türbesinin yıkılmadan önceki görünüşü. Bu türbenin projesi Tevfik Fikret'e aittir (Abdullah Uçman Arşivi).

Namık Kemal's Turbeh as pictured on a postcard before it was demolished. This turbeh's project belongs to Tevfik Fikret (Abdullah Uçman Archives).

glow above the hills right where the East begins. This sentence was just hung there, as if suspended from the skies. None of us could remember ever having seen a cloud as beautiful. Those of us with a strong sense of superstition tried to see a sign, read a message into it. This thin and intricate cloud preserving its form above the hills emitting the coolness and brightness of daybreak could be interpreted by the old combatants as a piece of celestial news. By pure coincidence, the morning star was to be found, much like a full stop, right under the indeterminate letters of this script and greatly enhanced its beauty. A peasant couple who we had come across on the road showed us the writing on the sky and said: ‘This is a sign but who knows what it says?’. This cloud was a trail of sundry colored smoke left behind by the shooting meteorite in the night.”

What Ömer Seyfeddin took for a meteorite was a shooting star for Hamdullah Suphi. The cloud which was described by Seyfeddin as a likeness of the Thuluth script, resembled the Divanî script according to Suphi who also thought that those who could read the words “fethun karîb” had a strong sense of superstition.

To read the words “fethun karîb” in the trail of a meteorite shows not so much a strong sense of superstition but a state of delusion arising from hopelessness and having to endure the long wait for a miracle to bring salvation. In the story titled “After Çanakkale” written by Ömer Seyfeddin in the wake of the same expedition, the hopelessness felt by some intellectuals regarding the future of the state and the nation is narrated beautifully. The protagonist is a man who lives all alone in his mansion in Acıbadem, disengaged from all worldly affairs, unwilling to get married lest he would commit the dreadful offence of bringing new prisoners to this world, with only a select number of friends he would see from time to time. When the First World War breaks, this man sinks into pessimism, offering comments like “Tomorrow the Russians will come, they'll take Istanbul. The British, the French and the Germans will ransack Anatolia! Our name will be completely deleted from history!” But when he learns that a great victory has been won in Çanakkale, he shakes off the pessimism and comes back to life. The windows of the mansion

inandığı için düğün dernekle evlenir.

## İntikam Yemini

Uzunköprü ve Keşan yoluyla Bolayır'a kazasız belasız ulaşan heyet, burada Rumeli fatihi Şehzade Süleyman Paşa'nın bombardımanında isabet alan türbesiyle Namık Kemal'in kabrini de ziyaret eder. "Vatan Şairi"nin kabri başında birkaç fotoğraf çektiren heyet üyelerinin orada neler konuştuklarını tahmin etmek zor değildir. Hamdullah Suphi ve Ali Cânib Bey'in yazdıklarından bu türbelerin Çanakkale muharebeleri sırasında özel bir anlam kazandığını ve buradan geçen askerlerin iki türbeyi de ziyaret ederek vatan topraklarını kanlarının son damlasına kadar savunma ve intikam sözü verdiklerini, hatta bu sözlerini mermer lâhitlere yazdıklarını öğreniyoruz. Ali Cânib, Namık Kemal'in kabrinin mermerlerine oradan geçen neferlerin yazdıklarından iki örnek nakletmiştir. Biri Menemenli Hüseyin isminde bir nefere ait: "Ey Türk şairi, senin ve memleketinin intikamını almaya gidiyoruz!" Diğerini ise Kastamonulu Hâfız Mehmed yazmış: "Hürriyet şehidi Namık Kemal'in mezarında zafer için yemin ediyorum."

Hamdullah Suphi'nin, bu türbeleri ziyaret ederken hissettiklerine dair yazdıkları, o gün konuşulanlar hakkında da az çok fikir vermektedir: "Rumeli yollarını açan büyük fatihin, kalbe huşu veren kutsî, fakat hakaret görmüş türbesi yanında, direkleri yıkılmış, kubbesi yere düşmüş diğer bir lâhit var ki, büyük şairimiz Kemal Bey'indir. En mesut bir tesadüf, Avrupa yollarını açmış iki büyük yurttaşı yan yana getirmiş bulunuyor. Bunlardan biri maddî Avrupa'ya, diğeri manevî Avrupa'ya Türkleri isal eden iki kahraman, iki rehberdir. Bizden evvel geçen asker ziyaretçiler lâhitlerin mermerleri üstüne kendi kalemleriyle 'İntikamınızı alacağız, sevgili şehzademiz, sevgili babamız!' diye yazmışlardı."

Geziye katılan şairlerden Mehmed Emin ve İbrahim Alâeddin, şiirlerinde Bolayır'a yaptıkları ziyareti anlatırken sadece Süleyman Paşa'dan ve kabrinden söz ederler. İbrahim Alâeddin, Rumeli

light up. Not only does he get married but he throws a grand wedding to celebrate it because he now believes in the bright future of the nation.

## A Pledge to Revenge

Having reached safely to Bolayır via Uzunköprü and Keşan, the delegation visits the Conqueror of Rumeli Shahzadah Süleyman Pasha's turbeh which had been struck during the bombardment, and the tomb of Namık Kemal.

It is not hard to imagine the conversation of the delegation members who had their photograph taken at the tomb of the "Nation's Poet". From the writings of Hamdullah Suphi and Ali Cânib Bey we learn that these turbehs took on an extra significance during the battles of Çanakkale, the soldiers who were passing through always made sure they visited both tombs and pledged to fight to the last drop of blood to defend their homeland and take revenge, and even had this pledge inscribed on marble walls of the tombs. Ali Cânib quoted two examples of what the privates had written on Namık Kemal's tomb walls. The first quote belongs to a private called Hüseyin of Menemen: "Poet of the Turks! We are on our way to take revenge for you and your motherland!" The other is by Hâfız Mehmed of Kastamonu: "I pledge for victory at the tomb of Namık Kemal, The Martyr of Freedom."

What Hamdullah Suphi wrote about his sentiments on these visits to the turbehs give us a fair idea of the conversation which took place that day: "Next to the awe-inspiring and sacred, and yet violated turbeh of the great conqueror who opened the way to Rumeli, is another tomb with destroyed pillars and a collapsed dome, which belongs to our great poet Kemal Bey. The happiest of coincidences has brought together

these two citizens who opened the way to Europe. They are two heroes, two guides. One of them brought the Turks closer to Europe physically, the other spiritually. Soldier visitors who came before us wrote with their own pens on the marble walls of the tombs "We will take your revenge, our dear shahzadah, our dear father!"

Of the poets attending the expedition, Mehmed Emin and İbrahim Alâeddin, wrote about Süleyman Pasha and his tomb in their accounts of their visit to Bolayır. İbrahim Alâeddin, in his poem titled "At the Tomb of Süleyman Pasha" which begins by him recounting that he was shuddering as he entered the turbeh of the Conqueror of Rumeli and greeted his soul, refers to the legend of forty brave men crossing Gallipoli on a raft which features in Ottoman history books. And thus, he bemoans:

*On it disappeared the trail of the rafts  
The beautiful sea that let you through  
Was taken by the enemy today  
And your turbeh was destroyed too  
Those who were afraid of your shadow once  
Took revenge on your tomb*



Ağaoğlu Ahmed Bey, hâki renkte asker elbisesi ve kabalağıyla cephe.

Ağaoğlu Ahmed Bey is at the battlefield in his khaki colored soldier's uniform and his 'kabalak'.

fatihinin türbesine titreyerek girdiğini ve onun yüce ruhuna selam verdiğini söyleyerek başladı. "Süleyman Paşa'nın Kabrinde" adlı manzumesinde, ilk Osmanlı tarih metinlerinde anlatılan bir sal üzerinde kırk yiğitle Gelibolu'yu geçiş efsanesine atıfta bulunur ve şöyle yakınır:

*Üstünde kayboldu salları izi.  
Sana geçit veren güzel denizi.  
Bugün düşman tuttu, kuşattı bizi.  
Eyvah, oldu hatta türben de viran.  
Kabrinden öç aldı gölgenden kaçan.*

## Olimpos'ta Bir Toplantı

Bolayır'dan Gelibolu'ya geçerek 5. Ordu Karargâhı'na ulaşan heyet, rehberleri eşliğinde Arıburnu ve Seddülbahir harp sahalarını gezerler. Ali Cânib Bey, o tarihte Anafartalar muharebesinin henüz başlamadığını, fakat Miralay Mustafa Kemal'in Arıburnu'nda İngilizleri dar bir alana mihladiğini anlatmaktadır. Heyet, bölgeye ulaştıktan sonra, bir ara Türk siperlerinin bulunduğu yerden mızıka sesleri yükselir ve aynı anda İngilizler yaylım ateşine başlarlar. Ali Cânib Bey bunun sebebini sorunca, Arıburnu kumandanı Esad Paşa, her gün öğle vakti Cesarettepesi'nde fırka kumandanı Yarbay Mustafa Kemal'in askerlerine mızıka eşliğinde yemek yedirdiğini, sahilde dar bir alana sıkışıp kalmış olan İngilizlerin kendileriyle alay edildiğini zannederek tepeli yaylım ateşine tuttuklarını anlatır. Ali Cânib, Selanik'ten tanıdığı Mustafa Kemal'le orada bir telefon görüşmesi yapmış ve Mehmed Emin Bey'le de görüşmesini sağlamıştır. Genç kumandan, Edebî Heyet'i Cesarettepesi'ne davet ederse de Esat Paşa aradaki yolun ateş altında bulunduğu gerekçesiyle buna izin vermez.

Heyetteki şairlerin en yaşlısı olan Mehmed Emin, geziden sonra yazdığı manzumelerden biri olan "İstiklâl Destanı"nda Mustafa Kemal'den söz ederken "Turova önünde Gelibolu'nun/Bağrına bir yeni İlyad yazmıştı" mısralarıyla İlyada'ya ve Truva savaşlarına atıfta bulunacaktır. Heyettekilerden birçoğunun Truva savaşlarını hatırladığından şüphe edilemez. İstanbul'da, 1909-1918 yılları arasında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun askerî ataşesi olarak görev yapan General Joseph Pomiankowski, Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküşü isimli eserinde Çanakkale muharebelerini anlatırken, bu büyük savaşta Türk milletinin savaş gücünün ve askerî dehasının gün gibi ortaya çıktığını söyler ve der ki: "Çanakkale Boğazı'na Türk Termopil'i adını vermek hiç de mübalağa sayılmaz. Bu Boğaz'da yapılan savunma, bir Homeros yaratacak ve millî bir Türk destanına malzeme temin edecek kadar değerlidir."

Celâl Nuri (İleri) de Çanakkale zaferini Truvalıların Yunanlılara karşı kahramanca direnişine benzetmiş, Yeni Mecmua'nın Çanakkale Nüsha-i Fevkalâdesi'nde yayımlanan "Çanakkale'de Türkler ve Omiros" başlıklı yazısında şöyle bir sahne tasavvur etmişti:

Truva zaferinin yıldönümünde Olimpos dağı'nın cenneti Elize'de düzenlenen, tanrıların, tanrıçaların ve Truva savaşçılarının katıldığı şenlikte, savaş tanrısı Mars'ın Homeros'u ölümsüzleştirme teklifi görüşülmektedir. İlyada'nın büyük şairi ölümlü olmayı tercih edince başlayan tartışma sırasında, Mars, büyük bir heyecan içinde Elize'ye gelir ve Homeros'u çağırır. Dünyanın görülebileceği bir

## A Meeting in Olympus

Having reached by way of Bolayır the 5th Army Headquarters in Gallipoli, the delegation had a tour of the Arıburnu and Seddülbahir battlegrounds accompanied by their guide. Ali Cânib Bey recounts that at that time the battle of the Anafarta Hills hadn't started yet, but Colonel Mustafa Kemal had driven the British into a tight corner in Arıburnu. After the delegation reached the site, at one point the sound of a harmonica rose from the Turkish trenches and simultaneously the British began the volley fire. When Ali Cânib Bey asked for an explanation, the Arıburnu commander Esad Pasha told that every day at noon in Cesarettepesi, the division commander Lieutenant Colonel Mustafa Kemal had his soldiers eat lunch with the musical accompaniment of a harmonica and the British who'd been jammed in a narrow corner thought that they were being made fun of by the Turks and fired a volley at the hill. Ali Cânib had a phone conversation with Mustafa Kemal whose acquaintance he had made in Salonika and he also got Mehmed Emin Bey to talk to him. Although the young commander invited the Literary Delegation to Cesarettepesi, Esat Pasha didn't allow this trip on the grounds that the road in between was under fire.

Mehmed Emin, who was the oldest poet in the delegation, talked about Mustafa Kemal in a poem titled "The Epic of Liberty" which he wrote after the expedition, making a reference to Iliad and the Trojan wars with the verses: "Right in front of Troy in the bosom of Gallipoli / He wrote a new Iliad". Undoubtedly, most members of the delegation were reminded of the Trojan wars

Mehmed Emin  
Yurdakul, cephe  
bir zabite şiir  
okuyor.  
Mehmed Emin  
Yurdakul is reading  
poetry to an officer  
at the battlefield.





**Seddülbahir Grup Kumandanı Vehip Paşa, düşmandan alınan makineli tüfekleri Edebî Heyet'e gösterirken (Harp Mecmuası, sayı 3, Kânunusani 1331/Ocak 1916).**  
**Seddülbahir Group Commander Vehip Pasha showing the machine guns confiscated from the enemy to the Literary Committee (War Journal, issue 3, January 1916).**

yerden Türklerin İngiliz ve Fransızları Çanakkale'den kovalayışını seyrederek. Biraz sonra şenlik sahnesine dönen Homeros, toplantıya katılanlara İlyada ve Odise'yi artık yok saydığını söyledikten sonra şöyle devam eder:

“Bundan böyle eserlerim okunmasın. Şurada Dardanos'un eski ülkesinde, daha ötelerde öyle şanlı ve şerefli bir hadisenin, öyle büyük bir savaşın, öyle müthiş bir müdafanın şahidi oldum ki, dilim tutuldu. Ey Truva'nın meşhur savaşçıları! Sizin hücumlarınız, pek parlak, pek gönül okşayıcı olmakla beraber, 'Allahü Ekber! Allahü Ekber!' nakaratıyla dünyanın en büyük ordularını, en heybetli donanmalarını tarumar edip perişan bir hâlde kaçmak zorunda bırakarak utanca mahkûm eden Türklerin azim ve himmeti karşısında hayli sönük kalır.”

## Beş Çayı'na Tek Atış

Heyetteki ilgi çekici simalardan biri de şair ve bestekâr Leyla Saz'ın oğlu Yusuf Râzi Bey'dir. Çanakkale cephesinde yaşanmış destanî kahramanlıklardan birini onun kaleminden okuruz. Mimar Vedat Tek'in de kardeşi olan Yusuf Râzi, geziden döndükten üç ay kadar sonra Tanin gazetesinde yayımlanan yazısında anlattığına göre, Arıburnu cephesinde bir topçu bataryasının kumandanı olan ve bataryasını bir efsaneye dönüştüren Yüzbaşı Haydar Bey, topların yerleştirileceği mevkileri belirlemekte inanılmaz bir maharete sahip ve atışlarında da yüzde yüz isabet kaydeden son derece mâhir bir topçu zabitiymiş. Seçtiği yere toplarını yerleştirdikten sonra “Artık burada kendi evimdeymiş gibi rahat bir şekilde uyuyabilirim!” dermiş.

Haydar Bey'in bataryasının görev yaptığı fırka savaş alanına doğru ilerlerken Saros Körfezi civarında, sahile çok yakın bir yerde bir İngiliz harp gemisinin demir atmış olduğunu görürler. Bu geminin mürettebatından beş on kişi sahile çıkarak tatildeymiş gibi rahat rahat dolaşıp eğlenmektedirler. Düşmanın bu gurur kırıcı kayıtsızlığına çok öfkelenen Haydar Bey, birkaç top mermisi yollamak için fırka kumandanından izin ister. Denizdeki zırlı tarafından bombardımana tutularak asıl görev yerine varmadan zayıat vermek istemeyen kumandan bu talebi reddeder. Ancak Haydar Bey kararlıdır; fırka bütünüyle geçtikten sonra sadece bir mermi atmak için ısrar ederek izni koparır, tek bir topla sıradan çıkarak uygun bir mevzi seçer, dürbünü kurar ve mesafeyi hesaplayıp beklemeye

during this expedition. General Joseph Pomiankowski who had served in Istanbul in 1909-1918 as the military attaché of the Austro-Hungarian Empire, wrote in his book *The Decline of the Ottoman Empire* about the battles fought in Çanakkale and commented that the military power and genius of the Turkish nation had become evident in this war. He said: “It would be no exaggeration to name the Çanakkale Strait as the Turkish Termopylae. This defensive battle fought in the Çanakkale Strait is precious enough to contribute to the making of a Homer and provide material for a national Turkish epic.”

Celâl Nuri (İleri) also drew parallels between the Çanakkale victory and the Trojans' heroic resistance against the Greeks. In his article “Turks and Homer in Çanakkale” published in the Çanakkale Extraordinary Issue of *Yeni Mecmua*, he imagined the following scene:

On the anniversary of the Trojan victory, during the festivities held in the paradise of Mount Olympus, Elize, which was attended by the gods, goddesses and the Trojan warriors, the proposition of the god of war Mars to grant Homer immortality was under debate. When Iliad's great poet chose mortality instead an argument broke. During the dispute, Mars arrived in Elize and unable to contain his excitement, he called Homer to his side. Together they went to a spot where they could see the Earth and there, they watched the Turks drive the British and the French out of Çanakkale. After a while Homer returned to the festivities and told the others that for him, the Iliad and the Odyssey did not exist anymore. He continued:

“Let my works remain unread from now on. There in the old country of Dardanos and beyond, I have heard of such an honorable and glorious event, such a great war, such a magnificent battle of defense, that I am lost for words. Oh, the celebrated warriors of Troy! However brilliant and pleasing your victories are, they fade away in comparison to the zeal and ambition of the Turks who, with cries of 'Allahu Ekber! Allahu Ekber!', threw the world's greatest armies, the most majestic navies into complete disarray, sentenced them to a desperate and shameful escape.”

## A Single Shot at the

## Five O'Clock Tea

An interesting figure in the delegation was Yusuf Râzi Bey, the son of poet and composer Leyla Saz and the only brother of Architect Vedat Tek. His

başlar. Akşamın beşine doğru sahildeki askerler zırlıya döner ve güvertede kurdukları masaya beş çaylarını içip keyif yapmak üzere oturlar. Haydar Bey, fırkasının bütünüyle menzil dışına çıktığına kanaat getirdikten sonra hedefini dürbünüyle bir daha tarassut edip topunu ateşler.

Bu hadiseyi Yusuf Râzi Bey'e anlatan asker, o sırada Haydar Bey'le birlikteymiş ve dürbünüyle olup biteni dikkatle takip ediyormuş. Merminin güvertedeki çay masasının tam ortasına düştüğünü gözleriyle görmüş.

Bir anda alev ve dumanların yükseldiği zırlıda büyük bir telaş başlamış. Karşılık vermeyi akıllarından bile geçirmeden ikinci bir mermiyi yememek için alelacele demir alıp uzaklaşmışlar.

Haydar Bey'in maiyetinde yer alan Mehmed Ali Bey, Yusuf Râzi Bey'in İstanbul'dan tanıdığı, cephede kendisine kısa bir süre rehberlik eden genç bir ihtiyat zabitidir. Edebî Heyet'in gezisi devam ederken Haydar Bey'in askerlik hayatında ilk defa ihtiyatsızlık ettiğini ve bunun hayatına mal olduğunu öğrenirler. Mevzilerimiz üzerinde uçup duran bir düşman uçağını düşürmek amacıyla toplarından birini atış için uygun bir yere taşırken emniyetli mevziinden çıkar çıkmaz bir top mermisi cephe arabasına isabet etmiş ve maiyetindeki Mülâzım Reşid ve Mülâzım Mehmed Ali Beylerle birlikte şehit olmuştur.

Henüz on yedi yaşındayken İkinci Balkan Harbi sırasında Galatasaray Lisesi'ni terk edip gönüllü olarak cepheye koşan ve ağır bir şekilde yaralanmış olmasına rağmen askerlikten vazgeçmeyip topçuluk eğitimi alan Mehmed Ali Bey, Nâzım Hikmet'in küçük dayısıdır.

## Geziden Sonra

Bir kısmı geldikleri yoldan, bir kısmı da deniz yoluyla İstanbul'a dönen edebî heyet üyelerinin Arıburnu ve Seddülbahir cephelerinde yaşadıklarını ve dönüşte yazdıklarını böyle kısa bir yazıda bütün ayrıntılarıyla anlatmak mümkün değildir. Yalnız yazılanların edebiyat

writing offers us an account of one of the many heroic incidents that happened on the Çanakkale battlefield. Written three months after the return from the expedition, and published in Tanin newspaper, his article is about a certain Lieutenant Haydar Bey who was the commander of an artillery brigade for which he gained a legendary reputation at the Arıburnu front. Not only was he an excellent gunner who never missed a shot, he was also extremely skillful in determining where the artillery would be positioned. When he was done positioning his artillery in the location he chose, he would stand back and say: “Now I can curl up and sleep here as if I'm in my own bed!”

As the division in which Haydar Bey's brigade served advanced towards the battle ground, they saw that a British warship had moored very close to the shore in the environs of Saros Bay. Five or ten crew members of this ship had come ashore and seemed to be having fun as if they were on holiday. Finding himself enraged by this nonchalant attitude of the enemy, Haydar Bey asked for the division commander's permission to fire a few cannonballs. Unwilling to risk bombardment by the armored ship and suffering casualties, the commander declined. But Haydar Bey's resolve was firm; after the division fully completed its passage, he insisted and got permission to fire just one bullet. He came out of the line with just one cannon, chose a suitable position, set up his viewfinder, calculated the distance and began his wait. When it was nearly five o'clock in the evening, the soldiers on the beach returned to the battleship and sat down

at the table they set on the deck to enjoy their afternoon tea. Haydar Bey made sure that his division was entirely outside shooting range. He observed his target once again through the viewfinder and finally fired his cannon.

The soldier who relayed this incident to Yusuf Râzi Bey was with Haydar Bey at the time, watching the scene closely through his binoculars. He saw with his own eyes that the bullet fell right in the middle of the tea table on the deck. A great commotion took over the battleship which was at once enveloped by flames and smoke. Without even considering returning fire, they quickly weighed anchor and sailed away to avoid getting a second hit.

Mehmed Ali Bey who was in Haydar Bey's entourage was a young reserve officer whom Yusuf Râzi Bey knew from Istanbul, and who had briefly served him as a guide in the front. During their expedition, the Literary Delegation learned that Haydar Bey had acted imprudently for the first time in his military career and it had cost him his life.

While he was transporting one of his cannons to a suitable position



**Edebî Heyet Üyeleri, Birinci Ordu Karargâhı'nda Esad Paşa ve karargâh subaylarıyla birlikte. Esad Paşa işleri yüzünden fazla ilgilenemediği heyeti Erkân-ı Harbiye Reisi Fahreddin'e (Altay) emanet etmiştir.**

**The Members of the Literary Committee with Esad Pasha and headquarter officers at the 1st Army Headquarters. Esad Pasha was too busy to attend to the committee, so he delegated the Chief of General Staff Fahreddin (Altay) for the task.**





Edebî Heyet, Seddülbahir siperlerinden birinde düşman siperlerini gözlerken (Harp Mecmuası, sayı 3, Kânunusani 1331).

The Literary Committee observing the enemy trenches in a trench in Seddülbahir (War Journal, issue 3, January 1916).

dünyasında ve kamuoyunda hayal kırıklığı yarattığı söylenebilir. Gezi boyunca yaşananları Hamdullah Suphi ve Ali Cânib, dönüşlerinde İkdâm ve Turan gazetelerinde birer yazı dizisiyle anlatırlar. İbrahim Alâeddin, tamamı bu geziden izlenimleri yansıtan şiirlerinden bazılarını çeşitli gazete ve mecmualarda yayımlar ve yıllar sonra Çanakkale İzleri adıyla kitaba dönüştürür. Diğer şairlerin heyecansız şiirleri orada burada yayımlanmıştır. Ömer Seyfeddin’in niyeti ise dönüşte “Eski Kahramanlar” gibi on iki hikâyeden oluşan bir “Yeni Kahramanlar” serisi yazmaktır, ancak “Çanakkale’den Sonra”, “Kaç Yerinden”, “Müjde” ve “Bir Çocuk Aleko” isimlerini verdiği dört hikâye yazabilir. Ömer Seyfeddin, Çanakkale gezisi sırasında görüp duyduklarına dayanarak yazdığı, bu geç kalmış hikâyelerde, Tahir Alangu’nun haklı olarak ifade ettiği gibi, “umutsuz ve şevksiz bir hava içinde”dir, “yaklaştığını iyice sezdiği yenilgi karşısındaki umutsuzluğunu artık saklayamaz olmuş,” bu sebeple “Eski Kahramanlar” serisinde başarıyla kullandığı epik anlatımı bir türlü bulamamıştır.

Geziye ressam olarak katılan Çallı İbrahim ve Nazmi Ziya Beylerin, cephede gördüklerini yansıtan resimler yapıp yapmadıklarını bilmiyoruz. Çallı, Çanakkale resimlerini, 1918 yılında açılan Şişli Atölyesi’nde yapmıştır. Heyetteki tek musikişinas olan Ahmet Yekta Bey ise sadece Enis Behiç’in bir Çanakkale şiirini bestelemiştir; ne var ki bu besteye ulaşmak mümkün olmadı.

Devrin önde gelen şair ve yazarlarının -bazıları davet edilmediği, bazıları da çeşitli mazeretler ileri sürerek davete icabet etmediği için- edebiyat çevrelerinde tatsız dedikodulara da yol açan bu gezinin edebî sonucu, heyetin en genç üyelerinden olan Enis Behiç’in İbrahim Alâeddin’e ithaf ettiği “Çanakkale Şehitliğinde” isimli manzumesinin şu mısraında veciz bir şekilde özetlenmiştir:

*Utandım bu âciz şairliğimden.* ●

in order to shoot an enemy plane flying above our emplacements, the ammunition cart was hit by a cannonball as soon as they were outside the safe zone. Haydar Bey lost his life for his country along with Lieutenant Reşid Bey and Lieutenant Mehmed Ali Bey in his entourage.

Having left Lycée de Galatasaray at the age of seventeen during World War II to voluntarily sign up for the army, Mehmed Ali Bey hadn’t given up on his military career despite the heavy wounds he suffered and gone on to train as an artilleryman. He was Nazım Hikmet’s junior uncle.

## After the Expedition

The members of the literary delegation returned to Istanbul; some went back the way they came, and some preferred to travel by sea. It is hardly possible to do justice in the space of such a brief article to all they had experienced at the Ariburnu and Seddülbahir fronts and what they wrote afterwards. Suffice it to say that their writings caused some disappointment in the literary world and public opinion in general. Hamdullah Suphi and Ali Cânib each wrote an article series narrating the experience in newspapers İkdâm and Turan. İbrahim Alâeddin published some of his poems reflecting his impressions of the expedition in newspapers and magazines and years later in a book titled *Traces of Çanakkale*. Other poets’ somewhat dry poems were published here and there. Ömer Seyfeddin’s intention was to write a series titled “New Heroes” comprising of twelve stories much like his earlier work “Old Heroes”. However, he could only write four stories titled “After Çanakkale”, “In How Many Places”, “Good News” and “A Child Called Aleko”. In these belated stories written by Ömer Seyfeddin based on what he had seen and heard during the Çanakkale expedition, the writer was –as aptly described by Tahir Alangu– “in an anemic state of hopelessness”, “unable to disguise the despair he felt in the face of the defeat which he felt was fast approaching,” and therefore he failed to perform the epic narration which he employed with such brilliance in the “Old Heroes” series.

Çallı İbrahim Bey and Nazmi Ziya Bey were the artists of the expedition. We don’t know whether they ended up creating paintings reflecting their impressions of the battlefield. Çallı made his Çanakkale paintings in his Şişli Atelier which opened in 1918. The only musician in the delegation was Ahmet Yekta Bey and all he did was compose music to a poem by Enis Behiç on Çanakkale. Unfortunately, it was not possible for us to get access to this composition.

As mentioned before, a number of leading contemporary poets and writers did not attend the expedition because some of them had not been invited and others had made up various excuses, which ended up stirring the literary circles with some unpleasant gossip. At the end of the day, the overall literary outcome of the expedition is put in a nutshell in the following verse of the poem “At the Martyrs Cemetery of Çanakkale” dedicated to İbrahim Alâeddin by Enis Behiç who was one of the youngest poets of the expedition:

*I felt ashamed of the humble poet that I am* ●



## ORDUYA HİTÂBE-İ ŞÜKRAN

Harb matbuat karargâhundan: Çanakkale cebhe-i harbini ziyaret eden hey’et-i edebiyyenin orduya hitabe-i şükranıdır:

Ey vatanın koruyucu ve

kurtarıcı kahraman ordusu! Biz, milletin düşünen ve duyan evlatları nâmına size geldik. Alnımızda yüksek bir milli gurur, gönlümüzde derin bir minnet ve şükran, beynimizde kuvvetli bir iman ile babalarımızın ölülerini mezarlarında sevinçle titreten, dost ve düşman beş dünyanın bütün halkını şaş-kınlıklara düşüren, milletiniz için tarihlerde altın yapraklar hazırlayan kahramanlıklarınızı yakından görmeye geldik. Kilidini açmağa uğraşan hain elleri, toprağını çiğnemeğe çabalayan namert ayakları kırdığınız mukaddes hakan ve halife yurdundan 480 yıl evvel Ayasofya’nın minaresinden okunan ilk ilk ezanla tarihin bir devri kapanıp yeni bir devri başladığını dünyaya ilan eden büyük Fatih’in büyük mirası İstanbul’dan, sonra onun arkasında ona bakan sevgili Anadolu’dan size selamlar ve hürmetler getirdik. Oralarda büyük padişahımızdan en küçük âdeme kadar herkes sizi ve sizler gibi Kafkasya, Irak ve Mısır yollarında aynı emel ve duygu ile çarpışan arkadaşlarınızı düşünüyor, sizinle öğünüyor. Belleri bükülmüş ihtiyarlar titreyen ellerini ulu Tanrı’ya uzatarak size dua ediyorlar. Kadınlar, bir ana sevgisi, şefkatiyle yaralılarınıza bakıyorlar. Çocuklar şanlı cenklerinizin hikâyelerini dinleyerek küçük yüreklerinde tohumlanan vatan aşkını ve düşman kinini yarın için besleyip büyütüyorlar.

Biz geldik; muharebe meydanlarını dolaşıp yiğitliklerinizin şerefli örneklerini gördük. Şimdi göğüslerimiz kabarak İstanbul’a dönüyoruz. Orada gözlerimizle gördüğümüz kahramanlıklarınızı bütün kardeşlerinize söyleyeceğiz. Son felakette yerlere eğilen alnınızı nasıl dünya tarihinde emsali görülmemiş bahadırliklar, fedakârlıklarla göklere kaldırdığınızı anlatacağız. Ey Müslümanlık ve Türklük namusunu, şerefini mübarek kanıyla yıkayan ordu Bolayır’da Şehzade Süleyman’ın, Lala Şahin’in düşman gülleleriyle viran olmuş mezarları mağrur ve hayran sana bakıyor. Düşmanların bile senin mertliğini alkışlıyor. Gölgesi altında aslanlar gibi dövüşerek yükselttiğin ay yıldızlı al bayrak haşre kadar camilerimizin, türbelerimizin üzerinde parlasın. Şehitlerinin ruhları göklere yükselirken gazilerinin damarlarında kin ve intikam kaynasın. Ölürsen Allah’ın cenneti, kalırsan milletin minneti senindir. Sen var ol ve düşmanların kahrolsun.

İkdâm, 6621, 11 Temmuz 1331/24 Temmuz 1915, s. 2.

## EXPRESSION OF GRATITUDE AND APPRECIATION FOR THE ARMY

From the War Press Office:

This is an expression of gratitude and appreciation addressed to the army by the literary delegation who returned this morning from their visit to the Çanakkale battlefield:

Oh, the heroic army of the nation, the protector and savior of the country! We came to you in the name of this nation’s sons and daughters who think and listen. With supreme national pride on our foreheads, profound gratitude and appreciation in our hearts, strong conviction in our minds, we came to see at close range your heroism which gives your deceased ancestors cause to rejoice in their graves, astonishes all nations of the five worlds whether they’re friends or foes, writes golden pages in history books on behalf of your nation. We brought you greetings and respects from the blessed land of the khan and khalif where you broke the hands that tried to break its locks and the despicable feet that tried to trample upon its soil; from Istanbul, the great legacy of the great Conqueror who declared to the world with the first call to prayer recited from the minaret of the Hagia Sophia that an age had closed and a new one had begun; and from beloved Anatolia watching over her from behind. Back there everyone from our grand sultan to the littlest of humans is thinking about and feeling proud of you and your friends who are fighting with the same ambition and sentiment as you on the paths leading to Caucasus, Iraq and Egypt. The elderly with broken backs open their trembling hands to mighty God praying for you. The women tend to your wounds with the affection and compassion of a mother. The children listen to the stories of your glorious battles, nourishing and growing for the sake of tomorrow the love of country and hatred of enemy that blossom in their little hearts.

We came; we toured the battle fields and saw glorious examples of your bravery. Now we are returning to Istanbul with our hearts swelling with pride. We will be telling all your brothers and sisters about the acts of great courage we saw there with our own eyes. We will tell them how you raised your heads, which had bowed down during the last debacle, with unprecedented valiance and self-sacrifice. Oh, the army who bathed the honor and dignity of Muslims and Turks with its sacred blood, the tombs of Shahzadah Süleyman Pasha and Lala Şahin, which were destroyed by the enemy’s cannonballs in Bolayır, are watching you with pride and adoration. Even your enemies are applauding your valor. May the red flag with the star and crescent, which you raised by fighting like lions in its shadow, shine above our mosques and turbes until the Day of Judgement. As the souls of your martyrs ascend to heavens, may hatred and revenge boil in the veins of your veterans. If you are to die, the paradise of Allah is yours; if you are to stay, the gratitude of your nation is yours. May you live long and may your enemies suffer damnation.

İkdâm, 6621, 24 July 1915, pg. 2.



Eski ismi "Maârz" olan Saros Körfezi'nin bir haritası (Atatürk Kitaplığı Arşivi).

A map of Saros Bay formerly known as "Maârz" (Atatürk Library's Archives).

## BİBLİYOGRAFYA BIBLIOGRAPHY

- AYVAZOĞLU, Beşir, *Edebiyatın Çanakkale'yle İmtihanı*, Kapı Yayınları, İstanbul 2015.
- BİRGEN, Muhittin, *İttihat ve Terakki'de On Sene: İttihat ve Terakki'nin Sonu* (haz. Zeki Arıkan), Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.
- GEZGİN, Hakkı Süha, *Edebi Portreler* (haz. Beşir Ayvazoğlu), Kapı Yayınları, İstanbul 2013.
- [GÖVSA], İbrahim Alâeddin, *Çanakkale İzleri*, Kütüphane-i Hilmi, İstanbul 1926.
- KORYÜREK, Enis Behiç, *Miras*, Devlet Kitapları, İstanbul 1971.
- KÖROĞLU, Erol, *Türk Edebiyatı ve Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) Propagandanan Millî Kimlik İnşasına*, İletişim Yayınları, İstanbul 2004.
- Ömer Seyfettin, *Bütün Eserleri 1-5* (haz. Hülya Argunşah), Dergâh Yayınları, İstanbul 1999-2000.
- SELÇUK, Mustafa, "Birinci Dünya Savaşı Sürecinde Harbiye Nezareti'nin 'Çanakkale Kahramanlığını Yaşatma' Amaçlı Faaliyetleri", *İ.Ü. Avrasya İncelemeleri Dergisi (AVİD)*, sayı 1/2, 2012.
- [TANRIÖVER], Hamdullah Suphi, "Gördüklerimiz I-VIII", *İkdam*, sayı 6625-638, 15-28 Temmuz 1331.
- TANRIÖVER, Hamdullah Suphi, *Günebakan*, Türk Ocakları İlim ve Sanat Heyeti Neşriyatı, Ankara 1929.
- Çanakkale 5/18 Mart (Yeni Mecmua Nüsha-i Fevkalâde 1331-1915)*, İstanbul 1918.
- [YÖNTEM], Ali Cânip, "Harp Cephesine Doğru", *Turan*, 5 Ağustos-13 Ağustos 1331 (1915)
- [YÖNTEM], Ali Cânip, "Seddülbahir Grubunu Ziyaret", *Yeni Mecmua Çanakkale Nüsha-i Fevkalâdesi*.
- YÖNTEM, Ali Canip, "Devirlerden Hatıralar", *Yakın Tarihimiz*, sayı 1, 1 Mart 1962.
- [YURDAKUL], Mehmed Emin, *Ordunun Destanı*, Matbaa-i Ahmed İhsan ve Şürekâsı, İstanbul 1331.

## GEZİDE KİMLER VARDI?

Daveti kabul ederek Sirkeci Garı'na gelen ve trenle yola çıkan şair, yazar, ressam ve bestekârlar yaş sırasına göre şunlardır: Mehmed Emin Yurdakul (1869-1944), Ağaoğlu Ahmet (1869-1939), Yusuf Razi Bel (1870-1947), Nazmi Ziya Güran (1881-1937), Çallı İbrahim (1882-1960), Celâl Sâhir Erozan (1883-1935), Ömer Seyfeddin (1884-1920), Hamdullah Suphi Tanrıöver (1885-1966), Ahmet Yekta Madran (1885-1950), Muhiddin Birgen (1885-1959) Müfid Râtib (1887-1920, yolda hastalanarak Uzunköprü'den geri dönmüştür), Ali Cânip Yöntem (1887-1967), İbrahim Alâeddin Gövsa (1889-1949), Orhan Seyfi Orhon (1890-1972), Enis Behiç Koryürek (1891-1949), Hıfzı Tevfik Gönensay (1892-1949), Hakkı Süha Gezgin (1895-1963). Eski darüleytamlar müdürü Selahaddin Öksüzcü de heyete dâhildi. Harp alanlarını erkânıharp binbaşısı Edib Servet ve Yüzbaşı Hulusi Beylerin mihmandarlığında gezecek heyetin sağlık problemleriyle genç doktorlardan Fikri Bey ilgilendi. Heyette ayrıca bir fotoğrafçı ve geziyi canlı olarak tespit etmesi istenen bir sinemacı da vardı.

## WHO ATTENDED THE EXPEDITION?

Below are the names of poets, writers, painters and composers who accepted the invitation and boarded the train in Sirkeci Station, listed in order of age: Mehmed Emin Yurdakul (1869-1944), Ağaoğlu Ahmet (1869-1939), Yusuf Razi Bel (1870-1947), Nazmi Ziya Güran (1881-1937), Çallı İbrahim (1882-1960), Celâl Sâhir Erozan (1883-1935), Ömer Seyfeddin (1884-1920), Hamdullah Suphi Tanrıöver (1885-1966), Ahmet Yekta Madran (1885-1950), Muhiddin Birgen (1885-1959) Müfid Râtib (1887-1920, he was taken ill on the way and had to go back), Ali Cânip Yöntem (1887-1967), İbrahim Alâeddin Gövsa (1889-1949), Orhan Seyfi Orhon (1890-1972), Enis Behiç Koryürek (1891-1949), Hıfzı Tevfik Gönensay (1892-1949), Hakkı Süha Gezgin (1895-1963). Former director of orphanages Selahaddin Öksüzcü was also included in the delegation. The delegation toured the battle fields with the staff major Edib Servet Bey and Lieutenant Hulusi Bey as their guides and the young doctor Fikri Bey took care of any health issues that arose. A photographer and a moviemaker were also included for the purposes of live documentation.

## "6" GERİ SAYIM GÜNCEŚİ COUNTDOWN CHRONICLE

Kasım 2020 November

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

TASARIM

DESIGN

Çağan Karaağaç, BEK

Kerem Yaman, BEK

KOORDİNASYON

COORDINATION

Diyez Beksaç Cin

Çim Güleriyüz

Ali Engin Özçelik

YAPIM

PRODUCTION

BEK Tasarım ve Danışmanlık

BEK Design and Consultancy

BASKI

PRINTING

MAS Matbaacılık San. ve Tic. 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 Güleriyüz

Mustafa Tanrıverdi

Necmi Zekâ

METİN EDITÖRÜ

COPY EDITOR

Zeyno Erkman Beşikçi

DÜZELTİ

PROOFREADING

Zeyno Erkman Beşikçi

ÇEVİRİ

TRANSLATION

Aslı Merten

KATKIDA BULUNANLAR

CONTRIBUTORS

Şeyma Adıyaman

Beynur Akdeniz

Ahmet Bayrı

Gözde Doğan Ayan

Nadir Ekmekçi

Cemal Emden

Batuhan Ergüneş

Mehmet Kerem Eteş

Flufoto

Kağan Gözen

Cenk Kalava

Arzu Kaymak

Ali Mert Kızılkaya

Melih Mumcu

Melih Özsöz

Murat Sezgin

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.



1915canakkale.com

DAELIM

Limak

SK E&C

yapı merkezi

Ekim 2020.

October 2020.

CEMAL EMDEN

