



## **Turizm, Ticaret ve Kültür Köprüsü**

A Bridge of Tourism,  
Commerce and Culture

**MEHMET TUTAŞ**

## **“Sürdürülebilirliğin Ödülü Yaşamaktır”**

“The Reward  
for Sustainability  
is Life Itself”

**DR. ERSİN ARIOĞLU**

## **Limak: Girişimci Mühendislikten Küresel Başarılar**

Limak: From  
Entrepreneurial  
Engineering to Global  
Accomplishments

## **İlyada Destanı'nın Kentinde İlham Veren Bir Müze**

An Inspiring  
Museum in the City  
of Homer's Iliad



# İçindekiler

## Contents

**Kısa Kısa**  
News Bites 002



**Turizm, Ticaret ve Kültür Köprüsü**  
A Bridge of Tourism, Commerce  
and Culture  
**MEHMET TUTAŞ** 010



**“Sürdürülebilirliğin Ödülü Yaşamaktır”**  
“The Reward for Sustainability is  
Life Itself”  
**DR. ERSİN ARIOĞLU** 016



**Kulelerin Yükselişi**  
Rising of the Towers 026

**Limak: Girişimci Mühendislikten  
Küresel Başarılarla**  
Limak: From Entrepreneurial  
Engineering to Global  
Accomplishments 036

**Takım Çalışmasının Önemi**  
The Importance of Teamwork 044

**Viyadük Sihirbazı:  
İtme-Sürme Yöntemi**  
Viaduct Wizard:  
Incremental Launching Method 052

**Çanakkale Trafikten Geçilemiyor**  
Çanakkale Suffers from  
Traffic Overload 058

**Tarihi Bir Proje İçin Benzersiz  
Bir Üretim**  
A Unique Production for a  
Historical Project 064

**Çanakkale İçinde Vurdular Beni**  
In Çanakkale They Shot Me 070

**Hem Ziyaretçiler Hem de Sakinler  
Mağdur**  
Both Visitors and Locals are  
Equally Aggrieved  
**TUR REHBERLERİ TOUR GUIDES** 078

**En Beğendiğiniz Atasözü Nedir?**  
What's Your Favorite Proverb? 086



**İlyada Destanı'nın Kentinde  
İlham Veren Bir Müze**  
An Inspiring Museum in the  
City of Homer's Iliad  
**NEVRA ERTÜRK** 088

**Bir Komşu Ziyareti**  
A Neighbourly Visit 096

**Şantiye Çalışanlarından  
Sosyal Katkı**  
Social Contribution by the  
Workers on Site 102



**Bir Dünya Barış Köprüsü: Gelibolu**  
A Bridge for World Peace: Gallipoli  
**VEDAT ÇALIŞKAN** 106

# Genel Müdür'den CEO's Message

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



## DEĞERLİ OKURLAR,

“Geri Sayım Güncesi” yayınıımızın elinizdeki “yedi” numaralı “üçüncü” sayısı ile birlikte, 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun hizmete açılacağı tarihe doğru hızla ilerliyoruz. Proje kapsamında çok önemli bir aşamayı, 1915Çanakkale Köprüsü'nün kule inşaatlarını başarıyla tamamladık. COVID-19 salgını nedeni ile yüksek güvenlik önlemleri ile gerçekleştirdiğimiz “Kule İnşaatları Tamamlanma Töreni”ne gösterdikleri ilgiden dolayı Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'a ve yeni Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu'na teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Bu olağan dışı dönemde çalışanlarımızın sağlığını korumak en önemli önceliğimiz oldu. En üst düzeyde alınan kapsamlı önlemlerle çalışmalarımızı aralıksız sürdürdük, sürdürüyoruz. Salgını hep birlikte en kısa zamanda atlatmayı diliyoruz.

\*

Bu sayımızda da Proje'yle ilgili son gelişmeleri, “insan odaklı” bir bakış açısıyla aktarmaya devam ediyoruz. İlk aşamasından bu yana Proje'ye önemli katkılarda bulunan Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Sayın Mehmet Tutaş, 1915Çanakkale'nin yaratacağı sosyoekonomik ve kültürel imkânları değerlendirdi. Proje'nin teknik ve tasarım özelliklerini ise Proje'yi yürüten uluslararası ortaklığın dört üyesinden biri olan Yapı Merkezi Holding'in Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Dr. Ersin Arıoğlu ile konuştuk. Bu sayıda ayrıca uluslararası konsorsiyumun Türk ortaklarından Limak'ı küresel başarıları ve sürdürülebilirlik çalışmalarıyla tanıtıyoruz. Dört İcra Kurulu üyemizin görüşlerine yer verdiğimiz yedinci sayımızda, kulelerin yükseliş öyküsünün yanı sıra otoyol inşaatıyla ilgili bilgilendirici bir yazı da okuyacaksınız. Bölgedeki trafik yoğunluğu ve 1915Çanakkale'nin sosyal katkı çalışmaları, diğer öne çıkan konulardan bazıları. Bütün dünyada hayranlık uyandıran Troya Müzesi tanıtım yazısını Doç. Dr. Nevra Ertürk; 1920 yılında Gelibolu'ya yerleşen Beyaz Rusların öyküsünü anlatan tarih yazımızı ise Prof. Dr. Vedat Çalışkan kaleme aldı.

“Altı” numaralı sayımızda görüşmek dileğiyle.

Saygı, sevgi ve sağlık dileklerimi sunuyorum.

## DEAR READERS,

With the “third issue” of the “Countdown Chronicle” numbered “seven”, we are advancing and fast approaching the opening date of the 1915Çanakkale Bridge and Çanakkale-Malkara Motorway Project. In the Project, we have attained a very important milestone with the completion of the tower construction of the 1915Çanakkale Bridge. We would like to extend our gratitude to President Recep Tayyip Erdoğan and newly appointed Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu for their attendance to the “Tower Construction Completion Ceremony” which we held with high safety measures in-place due to the COVID-19 pandemic.

During this extraordinary phase, it has been our top priority to protect the health and well-being of our employees. We have continued and are still continuing our work uninterrupted with extensive measures taken at the highest possible level. It is our wish that we pull through this pandemic together as early as possible.

\*

In this issue, we continue to convey to you, with a “people-oriented” approach, the latest developments at the Project. Deputy Director of the General Directorate of Highways Mehmet Tutaş, who has made significant contributions to the Project since the very beginning, evaluated for us the socioeconomic and cultural benefits to be created by 1915Çanakkale. Regarding the technical features and design aspects of the Project, we talked to Dr. Ersin Arıoğlu, the Chairperson of Yapı Merkezi Holding, which is one of the four partners of the international consortium running the Project. Also in this issue, we are introducing Limak, the other Turkish partner in the international consortium, focusing on their global accomplishments and sustainability practices. In this seventh issue featuring the opinions of four of our Executive Committee Members, you will also read about the rising of the towers, and find out some interesting information on the motorway construction. Among other topics are the traffic density in the region, and the social contribution endeavors by the employees of 1915Çanakkale. The article introducing the world-renowned Museum of Troy was written by Ass. Prof. Nevra Ertürk; and our historical feature on the White Russians who came to settle in Gallipoli in 1920 is by Prof. Dr. Vedat Çalışkan.

Looking forward to meeting you again in issue number “six”.

With my kindest regards and wishes for your best health!

## 1915Çanakkale'den İlk Müjde: Kuleler Tamamlandı A Milestone Achieved at 1915Çanakkale: Towers Are Completed



1915Çanakkale Köprüsü Kule İnşaatları Tamamlanma Töreni 16 Mayıs 2020 tarihinde gerçekleştirildi. Video konferans yöntemiyle törene katılan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'a T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu Proje'nin son durumuyla ilgili bilgi verdi.

Çanakkale Boğazı'na köprü inşaatını "asırların hayali" olarak adlandıran Cumhurbaşkanı

Erdoğan "Pek çok hayal gibi bunu da hayata geçirmek bize nasip oldu. 2022'de açılacak olması da 2023 hedeflerimiz için önemlidir. Rastgele belirlenmiş bir hedef değildir. Her vatandaşımızın bu eseri ülkemize kazandıranları hayırla yâd edeceğine inanıyorum." şeklinde konuştu. Erdoğan ayrıca Binali Yıldırım, Ahmet Arslan ve Cahit Turhan başta olmak üzere Proje'ye emeği geçen herkesi tebrik etti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu da konuşmasında bu vatan ve milletin dev projeleri hak ettiğini ifade ederek, "Tarihe tanıklık ediyoruz. Ülkemiz ve dünyanın en önemli projelerinden olan 1915Çanakkale Köprüsü'nün dünya birincisi kulelerinin çelik blok montajını yapıyoruz. 1915Çanakkale Köprü'müz 101 kilometrelik Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun göz bebeği ve kilit noktasında yer almaktadır." diye konuştu.

Törene Çanakkale Eski Valisi Orhan Tavlı'nın yanı sıra, AK Parti Grup Başkanvekili Bülent Turan ve AK Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu, Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu, Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürü Sezgin Küçükbekir katıldı.

1915Çanakkale Bridge Tower Construction Completion Ceremony took place on May 16, 2020. President Recep Tayyip Erdoğan attended the event via video conferencing and was briefed about the latest developments in the Project by the Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu.

Describing the bridge construction over the Çanakkale Strait as "the dream of centuries", President Erdoğan stated: "As with many other dreams, it has been our good fortune to be able to bring it to life. The fact that it will be opening in 2022 is incredibly significant in terms of our goals for 2023. It is not a randomly chosen goal. I believe that every citizen will bestow blessings on those who served our country with this work". Erdoğan also congratulated everyone who has been involved in the Project starting with Binali Yıldırım, Ahmet Arslan and Cahit Turhan.

Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu also made a speech and stated: "We are witnessing history. We are erecting the

steel tower blocks of the record-breaking 1915Çanakkale Bridge.

Our 1915Çanakkale Bridge is the cherished heart of the 101-kilometers long Malkara-Çanakkale Motorway".

The ceremony was attended by the Former Çanakkale Governor Orhan Tavlı, AK Party Group Deputy Director Bülent Turan, AK Party Member of Parliament for Çanakkale Jülide İskenderoğlu, Director of General Highways Abdulkadir Uraloğlu and Public and Private Sector Partnership Regional Director Sezgin Küçükbekir.

Representing the international consortium running the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, Limak Holding Honorary Chairperson Nihat Özdemir, Limak Investment Chairperson Ebru





1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni yürüten uluslararası konsorsiyumdan Limak Holding Yönetim Kurulu Onursal Başkanı Nihat Özdemir, Limak Yatırım Yönetim Kurulu Başkanı Ebru Özdemir, Limak Holding Yönetim Kurulu Üyesi Serdar Bacaksız, Limak İnşaat Altyapılar Genel Müdürü Mustafa Baştürk, Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Başar Arıoğlu, Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş. Genel Müdürü Sami Özge Arıoğlu, Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. İcra Kurulu Üyeleri Ömer Güzel ve Reşit Yıldız ile Genel Müdürü Mustafa Tanrıverdi de törende hazır bulundular. ●

Özdemir, Limak Holding Board Member Serdar Bacaksız, Limak Construction Infrastructures General Manager Mustafa Baştürk, Yapı Merkezi Construction and Industry Inc. Chairperson Başar Arıoğlu, Yapı Merkezi Construction and Industry Inc. General Manager Sami Özge Arıoğlu, Çanakkale Motorway and Bridge Construction Investment and Management Inc. Executive Committee Members Ömer Güzel and Reşit Yıldız and CEO Mustafa Tanrıverdi were also present at the ceremony. ●

## Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda Görev Değişimi

### Reassignment at the Ministry of Transport and Infrastructure



28 Mart 2020 tarihinde yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı görevine Adil Karaismailoğlu atandı. Karaismailoğlu devir teslim töreni sırasında yaptığı konuşmada, “Önümüzde çok

önemli projeler var. Bütün dünyada ses getirecek vizyon projeler var. Ülkemizin gelişmesine ve geleceğine katkı sağlayacak vizyon projeler var. Bunları yaparken de çok saygıdeğer Bakanımızın bilgi ve tecrübelerinden mutlaka faydalanacağız.” diyerek kendisine görevi teslim eden Mehmet Cahit Turhan'a teşekkürlerini ilettiler.

Turhan ise, görevde bulunduğu 20 aylık süre içerisinde önemli projelere imza attıklarını belirterek, “Cumhurbaşkanımızın liderliğinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın sizlerle ve yeni Bakanımızla birlikte, onun kaptanlığında daha güzel hizmetler yapacağına inanıyorum.” sözleriyle Karaismailoğlu'na yeni görevinde başarılar diledi.

En son Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcılığı görevini yürüten Adil Karaismailoğlu, Karadeniz Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi'nden makine mühendisi olarak mezun oldu. 2014 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Ulaşım Daire Başkanlığı, 2018 yılı başında da ulaşım, çevre ve teknoloji yatırımlarından sorumlu Genel Sekreter Yardımcılığı görevlerini üstlenen Karaismailoğlu, İstanbul Ulaşım Master Planı, İstanbul Lojistik Master Planı, İstanbul Trafik Güvenliği Master Planı, Atık Yakma ve Enerji Üretim Tesisi, Çöp Gazından Enerji Üretim Tesisi, Endüstriyel Atık Termal Bertaraf Tesisi, İklim Değişikliği ve İstanbul Hava Kirliliği Eylem Planı gibi pek çok çalışmanın yapılması ve hayata geçirilmesine katkı sağladı. İstanbul'un 35 bin kilometrelik ulaşım ağının akıllı ulaşım sistemleriyle donatılmasına ve Türkiye'nin ilk trafik kontrol merkezinin kurulmasına öncülük etti. 1969 doğumlu olan Karaismailoğlu, evli ve iki çocuk babasıdır. ●

With the Presidential Decree issued on the 28<sup>th</sup> March 2020, Adil Karaismailoğlu was appointed as the new Minister of Transport and Infrastructure. At the handover ceremony Karaismailoğlu stated: “We have particularly important projects ahead of us. These are visionary projects which will resonate in the world. These are visionary projects which will contribute to the future development of our country. As we realize these projects, we will surely benefit from the knowledge and experience of our respectable Minister.” With this statement, he expressed his gratitude to the former minister Mehmet Cahit Turhan.

Turhan stated that during his 20 months of service, some very important projects have been actualized, “I believe that the Ministry of Transport and Infrastructure will be leading much finer projects with you and our new Minister, following the leadership of our President.” and wished Karaismailoğlu success in his new position.

The former Vice Minister of Transport and Infrastructure, Adil Karaismailoğlu graduated from the Mechanical Engineering Department of Karadeniz Technical University. In 2014, he served as the Head of Istanbul Municipality Transport Department, and in early 2018 he was Vice-General Secretary responsible for investments in transportation, environment, and technology. Karaismailoğlu contributed to the conceptualization and actualization of several projects such as the Istanbul Transportation Master Plan, Istanbul Logistics Master Plan, Istanbul Traffic Safety Master Plan, Refuse Incineration and Energy Generation Plant, From Garbage to Gas Energy Generation Plant, Industrial Waste Disposal Plant, Climate Change and Istanbul Air Mass Action Plan. He spearheaded the intelligent transport systemization of Istanbul's 35 thousand kilometers-long transport network and the establishment of the city's first traffic control center. Born in 1969, he is married and has two children. ●



Çanakkale'ye yapılacak gençlik ve spor yatırımlarına ilişkin protokol, Şubat ayında Ankara'da imzalandı. Protokol kapsamında 2020 yılı süresince Çanakkale ilçeleri ve beldelerine 32 milyon liralık Gençlik ve Spor Bakanlığı yatırımı yapılması planlanıyor.

Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet Muharrem Kasapoğlu ile gerçekleştirilen protokol imza törenine Çanakkale Eski Valisi Orhan Tavlı, Ak Parti Grup Başkan Vekili Bülent Turan, Ak Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu, Çanakkale Ak Parti İl Başkanı Naim Makas, Lapseki Belediye Başkanı Eyüp Yılmaz ve İlçe Belediye Başkanları katıldı.

Çanakkale ziyaretinde yöneticilerle Çanakkale ve ilçelerin eksiklerini ve ihtiyaçlarını yerinde tespit ettiklerini belirten Bakan Kasapoğlu, "O günkü saha çalışmamızın, gayretimizin bir ürünü olan bu protokolü Çanakkale'ye kazandırmanın gururunu, mutluluğunu yaşıyoruz. Bizim hizmet anlayışımızın ölçüsünü 'İnsanı yaşat ki devlet yaşasın.' şiarı belirliyor. Dolayısıyla şehirlerimizi, ilçelerimizi sportif, sosyal ve kültürel anlamda güçlendirirken biliyoruz ki insanımızı da aynı ölçüde güçlendirmiş oluyoruz." dedi. ●

## Gençlik ve Spor Bakanlığı'ndan Çanakkale'ye Dev Spor Yatırımı Ministry of Youth and Sports Makes a Huge Sports Investment In Çanakkale

The protocol for the youth and sports investments to be made in Çanakkale was signed in Ankara in February. As part of the protocol, Ministry of Youth and Sports plans to make an investment of 32 million Turkish liras in the provinces and districts of Çanakkale throughout 2020.

The protocol signature ceremony conducted with the Minister of Youth and Sports Mehmet Muharrem Kasapoğlu was attended by the Former Çanakkale Governor Orhan Tavlı, AK Party Group Deputy Director Bülent Turan, AK Party Member of Parliament for Çanakkale Jülide İskenderoğlu, Çanakkale AK Party Provincial Chairman Naim Makas, Lapseki Mayor Eyüp Yılmaz and District Mayors.

Minister Kasapoğlu stated that during his visit to Çanakkale, he and the accompanying directors were able to ascertain the needs and shortcomings of Çanakkale and its districts. "As the outcome of our fieldwork during that visit, we proudly present Çanakkale with this protocol today. Our understanding of public service is defined by the motto 'Make people prosper for the country to prosper'. So, we know that as we strengthen our cities and provinces socially, culturally, and sportively, we are in fact strengthening our people." ●



## Cevdet Yılmaz 1915Çanakkale Köprüsü'nü İnceledi Cevdet Yılmaz Visited the 1915Çanakkale Bridge

# Çanakkale Valiliği'nden 23 Nisan'a Özel Kutlamalar

## Governorship of Çanakkale Celebrates the Children's Day

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı bu yıl Çanakkale'de COVID-19 önlemleri nedeniyle farklı etkinliklerle kutlandı. Çanakkale Eski Valisi Orhan Tavlı, şehit ve gazi çocuklarının evlerine sürpriz ziyaretler gerçekleştirerek hediyeler verdi. Mehmet Akif Ersoy Devlet Hastanesi ve ÇOMÜ Tıp Fakültesi Hastanesi Çocuk Servisi'nde tedavi gören çocuklar da Çanakkale Valiliği tarafından ziyaret edildi. Salgınla mücadelede fedakârca çalışan sağlık çalışanlarının katılımıyla çocukların bayramı kutlandı; hepsine Türk bayrakları ve hediyeler sunuldu.

Çanakkale Valiliği Vefa Sosyal Destek Grubu ise, bayrama özel hazırlanan resmî araçlarla bir konvoy oluşturdu. Çanakkale'nin farklı noktalarında müzik ve sirenler eşliğinde çocukların bayramı kutlandı. Vatandaşlar evlerinin balkon ve camlarından alkışlarla konvoyu sevgi gösterisinde bulundu. Vali Orhan Tavlı, Valilik personeli ile birlikte araç konvoyunu Türk bayraklarıyla selamladı. ●

23<sup>rd</sup> of April National Sovereignty and Children's Day was celebrated this year in Çanakkale with alternative events due to the measures taken against the COVID-19 pandemic. Former Governor of Çanakkale Orhan Tavlı paid surprise visits to the homes of martyrs' and veterans' children, presenting them with gifts. Children receiving treatment at the Mehmet Akif Ersoy State Hospital and ÇOMU Medical Faculty Hospital Children's Ward were also visited by the Governorship of Çanakkale. Children's Day was celebrated with the participation of healthcare workers selflessly devoting themselves to the fight against the pandemic; everyone was presented with Turkish flags and gifts.

Governorship of Çanakkale Fidelity Social Support Group formed a motorcade of official vehicles specially decorated for the day. Children's Day was celebrated in various parts of Çanakkale with the accompaniment of music and sirens. Citizens greeted the motorcade with displays of affection from their balconies and windows. Governor Orhan Tavlı greeted the motorcade with the governorship personnel waving Turkish flags. ●



63. Türkiye Hükümeti Eski Başbakan Yardımcısı, 64. Türkiye Hükümeti Kalkınma Eski Bakanı ve AK Parti Dış İlişkilerden Sorumlu Genel Başkan Yardımcısı Cevdet Yılmaz, incelemelerde bulunmak üzere 1915Çanakkale Köprüsü'nü ziyaret etti. Çanakkale Eski Valisi Orhan Tavlı'nın da katıldığı incelemeler sırasında, köprünün yapım sürecine ilişkin bilgiler Karayolları Genel Müdürlüğü Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bursa Bölge Müdürü Sezgin Küçükbeğir tarafından aktarıldı.

AK Parti Çanakkale Milletvekili Jülide İskenderoğlu ve AK Parti Çanakkale İl Başkanı Naim Makas ile birlikte Çanakkale Valiliğini de ziyaret eden Cevdet Yılmaz'a Vali Orhan Tavlı, 57. Alay Sancağı hediye etti.

Çanakkale'nin tarihî açıdan anlamlı ve özel bir il olduğunu belirten Yılmaz, "Çanakkale aynı zamanda birlik ve beraberlik ruhunun sembolü olan bir şehrimiz. Çanakkale'nin daha ileri gittiğini göreceğiz. Hem de ülkemizin 2023 hedeflerine daha fazla katkıda bulunduğunu göreceğiz." şeklinde konuştu. ●

Former Deputy Prime Minister of the 63<sup>rd</sup> Government of the Republic of Turkey, Former Minister of Development of the 64<sup>th</sup> Government of the Republic of Turkey and AK Party Vice General Director in Charge of Foreign Relations Cevdet Yılmaz paid a visit to the 1915Çanakkale Bridge to review the progress. During the visit also attended by the Former Çanakkale Governor Orhan Tavlı, Public and Private Sector Partnership Bursa Regional Director Sezgin Küçükbeğir imparted information on the construction process of the bridge.

On his visit to the Governorship of Çanakkale accompanied by AK Party Member of Parliament for Çanakkale Jülide İskenderoğlu and AK Party Çanakkale Provincial Chairman Naim Makas, Former Governor Orhan Tavlı presented Cevdet Yılmaz with the Flag of the 57<sup>th</sup> Troop.

Highlighting the historical significance of Çanakkale, Yılmaz stated: "Çanakkale is also a symbol for the spirit of unity. We will surely see this city growing in leaps and bounds, contributing even further to our country's 2023 goals." ●

## Anzak Askerlerine Uzaktan Anma

### ANZAC Soldiers Commemorated Remotely

Çanakkale’de savaşı Avustralya ve Yeni Zelanda Kolordusu’nun (ANZAC) Gelibolu Yarımadası’na asker çıkardığı 25 Nisan’da düzenlenen Anzak Günü anma törenleri, bu yıl COVID-19 önlemleri nedeniyle gerçekleştirilemedi. Her yıl binlerce Avustralyalı ve Yeni Zelandalı’nın Şafak Ayini için ziyaret ettiği Anzak Koyu’nda bu yıl, üç turizmci çiçek bırakarak askerlerin anısına saygı duruşunda bulundu. Avustralya’da ise sadece resmî görevlilerin katılabildiği Anzak Yürüyüşü’nü canlı yayından izleyen Avusturalyalılar ve Yeni Zelandalılar saygı duruşlarını sosyal medya üzerinden paylaşarak atalarını evlerinden andılar.

Canberra’daki Savaş Anıtı’nda düzenlenen Şafak Ayini töreninde bir konuşma yapan Avustralya Başbakanı Scott Morrison, “O kadar genç yaşta, bizi bu kadar özgür kılanları unutmayalım.” ifadesini kullandı. Morrison ayrıca, I. Dünya Savaşı sonrası 1919 yılındaki ilk Anzak Günü’nde de İspanyol gribi salgını yüzünden şehir yürüyüşü ve törenlerin yapılamadığını hatırlattı. ●

ANZAC Day commemoration ceremonies held annually on the 25<sup>th</sup> of April, when the Australian and New Zealand Army Corps (ANZAC) landed troops on Çanakkale, could not be realized this year due to the measures taken against the COVID-19 pandemic. Normally every year on ANZAC Bay, thousands of Australians and New Zealanders come together for the Dawn Service. This year three tourism professionals visited the bay, left flowers, and stood in silence in memory of the deceased soldiers. In Australia, Australians and New Zealanders watched the live broadcast of the ANZAC Walk only attended by the officials and shared social media postings of their “moment of silence” commemorating their ancestors from their homes.

Australian Prime Minister Scott Morrison who spoke at the Dawn Service held at the War Memorial in Canberra, said: “Australians all, lest we forget, for those who were so young, who have made us so free.” Morrison also reminded that on the very first ANZAC Day in 1919, in the aftermath of World War I, the city march and the ceremonies were also cancelled due to the Spanish flu. ●

## 1915Çanakkale’den Malkara Belediye Başkanı’na Ziyaret

### 1915Çanakkale Visits the Mayor of Malkara

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. yetkilileri, Malkara Belediye Başkanı Ulaş Yurdakul’u makamında ziyaret etti. Görüşmede 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi kapsamında yürütülen çevresel çalışmaların yanı sıra ilerleyen süreçte kamu kurumları ve kuruluşlar ile gerçekleştirilebilecek toplumsal fayda odaklı projeler hakkında fikir alışverişinde bulunuldu.

Ziyarete Sürdürülebilir Kırsal ve Kentsel Kalkınma Derneği (SÜRKAL) Proje Koordinatörü Muharrem Karakuş ile birlikte Çanakkale Otoyolu ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. Çevre ve Sosyal İşler Müdürü Melih Mumcu, Proje Halkla İlişkiler Uzmanı Tuna Karakuş ve SÜRKAL Sosyoloğu Hülya Siner katıldı. ●



Officials from the Çanakkale Motorway and Bridge Construction Investment and Management Inc. paid a visit to the Mayor of Malkara Ulaş Yurdakul in his office. During the meeting, the parties exchanged views on the environmental works actualized as part of the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project as well as social benefit projects that can be realized in collaboration with public institutions.

The visit was also attended by Sustainable Rural and Urban Development Association Project Coordinator Muharrem Karakuş and Çanakkale Motorway and Bridge Construction Investment and Management Inc. Environmental and Social Affairs Director Melih Mumcu, Public Relations Specialist Tuna Karakuş and Sustainable Rural and Urban Development Association Sociologist Hülya Siner. ●





## Turizmde En Hızlı Yüksелеcek Şehir Çanakkale

### Çanakkale: A City with the Most Promising Prospects in Tourism

Çanakkale Turistik Otelciler Derneği (ÇATOD) yönetim kurulu, Çanakkale turizmini değerlendirmek üzere Şubat ayında bir basın toplantısı düzenledi.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yapılan araştırmada Çanakkale'nin "turizm açısından en hızlı yükselmeye aday birinci şehir" seçildiğini vurgulayan ÇATOD Başkanı Armağan Aydeğer, 1915Çanakkale Köprüsü'nün başta Çanakkale olmak üzere, bölge turizmüne önemli katkılar sağlayacağını söyledi.

Aydeğer konuşmasında köprünün tamamlanmasının ardından "dünyanın en büyük ve en önemli kültür başkenti" İstanbul ile Çanakkale arasındaki karayolu mesafesinin 2,5 saate ineceğini belirterek "Bu da demek oluyor ki İstanbul'a gelen milyonlarca turist, aynı kapasitede olan Çanakkale'ye daha çok yaklaşmış olacak. Bu hepimizin üzerinde durması gereken çok önemli bir potansiyel. Bu anlamda Çanakkale'nin gidebileceği yeri biz de kestiremiyoruz." dedi. ●

Çanakkale Touristic Hoteliers Association's (ÇATOD) board of directors held a press meeting in February to evaluate tourism in Çanakkale. Stating that Çanakkale was selected as the "city with the most promising prospects in tourism" in a study conducted by the Ministry of Culture and Tourism, ÇATOD President Armağan Aydeğer said that the 1915Çanakkale Bridge will contribute significantly to tourism not only in Çanakkale but in the entire region.

In his speech, Aydeğer expressed that the bridge would bring down the overland distance between Çanakkale and "the world's biggest and most important culture capital" Istanbul to 2.5 hours. "It means that millions of tourists coming to Istanbul will have gotten so much closer to Çanakkale. It is a potential upon which all of us must focus. In that sense, even we can't imagine the horizons that lie before Çanakkale." ●

## 1915Çanakkale'den Çimendere'ye Sosyal Merkez

### From 1915Çanakkale, a Social Center for Çimendere

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi, Toplum Düzeyinde Destek Programı kapsamında Malkara'ya bağlı Çimendere Köyü'nün taşınmaz sistemine geçildikten sonra kullanılmayan ilkokul binasını yenilendi. Toplum Düzeyinde Destek Programı bilgilendirme toplantıları sırasında köy sakinlerinden gelen talepler doğrultusunda bir sosyal merkeze çevrilmek üzere onarılan bina, Çimendere Köyü Sosyal Yardımlaşma ve Dayanışma Derneği'ne tahsis edildi.

Sosyal Merkez; kütüphane, bilgisayar odası ve toplantı salonu ile 300 nüfuslu köye hizmet verecek. Muhtar Tolga Güngör, bir mutfağı da bulunan binanın düğün ve mevlit gibi toplu etkinlikler için de kullanılacağını söyledi.

Toplum Düzeyinde Destek Programı, 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nden etkilenen kişilere ve topluluklara özel olarak geliştirildi. Program, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kontrolünde, ÇOK A.Ş.'nin ekonomik katkısıyla, köprü ve otoyol inşaatından etkilenen yerleşimlerde üç yıl boyunca, iki il (Çanakkale, Tekirdağ), dört ilçe (Lapseki, Gelibolu, Şarköy, Malkara) ve 32 köy ile mahallede uygulanacak. ●

As part of the Social Support Program of the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project, the primary school building in the Çimendere Village of Malkara was restored. The school building had not been in use since the transition to the transportation-integrated education system. As it became apparent during the Social Support Program's briefing sessions, the village residents wanted to use this building as a social center. The building was thus restored and assigned to Çimendere Village Social Cooperation and Solidarity Society.

The Social Center will be serving 300 residents of the village with its library, computer room and meeting hall. The village headman Tolga Güngör has explained that since the building has a kitchen, it will also be used for communal events such as weddings and religious gatherings.

Social Support Program was developed especially for people and communities who are impacted by the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project. The program will be implemented for a period of three years in settlements impacted by the bridge and motorway construction in two cities (Çanakkale, Tekirdağ), four provinces (Lapseki, Gelibolu, Şarköy, Malkara) and 32 villages and neighborhoods, under the supervision of the General Directorate of Highways and with the financial back-up of ÇOK A.Ş. ●



## 1915Çanakkale Trakya Bölgesel Kariyer Fuarı'nda Tanıtıldı



## 1915Çanakkale Introduced at Thrace Regional Career Fair

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi himayelerinde “Yetenek Her Yerde” temasıyla ülkemizin dört bir yanında düzenlenmesi planlanan Bölgesel Kariyer Fuarları'nın ilki 24-25 Şubat 2020 tarihlerinde Trakya Üniversiteler Birliği üyelerinin organizasyonu ile gerçekleştirildi.

Trakya Üniversitesi'nin ev sahipliğinde düzenlenen fuara, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Kırklareli Üniversitesi ve Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi'nden çok sayıda öğrenci katılım gösterdi. Öne çıkan özel sektör ve kamu kuruluşlarını bir araya getiren fuarda öğrenciler, iş dünyası hakkında bilgiler edinirken çok sayıda panel ve söyleşiye de katılma fırsatı buldular.

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin de Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi üzerinden destek verdiği fuarda, katılımcılara Proje'ye ilişkin bilgiler verildi.

Proje'yle ilgili ödüllü sorulara cevap veren ziyaretçilerin, yürütülen çalışmalarla ilgili bir hayli bilgili olduğu gözden kaçmadı. Düzenlenen yarışmalarla keyifli dakikalar geçiren katılımcılara 1915Çanakkale Köprüsü logolu hediyeler dağıtıldı. ●

Under the auspices of the Presidency of the Republic of Turkey, Human Resources Office, the first of the Regional Career Fairs planned to be held across country with the theme “Talent Is Everywhere” was realized on 24-25 February 2020 as organized by the members of the League of Thrace Universities.

Hosted by the University of Thrace, the fair's participants included a great number of students from Çanakkale Onsekiz Mart University, Tekirdağ Namık Kemal University, Kırklareli University and Bandırma Onyediy Eylül University. The fair brought together leading institutions from the private and public sector and the students were able to receive information about the world of business and attend many panels and presentations.

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project contributed to Çanakkale Onsekiz Mart University's stand, informing the guests about the Project.

The visitors answering prize-winning questions about the Project displayed in-depth knowledge about the operations underway. Participants enjoyed the competitions and were presented with gifts bearing the 1915Çanakkale Bridge logo. ●

## Keşan Gıda İhtisas OSB Bölgenin Çehresini Değiştirecek Keşan Food Expertise OIS will Change the Face of the Region

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Keşan Gıda İhtisas OSB (Organize Sanayi Bölgesi) Projesi ile ilgili bilgilendirme toplantısı düzenledi.

Toplantı sonrası değerlendirmelerde bulunan AK Parti Edirne Milletvekili ve MKYK Üyesi Fatma Aksal, projenin üç yıl içerisinde bitirilmesini öngördüklerini açıkladı. Projenin hayata geçirilmesiyle birlikte 5.000 kişinin istihdam edileceğini belirten Aksal, Keşan Gıda İhtisas OSB'nin sadece Keşan'a değil, tüm Trakya bölgesine değer kazandıracığını, özellikle coğrafi yakınlıktan dolayı ihracatta önemli bir görev üstleneceğini açıkladı.

ÇED süreci onaylanan Keşan Gıda İhtisas OSB'nin en geç bir yıl içinde temellerinin atılması planlanıyor. Çevreye ve doğaya duyarlı bir anlayışla tasarlanan OSB'nin bölgedeki ürün çeşitliliğinin artmasına da katkıda bulunması bekleniyor. ●

The Ministry of Environment and Urban Development held a briefing meeting about the Keşan Food Expertise OIS (Organized Industrial Site) Project.

In her post-meeting review, AK Party Member of Parliament for Edirne and Member of the Central Board of Resolution and Governance Fatma Aksal announced that the project's estimated completion date is in three years. Stating that 5000 people will find employment with the project's actualization, Aksal added that Keşan Food Expertise OIS will be creating value not only in Keşan but in the whole of Thrace, assuming an important role especially in export thanks to geographical proximity.

The EIA process of Keşan Food Expertise OIS has been approved and the groundbreaking is planned to happen in one year at the latest. Designed with maximum sensibility towards the environment and nature, the OIS is expected to contribute to the augmentation of product diversity in the region. ●



28 Mart 2020 tarih ve 31082 Sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan “Bazı Yükseköğretim Kurumlarına Bağlı Olarak Fakülte, Enstitü ve Yüksekokul Kurulması, Kapatılması veya Adlarının Değiştirilmesi Hakkındaki Karar” ile Çanakkale Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu’nun yerine Çanakkale Uygulamalı Bilimler Fakültesi kuruldu. Böylece Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi’ndeki fakülte sayısı 18’e ulaştı.

Çanakkale Uygulamalı Bilimler Yüksekokul Müdür Vekili Doç. Dr. Mine Çardak konuyla ilgili olarak şu açıklamada bulundu: “Yeni dönemde, fakülte statüsüyle bilimsel ve akademik çalışmalarımız şimdiye kadar olduğu gibi güçlü bir motivasyonla, hızla devam edecektir. Geçen dönemde lisans eğitimi veren bir yüksek eğitim kurumu olmanın bütün sorumluluk ve görevlerini harfiyen yerine getirmeye çalıştığımız gibi, yeni dönemde de ilkelerimizden sapmaksızın gelişmeye, daha çok çalışmaya ve üretmeye devam edeceğiz.” ●

## Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi Kuruldu Çanakkale Onsekiz Mart University Applied Sciences Faculty was Established

With the “Decree on the Establishment, Closing and Name Changing of Faculties, Institutes and Colleges Affiliated with some Higher Education Institutions” published in the Official Gazette dated 28 March 2020 and numbered 31082 Çanakkale Applied Sciences Faculty was established in place of the Çanakkale College of Applied Sciences. Thus, the number of faculties in Çanakkale Onsekiz Mart University reached 18.

Çanakkale College of Applied Sciences Deputy Principal Assoc. Prof. Dr. Mine Çardak stated: “In this new era, we are motivated as ever to continue our scientific and academic studies in our new faculty status.

Just as we endeavored in the preceding period to fulfill all the responsibilities and tasks of being a higher education institution offering undergraduate studies, in this new period we shall continue to develop without compromising our principles, we shall work even more and be productive.” ●

## Öğrenci ve Mühendislerden Yeni 1915Çanakkale Ziyaretleri New Visits to 1915Çanakkale by Students and Engineers

Mart ve Nisan aylarında, yurdun çeşitli yerlerinden gelen, yüze yakın üniversite öğrencisi ve mühendis, teknik geziler kapsamında 1915Çanakkale şantiyelerini ziyaret etti. Katılımcılar köprü ve otoyol inşaatıyla ilgili teknik süreçler konusunda Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü, Bölge Müdür Yardımcısı Erdoğan Dedeoğlu, Asma Köprü Başmühendisi Kemal Çetin, Asma Köprü Mühendisi Şeyma Serin Okur ve 1915Çanakkale yetkilileri tarafından ayrıntılı olarak bilgilendirildiler. Bu dönemde 1915Çanakkale şantiyelerinde ağırlanan kurumlar ve üniversiteler arasında Balıkesir Üniversitesi, Çorlu İnşaat Emlak Bölge Başkanlığı, İstanbul Teknik Üniversitesi, Ankara Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Müdürlüğü ve Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi bulunuyor.

Nisan ayından itibaren COVID-19 önlemleri kapsamında ileri bir tarihe ertelenen 1915Çanakkale teknik gezilerine bugüne kadar 2.000’in üzerinde kişi katıldı. ●

In March and April, nearly one hundred university students and engineers visited the construction sites of 1915Çanakkale as part of the technical field trips program. The participants were given detailed information about the technical processes of bridge and motorway construction by the Public Private Partnership Regional Directorate, Regional Deputy Director Erdoğan Dedeoğlu, Suspension Bridge Chief Engineer Kemal Çetin, Suspension Bridge Engineer Şeyma Serin Okur and officials from the 1915Çanakkale Project. Among the institutions and universities welcomed to the 1915Çanakkale’s construction sites were Balıkesir University, Çorlu Construction Real Estate Regional Directorate, Istanbul Technical University, Ankara Greater Municipality Science Works Directorate and Fatih Sultan Mehmet Foundation University.

Over 2000 people have so far participated in technical field trips to 1915Çanakkale, which have now been indefinitely postponed as part of the measures taken against the COVID-19 pandemic. ●



# TURİZM, TİCARET VE KÜLTÜR KÖPRÜSÜ

## A BRIDGE OF TOURISM, COMMERCE AND CULTURE

Karayolları Genel Müdür Yardımcısı

Mehmet Tutaş, 1915Çanakkale Köprüsü'nün Batı Anadolu ve Trakya'yı bağlamakla kalmayıp Antalya'dan, Balkanlar'a ve Avrupa'ya kadar mesafeleri kısaltacağına da dikkat çekiyor.

Tutaş, övünç kaynağı olarak nitelediği köprü'nün yeni iş imkânları ve turizm alanlarının yanı sıra var olan sosyoekonomik bağları geliştireceğini söylüyor.

Deputy Director of the General Directorate of Highways Mehmet Tutaş points out that the 1915Çanakkale Bridge will not only connect Western Anatolia with Thrace but will be reducing the distances that lie between Antalya and the Balkans and the whole of Europe. Tutaş defines the bridge as a source of pride that will create new employment opportunities, tourism areas and improve the existing socioeconomic ties.



**SAYIN** Mehmet Tutaş, İstanbul Teknik Üniversitesi mezunu olduğunuzu ve 1986'dan bu yana Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde ağırlıklı olarak yol projelerinde çalıştığınızı biliyoruz. Bize kısaca mesleki deneyimlerinizden söz edebilir misiniz?

1986 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldum ve Etüt ve Proje Dairesi Başkanlığı'nda proje mühendisi olarak göreve başladım. Ülkemizin ihtiyaç duyduğu güvenli, ekonomik ve rahat erişilebilirliğe sahip karayolu ulaşımını sağlamak ve trafik kazalarını asgariye indirmek için tüm imkânlarını seferber eden Karayolları Genel Müdürlüğü'nde o yıllarda karayolu projeleri klasik usul dediğimiz yolla yapıyor ve hesaplamalardan çizilip paftalanmaya kadar, tüm süreçler büyük emeklerle tamamlanıyordu.

1987 yılına kadar bilgisayar ortamında çizim yapamamak da tüm hesap dokümanlarını alabiliyorduk ve bu işimizi önemli ölçüde hafifletiyordu. Şu an hizmet veren bölünmüş yollara ve otoyollara altlık teşkil eden güzergâhların büyük çoğunluğu o dönemden günümüze olan ön çalışmaların sonucudur.

Bu arada, 1991 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Ulaştırma Ana Bilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimimi tamamladım ve inşaat yüksek mühendisi olarak mezun oldum.

Ailevi bir durum sebebiyle 1993-1997 tarihleri arasında ücretsiz izinli olarak İngiltere'de bulundum. Bu zaman zarfında misafir mühendis statüsünde karayolu ulaşımı konusunda çalışan proje müşavirlik firmalarında çalışmalara katıldım. 1997 yılında ülkemize döndüğümde bugüne dek, severek yaptığım karayolu projelerinin daha iyi olması konusunda büyük bir azim ve gayretle çalışmalarına devam etmekteyim.

**Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yürüttüğü otoyol projeleri ülke genelinde nasıl bir stratejik yaklaşımla hayata geçiriliyor? Bu yollar ülkemizin geleceğinde ne gibi bir rol üstlenecek? 2023 ve 2035 otoyol proje hedeflerimiz kapsamında**

**MR** Mehmet Tutaş, we know that you are a graduate of Istanbul Technical University and have been working mainly on road projects at the General Directorate of Highways since 1986. Could you please tell us a little bit about your professional experiences?

In 1986, I graduated with a degree in Civil Engineering from Istanbul Technical University and began to serve as a project engineer at the Directorate of Study and Projects. In those days at the General Directorate of Highways, which is an office mobilizing all its resources to provide our country with the much needed secure, economical and accessible road transport and minimize traffic accidents, highway projects were conducted in (what we call) the classical manner. From calculations to drawings and mappings, all processes were extremely laborious.

Until 1987, even though we could not draw on computers, we could obtain all the calculation documents which helped to lighten our work load considerably. Most of the routes forming the base for the dual carriageways and motorways that are in service today are the result of the preliminary work carried out in those days.

In the meantime I completed my postgraduate studies at the Middle Eastern Technical University, Institute of Science, Department of Transport and graduated as a senior civil engineer.

On account of a family matter, I lived in England from 1993 to 1997 on unpaid leave. During this time I participated as a guest engineer in the work of some project consultancy firms focusing on highway transportation. Since I came back in 1997, I have been devoting myself with ambition and diligence to the betterment of highway projects.

**What is the strategic approach for the nationwide realization of highway projects conducted by the General Directorate of Highways? What will be the role of these roads in the future of our country?**

As part of our 2023 and 2035 highway project targets, our objective is to create a motorway network providing uninterrupted transportation across Turkey which serves as a bridge connecting Europe to Caucasus, to the Middle East and Central Asia. In densely populated regions forming the backbone of Turkey's ever-growing economy, we are actualizing new transport investments in order to

prevent the increase of traffic density and travel time on existing roads, and provide road safety.

In the Build-Operate-Transfer model we utilize in our motorway investments, all the technology needed for the economical and efficient operation of the service during the term of the contract is provided by the contractor. Through the long-term repayment approach we make sure that the monetary value is preserved and public profitability is increased.

Compared to traditional financing methods, in the Build-Operate-Transfer model, projects get completed and go into service much faster. 812 kilometers of our now 3100 kilometer-long motorway network were built through the Build-Operate-Transfer model.

The Istanbul-İzmir Motorway, Edirne-Istanbul-Ankara Motorway, İzmir-Aydın and İzmir-Çeşme Motorways, which were fully opened for service last

**1915Çanakkale Köprüsü ve 101 kilometrelik Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun tamamlanmasıyla Marmara Otoyol Entegrasyonu sağlanmış olacak.**  
**With the completion of the 1915Çanakkale Bridge and 101 kilometer-long Malkara-Çanakkale Motorway, the Marmara Motorway Integration will have been accomplished.**



Asma köprünün 318 metrelik çelik kuleleri Çanakkale Deniz Zaferi'nin kazanıldığı 18 Mart 1915'i işaret ederken, iki çelik kule arasındaki 2.023 metrelik orta açıklık Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıl dönümünü sembolize edecek.

While the steel towers of the suspension bridge with their height of 318 meters refer to the 18<sup>th</sup> of March 1915, the date on which the Çanakkale Sea Victory was won, the main span between the two towers measuring 2023 meters symbolizes the 100th anniversary of the foundation of our Republic.

Avrupa'yı Kafkaslar'a, Orta Doğu'ya ve Orta Asya'ya bağlayan köprü konumundaki Türkiye'nin kesintisiz ulaşım imkânı sağlayacak otoyol ağının oluşturulmasını hedefliyoruz. Her geçen gün büyüyen Türkiye ekonomisinin bel kemiğini oluşturan ve nüfusun önemli bir bölümünün yaşadığı bölgelerde hem mevcut yollarda trafik yoğunluğunun ve seyahat süresinin artmasının önüne geçmek hem de yol güvenliğini sağlamak için yeni ulaşım yatırımlarını hayata geçiriyoruz.

Otoyol yatırımlarımızda kullandığımız Yap-İşlet-Devret modeliyle sözleşme süresi boyunca hizmetin daha ekonomik ve verimli bir şekilde işletilmesine yönelik her türlü teknoloji yüklenici tarafından sağlanırken, uzun vadeli geri ödeme yaklaşımıyla paranın değerinin korunması ve bu sayede kamu kârlılığının artırılması da amaçlanıyor.

Geleneksel finansman yöntemlerine göre Yap-İşlet-Devret modeliyle projeler daha kısa sürede bitirilerek hizmet vermeye başlamaktadır. 3.100 kilometreye ulaşan otoyol ağımızın 812 kilometresi Yap-İşlet-Devret finansman modeliyle yapılmıştır.

**Köprüde kullanılan çelik teller uç uca eklendiğinde 162 bin kilometrelik bir çelik tel elde ediliyor ki bu, dünyanın etrafında dört defa dönmeye eş değer.**

**When all the steel wires used in the bridge are joined end-to-end, the total length comes up to 162 thousand kilometers which is four times the earth's circumference.**

year by the General Directorate of Highways, were combined to connect the Marmara and Aegean Regions, which form the backbone of Turkey's economy, through a full-access-controlled motorway network. We are planning to open the entire 400 kilometers of the North Marmara Motorway, including the Yavuz Sultan Selim Bridge, at the end of this year. 286 kilometers of this motorway have already been completed. With the completion of the 1915Çanakkale Bridge and 101 kilometer-long Malkara-Çanakkale Motorway, the Marmara Motorway Integration will have been accomplished.

We are establishing an uninterrupted road network stretching from Edirne to Şanlıurfa with the 330 kilometer-long Ankara-Niğde Motorway which is currently under construction.

With all these motorway projects, our main objectives are to contribute to the increase of vehicle speeds and the reduction of travel times, to economise on vehicle operation costs (such as fuel consumption, vehicle maintenance and repair costs etc.), to prevent environmental and noise pollution by reducing traffic congestion, to elevate the geometrical standard of existing roads and thus reduce traffic accidents.

#### **Among all these projects, what is the significance of the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway?**

1915Çanakkale Bridge is going to be our country's monument of pride and its construction is in fast progress. Built in the city of Çanakkale, which is historically significant not only for Turkey but for the entire world, with the most advanced engineering methods and a highly refined esthetic sensibility, this bridge is going to be a worldwide first on account of its unique features.

The steel towers of the suspension bridge with their height of 318 meters refer to the 18<sup>th</sup> of March 1915, the date on which the Çanakkale Sea Victory was won. The mid-span between the two towers measuring 2023 meters symbolizes the 100<sup>th</sup> anniversary of the foundation of our Republic, and also marks the bridge as the world's longest mid-span suspension bridge. Furthermore, when all the steel wires used in the bridge are joined end-to-end, the total length comes up to 162 thousand kilometers which is four times the earth's circumference.

Our bridge is a rarity in the world with its twin-deck design. It is going to be recorded in history as the first bridge to be designed and built with twin-decks and main span of over 2000 meters. With the tower height of 318 meters plus the cannon ball figure which is 16 meters high, it will reach 334 meters above sea level and will have the world's highest bridge towers.

With the mid-span of 2023 meters and the side spans each of which is

**Konumlandığı bölgenin rüzgâr enerjisi bakımından da büyük bir değer taşıdığını hesaba kattığımızda, yapılan rüzgâr testlerinin ne derece önemli olduğunu görüyoruz.**

**Considering that the bridge's location is extremely noteworthy in terms of wind energy, we can appreciate the importance of the wind tests.**

Karayolları Genel Müdürlüğü olarak geçen yıl tamamını hizmete sunduğumuz İstanbul-İzmir Otoyolu, Edirne-İstanbul-Ankara Otoyolu ile İzmir-Aydın ve İzmir-Çeşme otoyolları birleşerek Türkiye ekonomisinin omurgasını oluşturan Marmara ve Ege bölgeleri tam erişme kontrollü otoyol ağı ile bağlandı. Yavuz Sultan Selim Köprüsü de dâhil toplam 286 kilometresi tamamlanan 400 kilometrelik Kuzey Marmara Otoyolu'nun tamamını bu yıl sonunda açmayı planlıyoruz. 1915Çanakkale Köprüsü ve 101 kilometrelik Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun da tamamlanmasıyla Marmara Otoyol Entegrasyonu sağlanmış olacak.

Yapım çalışmaları devam eden 330 kilometrelik Ankara-Niğde Otoyolu ile Edirne'den Şanlıurfa'ya uzanan kesintisiz otoyol ağını tesis ediyoruz.

Yürüttüğümüz otoyol projeleriyle ayrıca taşıt hızlarının artması ve seyahat süresinin kısalması, taşıt işletme giderlerini (artan yakıt tüketimi, araç bakım, onarım giderleri vb.) azaltarak ekonomik kazanç sağlamak, trafik sıkışıklığını önleyerek çevre ve gürültü kirliliklerinin önüne geçmek, mevcut yolun geometrik standardını yükseltmek ve bu sayede trafik kazalarını azaltmak gibi sonuçları hedefliyoruz.

**Tüm bu projeler arasında 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin yeri ve önemi nedir?**

Ülkemizin gurur abidelerinden biri olacak 1915Çanakkale Köprüsü'nün yapımı hızla ilerliyor. Sadece Türkiye için değil, dünya ölçeğinde tarihsel bir öneme sahip olan Çanakkale şehrinde, en yüksek mühendislik ve estetik anlayışıyla inşa edilen köprü, bazı özellikleriyle dünyada bir ilk olma özelliğini taşıyacak.

Asma köprü'nün 318 metrelik çelik kuleleri Çanakkale Deniz Zaferi'nin kazanıldığı 18 Mart 1915'i işaret ederken, iki çelik kule arasındaki 2.023 metrelik orta açıklık Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıl dönümünü sembolize edecek ve bu özelliğiyle dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olacak. Ayrıca, köprüde kullanılan çelik teller uç uca eklendiğinde 162 bin kilometrelik bir çelik tel elde ediliyor ki bu, dünyanın etrafında dört defa dönmeye eş değer.

Köprümüz, dünyada ikiz tabliye olarak dizayn edilen nadir asma köprülerden biri. Dünyada 2.000 metre orta açıklığın üzerinde ikiz tabliye olarak dizayn ve inşa edilen ilk köprü olarak tarihe geçecek. 318 metrelik kule yüksekliği ve 16 metrelik mimari amaçlı top mermisi figürüyle birlikte düşünüldüğünde deniz seviyesinden 334 metre yüksekliğe erişecek ve dünyanın en yüksek kulelerine sahip asma köprüsü olacak.

770 meters, the total length of the bridge is calculated at 3565 meters. The approach viaducts which are 365 meters and 680 meters respectively bring the length of the entire passage to 4608 meters.

The bridge will serve the traffic flow with three lanes in one direction and three lanes in the other direction. Its twin decks will be 45.06 meters wide and 3.5 meters high. The tower foundations are sunk and made to rest on the previously treated sea bed at -45 meters depth on the Asian side, and at -37 meters depth on the European side.

Partaking in the realization of such meaningful projects is a source of pride for myself and for each of our employees.

**You attended the wind tunnel test conducted in Canada for the bridge. Taking into account your observations there, how would you evaluate the 1915Çanakkale Project from a technical perspective?**

As in all grand-scale structures, wind effects play an important role in suspension bridges. Considering that the bridge's location is extremely noteworthy in terms of wind energy, we can appreciate the importance of the wind tests.

The bridge's deck section model tests were conducted in Canada at the BLTWL laboratories. The Flutter Test was conducted on 31 October 2017 with our office in attendance. We observed that the deck section passed the tests, experiencing no problems at critical speeds.

The tower section tests were conducted in Denmark at FORCE Technology laboratories. On 14 December 2017 vortex induced vibration tests and other tests to reveal instability indicators were carried out with success, with the attendance of the management.

Full Size Aeroelastic Model Tests were conducted in China at Southwest Jiatong University on 11 September 2018. In this test, the bridge was able to withstand



2.023 metrelik orta açıklık, 770'er metrelik yan açıklıklar ile birlikte toplam 3.563 metre uzunluğundaki 1915Çanakkale Köprüsü, 365 ve 680 metrelik yaklaşım viyadükleri ile toplam 4.608 metrelik geçiş uzunluğuna ulaşmaktadır.

Üç gidiş, üç geliş şeridiyle trafiğe hizmet edecek köprünün tabliyesi 45,06 metre genişlikte ve 3,5 metre yükseklikte ikiz tabliye olarak projelendirilmiş, kule temelleri Asya tarafında -45 metre, Avrupa tarafında ise -37 metre derinlikte iyileştirilmiş deniz tabanına serbestçe oturmuştur.

Böylesi anlam taşıyan projelerin yapımında yer almak hem şahsım hem de her bir çalışmamız adına övünç kaynağı olmaktadır.

### **Köprünün Kanada'da gerçekleştirilen rüzgâr tüneli testine katılmıştınız. Oradaki gözlemlerinizi birlikte, 1915Çanakkale Köprüsü Projesi'ni teknik açıdan nasıl değerlendirirsiniz?**

Tüm büyük yapılarda olduğu gibi asma köprülerde de özellikle rüzgâr etkileri büyük öneme sahip. Konumlandığı bölgenin rüzgâr enerjisi bakımından da büyük bir değer taşıdığını hesaba kattığımızda, yapılan rüzgâr testlerinin ne derece önemli olduğunu görüyoruz.

Tabliyenin kesit model testleri Kanada BLWTL laboratuvarında yapılan köprü için en kritik olan Çırpınma (*Flutter*) Kararsızlığı Testi, idaremizin de katılımıyla 31 Ekim 2017 tarihinde gerçekleştirildi ve tabliye kesitinin öngörülen kritik hızlarda hiçbir sorun yaşamadan, testleri başarıyla geçtiği gözlemlendi.

Kulenin kesit testleri ise Danimarka FORCE Technology laboratuvarında yapıldı. İdarenin katılımıyla 14 Aralık 2017 tarihinde kule kesiti üzerinde, girdap (*vortex*) kaynaklı titreşim ve herhangi bir kararsızlık olmadığına dair gösterge testleri başarıyla gerçekleştirildi.

Tam Boy Aeroelastik Model Testleri ise Çin'in Southwest Jiatong Üniversitesi'nde 11 Eylül 2018'de yapıldı. Bu testte de köprü, düzgün ve türbülanslı akımda saatte 72, 162 ve 324 kilometre rüzgâr hızlarına dayanmıştır.

**Tabliyenin kesit model testleri Kanada BLWTL laboratuvarında yapılan köprü için en kritik olan Çırpınma (*Flutter*) Kararsızlığı Testi, 31 Ekim 2017 tarihinde gerçekleştirildi.**

**The bridge's deck section model tests were conducted in Canada at the BLWTL laboratories. The Flutter Test, which is the most critical of all tests, was conducted on 31 October 2017.**

wind speeds of 72 kilometers, 162 kilometers and 324 kilometers.

As for the Seismic Performance Criteria which are among the Project's design criteria, the projection is a return period of 2475 years for repairable earthquake damage.

### **Minister of Transport and Infrastructure Adil Karaismailoğlu announced that the North Marmara Motorway is going to be completed by the end of the year. When the 1915Çanakkale Bridge is opened for service, it is going to constitute an important part of the Marmara Motorway Integration. What will be the benefits of this integration both nationally and internationally?**

Currently under construction, the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway is going to 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. This will in turn create new possibilities for economic development in these regions, and prepare the grounds for balanced planning and structuring much needed by the industries therein.

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.

Marking the completion of the motorway integration in Western Turkey the Project constitutes a very important part of the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway Project which is 324 kilometers long. When the entirety of the motorway is connected to the Istanbul-





Proje'nin Dizayn Kriterleri arasında yer alan Sismik Performans Kriterleri içerisinde 2.475 yıllık depremsellik periyodunda onarılabilir hasar oluşabileceği öngörülmüştür.

**Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu, Kuzey Marmara Otoyolu'nun yıl sonuna kadar tamamlanacağını açıkladı. 1915Çanakkale Köprüsü hizmete girdiğinde Marmara Otoyol Entegrasyonu'nun önemli bir parçası olacak. Bu entegrasyon hem ulusal hem de uluslararası ölçekte ne gibi kazanımlar sağlayacak?** Yapımı devam eden 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu, Türkiye ekonomisinin en gelişmiş bölgesi olan ve nüfusun önemli bir bölümünün yaşadığı Marmara ve Ege bölgelerindeki limanlar, demiryolu ve hava ulaşım sistemlerinin karayolu ulaşım projeleri ile entegrasyonunu sağlayacak. Böylece bu bölgelerdeki ekonomik gelişime ve sanayinin ihtiyaç duyduğu dengeli planlama ve yapılanmanın oluşturulmasına da imkânlar sunacak.

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 güçlendirmesinde önemli rol oynayacak.

Türkiye'nin batısında otoyol entegrasyonunu tamamlayacak olan Proje, 324 kilometrelik Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi'nin önemli bir parçasını oluşturuyor. Otoyolun tamamı İstanbul-İzmir Otoyolu'na bağlandığında, Marmara'yı çevreleyen otoyol zincirinin halkaları da birleşecek.

İstanbul Boğazı geçişine yeni bir alternatif oluşturacak bu Proje ile İstanbul'un Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükü hafifleyecek. Batı Anadolu boyunca halen İstanbul merkezli batı-doğu aksı üzerinde yoğunlaşan trafik yükü, Marmara Denizi'nin batı kıyısından güney yönüne doğru dengelenecek.

Projemiz ayrıca, Türkiye'nin ulusal kalkınma hamlesinin belgesi niteliğindeki Vizyon 2023 Master Planı'nda öngörülen yurt sathında karayollarının iyileştirilmesi hedefine ulaşılmasında önemli bir rol oynayacak.

**Seyahat ve fotoğraf merakınızdan yola çıkarak, bölgenin turizm potansiyelini nasıl değerlendiriyorsunuz? 1915Çanakkale Projesi ile birlikte bölgede, özellikle kültür ve doğa turizminde nasıl bir dönüşüm öngörüyorsunuz?**

Önemli turizm destinasyonlarından İstanbul ile Çanakkale arasındaki yol mesafesinin bu denli azalması şüphesiz bölgenin kültür ve doğa turizmini olumlu yönde etkileyecektir. Özellikle Edirne, Kapıkule ve bu bölgelerden gelen araç trafiği Osmangazi Köprüsü üzerinden geçiyor, bu Proje'yle söz konusu araç trafiği Çanakkale'den de geçerek, ilin daha çok göz önünde olmasını sağlayacak. Bu bağlamda, ulusal ve uluslararası turizm etkinliklerinin artacağını öngörüyoruz.

Ayrıca, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun, İstanbul-İzmir Otoyolu'na Balıkesir civarında bağlanması ile İzmir, Aydın, Antalya gibi turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleri ile arasındaki mesafe kısalacak ve turizm sektöründe gelişme sağlanacaktır. Avrupa ülkeleri, Balkanlar, özellikle Yunanistan ve Bulgaristan ile ticari ilişkilerin yanı sıra kültürel etkileşim de olumlu etkilenecek.

Köprü'nün varlığı lojistik olarak da iş yaşamına katkı sağlayacak ve bu sayede birçok kurum ve kuruluş faaliyetlerini Çanakkale'de gerçekleştirebilecek. ●

**1915Çanakkale Köprüsü ile Trakya ve Batı Anadolu'daki sanayi, ticaret ve hizmet sektörleri ivme kazanacak.**

**With the 1915Çanakkale Bridge, the industrial, commercial and service sectors in Thrace and Western Anatolia will gain much momentum.**

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 Istanbul Strait crossing, the heavy transit load supported by Istanbul between Europe and Anatolia will be lightened considerably. The traffic load densifying across Western Anatolia on the west-east axis, with Istanbul at the center, is going to be re-balanced southward along the western shore of Marmara Sea.

Our Project is also going to be pivotal in the accomplishment of our objective to improve the highway network across the country, as projected in the Vision 2023 Master Plan substantiating Turkey's grand movement of national development.

**As a travel and photography enthusiast, what are your views on the region's tourism potential? What kind of a transformation do you envisage taking place especially in culture and nature tourism as a result of the 1915Çanakkale Project?**

Shortening of the distance between such an important touristic hub as Istanbul and Çanakkale will no doubt have a positive impact on the culture and nature tourism in the region. 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 contribute to the popularity of the city. In that sense, we are anticipating an increase in touristic activities both on a national and international scale.

Also when the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway connects with the Istanbul-İzmir Motorway in the vicinity of Balıkesir, the distance between tourism centers like Antalya and European countries will be shortened, leading to conspicuous improvement in the tourism sector. Both trade relations and cultural interactions with Europe and the Balkans, especially Greece and Bulgaria, will advance in a positive direction.

The presence of the bridge will also contribute to logistics and business in the region, enabling companies and organizations to run their operations in Çanakkale. ●

# “SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİN ÖDÜLÜ YAŞAMAKTIR”

“THE REWARD FOR  
SUSTAINABILITY  
IS LIFE ITSELF”

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’ni yürüten uluslararası konsorsiyumun dört ortağından biri olan Yapı Merkezi, üç kıtada gerçekleştirdiği “evrensel boyutlu projeleri” ve bütün projelerinde öne çıkan

“estetik tutumu” ile tanınıyor. Yapı Merkezi Holding Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Ersin Arıoğlu, 1915Çanakkale Projesi’nin “çığır açan” teknik ve tasarım özelliklerinin yanı sıra Yap-İşlet-Devret (YİD)

modeli, sürdürülebilirlik ve mühendislik konularındaki görüşlerini bizlerle paylaşıyor.

As one of the four partners of the international consortium running the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project, Yapı Merkezi is renowned for its “universal scale projects” realized across three continents and its trademark “esthetic sense” coming to life in all its projects. Chairman of Yapı Merkezi Holding, Dr. Ersin Arıoğlu has shared with us his opinions on the “leading-edge” technical and design aspects of the 1915Çanakkale Project as well as other related topics such as the Build-Operate-Transfer (BOT) model, sustainability and engineering.



Soldan sağa / Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Vekili Erdem Arıoğlu, Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü S. Özge Arıoğlu, Yapı Merkezi Holding Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Ersin Arıoğlu, Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Başar Arıoğlu

From left to right / Yapı Merkezi Construction and Industry Inc. Vice Chairman Erdem Arıoğlu, Yapı Merkezi Construction and Industry Inc. Board Member and CEO S. Özge Arıoğlu, Yapı Merkezi Holding Chairman Dr. Ersin Arıoğlu, Yapı Merkezi Construction and Industry Inc. Chairman Mustafa Başar Arıoğlu



**YÖNETİM KURULU** Başkanı olduğunuz Yapı Merkezi Holding için “Türkiye’nin kalkınması” özel öneme sahip bir konu... **1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi**’ni öncelikle ulusal ölçekte “kalkınma” perspektifinden nasıl değerlendiriyorsunuz? Karayolları, çeşitli merkezleri birbirine bağlayan ve birçok mühendislik disiplini içeren, teknik ve sosyoekonomik boyutları da olan girift bir sistemdir. Ülkenin en çok kullanılan, en değerli yatırımları karayolu ulaşım sistemleridir. Uygarlık yarışındaki ülkeler için en anlamlı kıyas ölçütü; yol ağlarının uzunluğu, etkinliği, taşıma kapasitesi ve performanslarıdır.

Şöyle ki her **1 kilometrelik** yeni yol yapımı, milli geliri yaklaşık **10 milyon dolar** artırıyor. Ülkemizde hâlen yaklaşık **67 bin kilometre** karayolu var. Aslında, önümüzdeki **30 yılda**, karayollarımızda taşınan yük ve yolcu sayısının yaklaşık **üç-dört kat** artması bekleniyor. Her yıl **1 milyon** aracın trafiğe girdiği Türkiye’de, milyon-kişi başına yıllık kaza sayısı, Avrupa Birliği ülkelerinden kabaca **iki kat** fazla. Bu nedenlerle karayollarımız hızla geliştirilmeli ve kullanma bilincimiz de yükseltilmelidir.

Zaten bu doğrultuda Türkiye’nin **2023 hedefleri** arasında, karayollarımızı hem uzunluk hem de performans açısından iyileştirmek de yer alıyor. **Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi** bu hedefin önemli bir parçasıdır. **1915Çanakkale Köprüsü** ise, dünya rekoru olacak ana açıklığı ve uzunluğuyla, **mühendisliğimizin** sınırlarını nereye kadar taşıyabildiğimizin açık bir **kanıtı** olacaktır.

**Bu projenin uluslararası ölçekte en dikkat çekici özellikleri nelerdir?** Uygarlık tarihinde **asma köprüler**, en hızlı gelişen köprü tipidir; 150 yılda, açıklığı 10 kat artmıştır. Son 50 yıldaki teorik çalışmalar ve açıklığı 1.500 metreyi aşan asma köprü inşaatları; **çoklu kutu** tabliyeli tasarımların, rüzgâr kuvvetlerine karşı yeterli direnci, ekonomik sınırlar içinde sağladığını gösterdi. Ama hemen ardındaki soru, **2.000 metre açıklık sınırını hangi projenin, ne zaman aşacağı** oldu. Adaylar arasında Endonezya, Japonya, Norveç vardı fakat Türkiye yoktu.

Hâlbuki Karayolları Genel Müdürlüğü, **1960**’tan beri asma köprülerle ilgili etütler yapıyor, bilgiler topluyor ve projeler

**Anıtsal nitelikte olması beklenen bir köprünün, estetik kaygılar gözetilmeden tasarlanması düşünülemez.**

**Bridges, especially monumental ones, cannot be designed without esthetic concerns.**

**FOR** Yapı Merkezi Holding, “Turkey’s development” is a topic of significance... As the Chairman, could you share with us your thoughts on the **1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project** primarily from the perspective of “development” on a national scale?

A web of highways is an overly complex system which interconnects various hubs while engaging a multitude of engineering disciplines as well as technical and socioeconomic dimensions. Highway transportation systems are among a nation’s most serviceable and valuable assets. The single most substantive criterion for

countries competing in a race of civilizations is the length, efficiency, transportation capacity and overall performance of their road networks.

More explicitly, **each new kilometer** added to a highway ends up increasing the national income by **10 million USD**. Currently, our country has **67 thousand kilometers** of highways. As a matter of fact, the passenger and freight transportation on our highways is expected to increase **three or four-fold** within the next **30-year period**. In Turkey, where the number of new vehicles entering into the traffic is **1 million** per year, the ratio of accidents per 1 million inhabitants is roughly **twice the number** recorded in the EU States. It is thus imperative that we rapidly improve our highways and increase our awareness of road safety.

Accordingly, reformation of our highways both in terms of length and performance has already been defined among the **2023 targets** of Turkey. **The Malkara-Çanakkale Motorway Project** marks a particularly important milestone towards the achievement of this target. Likewise, the **1915Çanakkale Bridge**, with



1915Çanakkale Köprüsü, 2.023 metrelik ana açıklığıyla; 1998'den beri bu rekorun sahibi olan Japonya'daki Akashi Kaikyo Köprüsü'nü, 32 metre aşmış olacaktır. 1915Çanakkale Bridge, with its 2023-meter main span; will surpass by 32 meters the record of the Akashi Kaikyo Bridge in Japan, which has been the owner of the longest main span record since 1998.

geliştiriyordu. 1973 ve 1988'de, İstanbul Boğazı'nda, kutu tabliyeli iki güzel asma köprü yaptırdı. 2016 yılında ise 1.550 metre açıklıklı **Osmangazi** ve 1.408 metre açıklıklı hibrit **Yavuz Sultan Selim köprüleri**, art arda Yap-İşlet-Devret modeliyle **çok kısa sürede** işletmeye girdi, ki bu **benzersiz** bir başarıydı.

Hemen ardından, hızlı bir ihale programıyla **1915Çanakkale Köprüsü**'nün temeli **18 Mart 2017**'de atıldı. Böylece uluslararası asma köprü mühendisliğinin dikkati artık Çanakkale'ye odaklanmış oldu.

**1915Çanakkale Köprüsü**, 2.023 metrelik ana açıklığıyla; 1998'den beri bu rekorun sahibi olan Japonya'daki **Akashi Kaikyo Köprüsü**'nü, **32 metre** aşmış olacaktır. Üstelik, bunu Akashi'den **yüzde 33** daha az çelik (kablolar, askı halatları, kuleler, tabliyeler) kullanarak ve Akashi'nin **14 metre** yüksekliğindeki **kafes kirişli** tabliyesine kıyasla çok daha **narin** olan **3,5 metre** yüksekliğindeki **"çoklu kutu"** tabliyesiyle başaracaktır.

Anıtsal nitelikte olması beklenen bir köprünün, estetik kaygılar gözetilmeden tasarlanması düşünülemez. Aksine, imajının estetiğiyle köprü **heyecan** yaratmalıdır. Estetik unsurlar ne kadar çok önemsenirse, yapının ömrü o kadar uzayacak ve toplum, eseri o kadar özenle koruyacaktır.

Büyük açıklıkları aşan bir asma köprü, taşıdığı yüklerle karşı koymayı başaracağını, formunun orantıları ve estetiği ile göstermelidir. Asma köprü elemanlarının biçimsel geometrisi, taşıma işlevine hizmet ettiği ölçüde estetik ve başarılı olur.

**1915Çanakkale Köprüsü**, uygarlığımıza bir katkı olarak **100** yıllık Türkiye Cumhuriyeti'nin başarılarının simgelenmesine, Çanakkale'yi geçilmez kılan şehitlerimizin anısına, dünya bayındırlığına, uygarlığımızın gelişmesine ve barışa adanmıştır. Bu köprünün **estetik** tasarımı, orantıları ve içerdiği teknolojik özellikleri ile kendisine yüklenen tüm **misyonları**, **eksiksiz** yerine getireceğine inanıyorum.

**1915Çanakkale Projesi ile liderliğini üstlendiğiniz Avrasya Tüneli Projesi'ni karşılaştırdığınızda, sizce bu projeler hangi açılardan birbirlerine benziyor ya da ayrışıyorlar?**

its record-breaking main span and length, will clearly demonstrate how far we can challenge the boundaries of **our engineering** capabilities.

**What are the most outstanding qualities of this project on an international scale?**

The span length of **suspension bridges**, which are the fastest improving type of bridge in the history of civilization, has increased by nearly 10 times in the past 150 years. Theoretical studies of the last 50 years and construction of suspension bridges with spans longer than 1500 meters have proven that deck designs using **multiple boxes** showed sufficient resistance against wind loads within economic limitations. Following this discovery, two questions were immediately on the agenda: **"which project would beat the 2000-meter-long span limit"** and **"when would that be"**. Indonesia, Japan and Norway were among the candidates, but Turkey was not.

However, General Directorate of Highways in Turkey had been researching and collecting information about suspension bridges since the **1960s**. They had two beautiful **single-box deck** bridges, constructed in **1973** and in **1988** on the Bosphorus, in Istanbul. In **2016**, **Osmangazi Bridge** with **1550-meter** main span and hybrid **Yavuz Sultan Selim Bridge** with **1408-meter** main span were realized with the BOT model, **within a short period** one after the other. It was a **unique** success to be able to put two bridges of this size into operation, within the same year.

Soon after, General Directorate of Highways immediately started the tender for the **1915Çanakkale Bridge**, aiming to break ground on **18 March 2017**. From then on, the international suspension bridge engineering world's attention is turned to Çanakkale.

İkisi de mühendislik ve teknolojinin sınırlarında gezinen ve **çığır açan** projelerdir.

Avrasya Tüneli, derinliği ve kazı çapı ile, en zor teknik şartlarda gerçekleştirildi ve o gün için bir ilkti. Rekor tamamlanma süresiyle de tünelciliği bir üst basamağa taşımıştır. 1915Çanakkale Köprüsü ise tamamlandığında, dünyanın en uzun ana açıklıklı asma köprüsü unvanını kazanacak, Allah'ın izni ile...

Mühendisleri motive eden tutku, daha önce yapılmamış olanı yapabileme çabasıdır.

Dün yapılamayanlar bugün, gelişen bilim ve teknolojiyle nasıl yapılabiliyorsa, yarın da bugün yapılamayanları başarmak için **çaba** gösterilmelidir. Bu açıdan, iki projemiz de bu doğrultudaki çabalara örnek teşkil etmektedir.

Ulaştırma mühendisliği açısından ikisi de karayolu projesidir, ikisinde de deniz engeli geçilmektedir. Ancak mühendislik ekonomisi bakımından, birinin denizin altından, diğerinin denizin üstünden geçmesi daha **fizibil** görülmüştür.

İki proje arasında amaç yönünden önemli bir fark bulunmaktadır. Avrasya Tüneli'nin amacı, bir metropolün hâlihazırda ihtiyacını karşılamakta zorlanan ulaşım altyapısına yeni bir güzergâh alternatifi yaratarak, mevcut trafik sorununa lokal bazda çözüm üretmek ve daha geniş manada da **ekonomiye doğrudan ve dolaylı** katkı sağlamaktır. **Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi**'nin amacı ise geniş kapsamlı bir **bölgesel kalkınma** projesini verimli kılmak için gerekli en önemli öğelerden biri olan ulaşım ağının **ana arterini** oluşturmaktır.

Kaynak yönetimi bakımından ikisi de ulaşım **arz yönetimi** projesidir. Avrasya Tüneli, ulaşım talebindeki aşırı büyümeye karşı yeni bir **güzergâh** oluşturuyor. 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi ise bölgesel kalkınma projelerinin en temel unsuru olan yeni bir ulaşım arteridir. Zaman içinde ülkenin ekonomik gelişmesinin ve hareketliliğinin artışı oranında kaynak yaratarak, bölge kalkınmasını hızlandıracaktır.

Böylesi “büyük boyutlu” projeler, sadece mühendislik değil; finansal, hukuksal, sosyal, ekonomik ve organizasyonel yönetim alanlarında da tecrübe ve yetkinlik gerektiriyor. Bu alanlardaki zorluklar, iki proje için de aynen geçerli; ancak

**1915Çanakkale Bridge**, with its **2023-meter** main span; will surpass by **32 meters** the record of the **Akashi Kaikyo** Bridge in Japan, which has been the owner of the longest main span record since 1998. Moreover, it will achieve this by using **33 percent** less steel (*cables, suspension ropes, towers, decks*) than Akashi and the **3.5-meter-high “multi-box”** deck, will be significantly more slender compared to Akashi's **14-meter-high truss deck**.

Bridges, especially monumental ones, cannot be designed independent from esthetic concerns. But rather, the bridge must generate **excitement** with the esthetics of its image. If the designer would place due importance on its esthetic elements, the life of the artifacts will be longer because the society will protect the structure with more attention.

A long span suspension bridge must show that, it is able to bear all the loads with the proportion and esthetics of its form. The formal geometry of suspension bridges could be considered both esthetic and successful as much as they serve the functionality in bearing the loads.

**The 1915Çanakkale Bridge** being a significant addition to our civilization, is dedicated to symbolizing the successes of the Republic of Turkey in its first **100** years. Also, it is dedicated to the memory of martyrs who made Çanakkale impassable and becomes an enduring symbol of peace. I believe that this bridge will **fulfill all these missions** with its **esthetic** design, proportions and advanced technological features.

**If you were to compare the 1915Çanakkale Project with the Eurasia Tunnel Project which you led, in what ways would you say that these projects resemble or differentiate from each other?**

Both projects are **leading edge** projects challenging the boundaries of engineering and technology.

The Eurasia Tunnel, in terms of both depth and excavation diameter, was executed under the most challenging technical circumstances and at the time it was distinguished as the first of its kind. Also, with its record time of completion, it elevated the whole tunneling industry to the next level. The 1915Çanakkale Bridge, on the other hand, is going to be renowned as

the world's longest span suspension bridge when completed. God willing, of course.

The passionate drive that motivates engineers is the aspiration to do what has never been done before.

If what wasn't possible yesterday can be done today thanks to the advancements in science and technology, then **our efforts** must be concentrated on achieving tomorrow what cannot be done today. In that sense, both those projects of ours set an example.

In terms of transportation engineering, both are highway projects, and both are challenged by a sea crossing. And in terms of engineering economy, it was deemed more **feasible** for one to pass over the sea, and the other under the sea.

When it comes to the objective, however, there is a significant factor distinguishing one from the other. The objective of the Eurasia Tunnel was to provide a local solution to the existing traffic problem by creating an alternative route to the transport infrastructure which currently struggles to meet the needs of the metropolis, and broadly speaking, to contribute to the economy **both directly and indirectly**. On the other hand, the objective of the **Malkara-Çanakkale Motorway Project** is to form the **main arterial** of the

**Mühendisleri motive eden tutku, daha önce yapılmamış olanı yapabileme çabasıdır.**  
**The passionate drive that motivates engineers is the aspiration to do what has never been done before.**

projenin boyutu ve zamanın ekonomik şartları bakımından farklılık gösteriyorlar.

Avrasya Tüneli, iki sponsor ortak ve 11 finans kuruluşu ile gerçekleştirilmişti. 1915Çanakkale Projesi ise dört sponsor ve 25 finansör desteğiyle hayata geçiriliyor. Bu iki projenin bir ortak özelliğinden daha bahsetmek istiyorum: Yapı Merkezi bu iki projede de aktif sponsordur. Yapı Merkezi'nin proje yönetimi felsefesinde estetik duyarlılığa büyük önem verilir. Ortaklarımız da bu ilkeye saygı göstermişlerdir. Bu projeler, estetik kavramlar ölçüt alındığında, benzeri projelerden pozitif anlamda ayrışır.

### 1915Çanakkale Projesi

özelinde, kamu kurumlarının yaklaşımıyla ilgili neler söylemek istersiniz?

Proje ile ilgilenen kamu kuruluşlarının sayısı ve ilgi alanları çok geniş. Ancak, proje sahibi Bakanlık ve KGM ilgililerinin, projenin ilerlemesi ile ilgili, yerinde ve zamanındaki kararları ile özverili çalışmalarını takdir etmemek mümkün değil. Zaten, dünya ölçeğindeki böyle bir **eser** ancak **bütün** katılımcıların **fikir** ve **güç** birliğiyle hayata geçirilebilir.

**Yap-İşlet-Devret modeli hakkında neler söylemek istersiniz? Bu modelin hem kamu hem de özel sektör**

**açısından temel avantajları nelerdir?**

Yap-İşlet-Devret modeli, ileri derecede teknoloji gerektiren, kamu maliyesi ve finansmanı üzerinde yük oluşturmamasından dolayı yapılabilirliği güç olan proje ve yatırımların özel sektör tarafından yapılması, işletilmesi ve işletme süresi sonunda şartsız ve bedelsiz olarak kamuya tekrar devri üzerine kurulu, alternatif bir finansman modelidir. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, kamunun elindeki kısıtlı kaynaklarla, ülkenin ihtiyacı olan yatırımların daha hızlı ve daha ileri teknoloji kullanarak nasıl yapılacağı problemine, özel sektörün **yenilikçi** ve **yarışmacı** dinamiklerini harekete geçirecek çözümler bulma yöntemidir.

Bu model Türkiye'de, 1990'lardan beri temel anlamı çerçevesinde uygulanmaktadır. Dünya ölçeğindeki geçmişi, yaklaşık üç yüzyıl öncesine dayanır. 1700'lü yılların sonlarında, Paris'in su dağıtım işinin Périer Kardeşler tarafından üstlenilmesi, kamu hizmetlerinin özel sektör eliyle

transportation network which is an essential element for the efficiency of a comprehensive **regional development** project.

From resource management point of view, both are **supply management** projects in transportation. The Eurasia Tunnel provides a new **route** in response to the excessive growth in transportation demand. The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project is a new transportation artery which constitutes the mainstay of regional transportation projects. In time, it will accelerate the regional development by supplying the needed transportation resource in proportion to the increasing economic development and mobility of the nation.

Such "large scale" projects require experience and competency not only in engineering but also in financial, legal, social, economic, and organizational management fields. Challenges encountered in these fields apply to both projects, but there are differences in terms of project size and the economic climate of the times.

The Eurasia Tunnel was realized with two sponsoring partners and 11 financial corporations. The 1915Çanakkale Project is brought to life with four sponsors and the support of 25 financial corporations. I'd also like to note another shared feature: Yapı Merkezi is an active sponsor in both these projects. At Yapı Merkezi, the project management philosophy incorporates much importance to esthetic sensitivity. Our partners have also respected this principle. With esthetic notions as the criteria, these projects are positively distinguishable from other similar projects.

**With the 1915Çanakkale Project in mind, would you comment on the approach of the public institutions?**

The public institutions with an interest in the project are many in number and have a wide range of interests. However, the accurate and timely decision making and dedicated efforts of the owners of the project, the Ministry and the General Directorate

of Highways (GDH) authorities, are truly admirable and deserve a special mention here. As a matter of fact, **a work** of such global scale can only be actualized through the **consensus** and **collaboration** of **all participants**.

**What are your opinions on the Build-Operate-Transfer Model? What are the advantages of this model for the public and the private sector?**

The Build-Operate-Transfer model is an alternative financing model developed for the realization of projects and investments which require advanced technologies and have low feasibility due to the burden they would place on public finances. Such projects are taken on and executed by the private sector who then proceed to operate the enterprise till the end of the agreed period, and finally transfer it to the public unconditionally and free of charge. As can be understood from this definition, this method finds solutions that will activate the private sector's **innovative** and **competitive** dynamics to tackle the problem of how to actualize much-needed investments with limited public resources, using faster and more advanced technologies.

This model has been implemented in Turkey since the 1990s in its basic conceptual framework. On a global scale, its history dates to 300 years ago. In the late 1700s, Périer brothers undertaking to supply Paris with water was one of the earliest examples of public services being handled by the private

### **YİD modeli ve türevleri**

### **çağdaş vergilendirme**

### **anlayışına en yakın, adil**

### **ve en rasyonel metottur.**

### **The BOT model and its**

### **derivatives constitute**

### **the most rational method**

### **that is just and stands in**

### **closest proximity to the**

### **contemporary taxation**

### **concept.**

yerine getirilmesinin ilk örneklerinden olmuştur. Ayrıca İngiltere ve Amerika’da, 1800’lü yıllarda yoğun biçimde olmak üzere günümüze kadar, özellikle demiryolu ve asma köprü projelerinde başarıyla uygulanmaktadır. Bu finansman metodu, ülke bazında küçük farklarla, dünyanın birçok ülkesinde benimsenmiştir.

Bu modelin belirgin avantajı, kamu eliyle hızla gerçekleştirilemeyecek olan yatırımları, devlet bütçesine doğrudan yük olmadan, özel sektör dinamikleriyle, daha etkin ve hızlı biçimde hayata geçirmektir. Demokrasiyle yönetilen ülkelerde, ülkenin bütün ihtiyaçları, **vatandaşların** hür iradeleriyle ödedikleri vergilerden oluşan **saydam** bir bütçe içinden karşılanır. Bütçenin yönetimini, hür seçimle oluşan **meclisler** yapar.

Bir altyapı yatırımının yapılmasına rasyonel olarak karar verilmesi için, “**yaratacağı değer**”in, “**maliyet**”inden yüksek olması şarttır. Günümüzde, maliyet kalemleri arasında; planlama, ön yatırımın faizleri (*kapital değeri*), inşaat ve işletme maliyetleri, istimlak giderleri ve benzeri giderler yer alır. Her ne kadar, uzaktan bakıldığında karar sürecinin objektif gerçeklere dayandığı zannedilse de bütün hesaplar binlerce ön kabule dayanır, sonuçların çoğu birer “**tahmindir**” ve sübjektiftir.

Altyapının **değerini** öngörmek, çok daha bulanık kabulleri gerektirir. Bu değeri hesaplarırken mühendisler dört faktör gözetirler: Yatırımın işlevsel **ticari** değeri, **estetik** değeri, **toplumsal** değeri ve **politik** değeri. Birinci değer dışında diğerlerinin, özellikle politik değerın tespiti en tartışmalı alandır ve mühendisliğin dışında, siyasal yapılarca değerlendirilir, ancak ölçülebilir olarak hesap edilmesi çok zordur.

Altyapı yatırımlarının **ticari değeri**, kullanım ücreti ve kullanıcı sayısı ile doğru orantılıdır. Ülkelerin yaşam seviyesi yükseldikçe kullanım ücretinin değeri de artabilir. Bugün yapılabiliği bulunmayan altyapılar, gelecekte **ticari değeri** artarak, **yapılabilir** hale gelebilir. Günümüzde başarılı demokratik devlet yönetimleri, vatandaşlarına bir altyapı ve hizmet sistemi sunmak üzere vergi yüklerken, yeni bir anlayışı hayata geçirmeye yönelmektedirler: **“Sistemden doğrudan faydalanan; onu kullanan, eskiten, bozan karşılığını ödesin. Sistemi yaşatmak için özveride bulunan ödüllendirilsin; sistemden faydalanmak zorunda olan güçsüzler korunsun.”**

Yap-İşlet-Devret modelinin uygulanmasına, ülkenin ekonomik şartları, öncelikleri ve kalkınma stratejisi doğrultusunda karar verilmesi, uygulamanın verimini ve objektifliğini artırır. Bu konu sıkı dokunur, sık elenirse ve geniş perspektifte değerlendirilirse, **YİD modeli** ve türevleri **çağdaş vergilendirme anlayışına** en yakın, adil ve **en rasyonel** metottur.

**Türkiye’de köprü inşaatı tarihini incelemiş, bir bölümüne tanıklık etmiş biri olarak, bu tarihin kilometre taşlarını nasıl özetlersiniz?**

Bu güzel, fakat çok kapsamlı bir soru. Uygarlığımızın paralelinde bir köprü tarihçesi anlatmam gerekir ki bu da konuşmanın kapsamını çok genişletir. Fakat bu güzel soruyu cevapsız bırakmaya da gönlüm razı gelmiyor. Kısaca, beni çok etkileyen köprülerimizin isimlerini saymakla yetineceğim. Malabadi Köprüsü, Alpullu Köprüsü, Silivri Köprüleri, (*Bosna’daki*) Mostar Köprüsü, (*Edirne’deki*) Uzunköprü, Aksaray Meydanı Köprüleri, Söğütluçeşme Demiryolu Köprüsü, Karakaya Demiryolu ve Karayolu Baraj Köprüleri,



sector. In the UK and the USA, the model was put into use intensively in the 1800s especially in railway and suspension bridge projects and the practice still continues today. This financing method has been adopted in many parts of the world, albeit with minor differences in each country.

The most prominent advantage of this model is the fast and efficient actualization of investments, which would otherwise fail to come to life rapidly in the hands of the public sector, by using the dynamics of the private sector and without directly burdening the State budget. In countries under democratic rule, all spending for the country’s needs are made from a **transparent** budget funded by the taxes paid by free-willed **citizens**. The budget is managed by democratically elected **parliaments**.

For a rational decision to be made on the feasibility of an infrastructure investment, “**the foreseen value**” should exceed “**the cost**”. Today the cost items include planning, pre-investment interests (*capital value*), construction and operation, expropriation expenses and the like. Even though the decision-making process seems to be based on objective truths, in fact all calculations depend on thousands of assumptions, most conclusions end up being “**estimations**” and are merely subjective.

Stipulating **the value** of the infrastructure is a process requiring allowances that are even more unclear. Calculating this value, engineers take into consideration four factors: functional **commercial** value, **esthetic** value, **social** value, and **political** value of the investment. The first value aside, ascertainment of all other values – especially the political value – is a polemical area; and thus, extending beyond the sphere of engineering, it becomes the subject-matter of political evaluations, thus remains difficult in terms of measurability.

The **commercial value** of infrastructure investments is directly proportional to the usage fee and the number of users. As the standard of living raises in country, the value of the usage fee may increase accordingly. Infrastructures that are not feasible today may increase in **commercial**



1915Çanakkale gibi “büyük boyutlu” projeler, sadece mühendislik değil; finansal, hukuksal, sosyal, ekonomik ve organizasyonel yönetim alanlarında da tecrübe ve yetkinlik gerektiriyor.

“Large scale” projects like 1915Çanakkale require experience and competency not only in engineering but also in financial, legal, social, economic, and organizational management fields.

15 Temmuz Asma Köprüsü, Kömürhan Gergin Eğik Askılı Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve tabii ki 1915Çanakkale Asma Köprüsü. Bu liste elbette, hızla belirttiğim için eksik kalmış olabilir. Türkiye’de 2.000’e yakın köprü olduğunu düşünüyorum. Her bir köprüdeki **emeği** takdir etmemem mümkün değil. **Bütün köprü mühendislerine saygı ve sevgilerimi sunuyorum.**

**Türkiye’de mühendislik mesleği konusunda en deneyimli isimlerden birisiniz. Mühendisliği nasıl tanımlıyorsunuz? Mesleğin geleceği ile ilgili öngörüleriniz nelerdir?**

Mühendisler, insan ihtiyaçlarını gidermeye ve insanlığı doğa ile uyumlamaya çalışırlar. İnsan ihtiyaçları için **“tek çözüm”** yoktur, birbirine alternatif birçok çözüm olabilir. Mühendis, bu alternatifleri ortaya çıkararak ve aralarından, mevcut şartlar içinde en **“verimli”**, en **“sürdürülebilir”** ve en **“güzel”** olabileni seçendir. Mühendisler, hedef belirlemede ve hedeflerine tolerans sınırları içinde ulaşmada mahirdirler. Her şeyi ölçülebilir kılar, ölçer ve sıraya dizerler. Kıt kaynakları verimli kullanırlar. Bu özel yetenekleriyle toplumların refahını sürekli yükselterek ekonomik zenginlik yaratmayı başarırlar. Özetle; mühendisler kurcalar, sorgular ve kurgulayarak **“uygarlık”** ve **“onun sistemlerini”** kurarlar. Onların hedefi, bilim adamları gibi **“keşif”** yapmak değil; âdeta hiç yoktan tasarlayıp **“icat”** etmektir.

Mühendisler, verimli sonuçlara ulaşmış ulaşılmadıklarına, yaptıkları hesaplar sonunda, fakat daha çok **tecrübelerinden “süzülen sezgileri”** yardımıyla karar verirler. **Tecrübe** bir öğrenme eğrisidir; hiçbir zaman **mükemmel** ve **kesin** değildir. Usta mühendisler, tecrübelerinin sınırlarını çok iyi bilirler. Tecrübeyi sezgilerle konuşurmak, mühendisliğin **zanaatsal** yanıdır. Tecrübeyi **bilime** ve **estetığe** yaslayarak konuşurmak ise **sanatsal** boyuttur.

Mühendisler, önce **“bilim”** ile, kozmostaki büyük senfoniye ruhlarında duyar; doğanın gizemlerini beyinlerinde ve kaslarında hissedirler. Sonra, oluşların **“akış”** halinde dile getirdiği ezgiyi dinlerler. Ve bu ezgiye göre **“proje”** yönetir, **sezgileriyle** düzenler, **analizleriyle** hacimlendirir, özgün ve mekânda donmuş bir **“müzik”** gibi; **sanat eseri niteliğinde**, önümüze koyarlar.

İnsanlık bugün, iki farklı uygarlığı bir arada yaşamaya çalışıyor. Birincisi, on binlerce yıldır inşa ettiğimiz ve büyük çoğunluğu mühendislerin eseri olan **“fiziksel”** uygarlık. İkincisi ise internette, bilgisayarların içinde son 50-60 yıldır oluşturduğumuz **“sanal”** uygarlık. Bu uygarlıkların birbirleriyle uyum içinde olduğunu söyleyemeyiz. Bu nedenle, henüz uygarlıklarımızın üstesinden gelemediği sorunlar var. En önemlileri, **“eşitsizlik”**, **“gücün (bir anlamda teknolojinin) kötüye kullanılması”**, gezegenimizin

**value** in the future and may become **feasible**. Today, successful democratic governments, while imposing taxes on their citizens to offer them infrastructure and other services in return, are orienting themselves towards a new understanding: **“Those who directly benefit from the system - using it, depreciating it, damaging it - will pay for it. Those who make sacrifices to keep the system up and running will be rewarded; and those who are weak and have no choice but to rely on the system will be protected.”**

If the decision to apply the Build-Operate-Transfer model is aligned with the country’s economic conditions, priorities and development strategy, the application will be more efficient and objective. With ample scrutiny and the adoption of a wider perspective, the **BOT model** and its derivatives constitute **the most rational** method that is just and stands in closest proximity **to the contemporary taxation concept**.

**Having studied and partly witnessed the progression of bridge construction in Turkey, how would you outline the milestones of this history?**

This is a particularly good question, but quite comprehensive at that. To do it justice, I would have to recount the history of bridges running parallel with our civilization, and that would really expand the scope of this conversation.

Having said that, I am reluctant to leave this fine question unanswered, so I will try to content myself with giving you a list of bridges that have left the deepest impressions on me over the years: Malabadi Bridge, Apullu Bridge, Bridges of Silivri, Mostar Bridge (*in Bosnia*), Uzunköprü (*in Edirne*), Bridges of Aksaray Square, Söğütlüçeşme Railway Bridge, Karakaya Railway and Highway Dam Bridge, 15 Temmuz Suspension Bridge, Kömürhan Cable-Stayed Bridge, Yavuz Sultan Selim Bridge, and for sure, 1915Çanakkale Suspension Bridge. Since I want to be brief, this list is hardly exhaustive of course. I believe there are nearly 2000 bridges in Turkey, and I can’t but appreciate **the hard work** that went into building each one of these structures. **I would like to take this opportunity here to extend my sympathy and respect to all bridge engineers.**



“kirlenmesi” ve “iklim değişimi”dir.

2030’da internet kullanıcı sayısının 6 milyara, işlem hızının ise bugünkünün “50 misline” ulaşacağı hesaplanıyor. Bu gelişme, dünya sorunlarını küresel bazda, “iş birliği” içinde ve insanlığın “yararına” çözmek için olağanüstü bir fırsat yaratabilir. Ama tam tersi de olabilir; daha çok “kaos” ve “entropi” de yaratabiliriz... Kısaca; gezegenin geleceği dâhil, “her şey, insanoğlunun kafasındaki niyeti, yüreğindeki irfanı ve parmaklarının ucundaki potansiyeli (bir anlamda teknolojiyi) nasıl kullanacağına bağlı.”

**Sürdürülebilirlik konusunda**

**1915Çanakkale Projesi’nde**

**kapsamlı çalışmalar**

**gerçekleştiriliyor. Sürdürülebilir**

**çözümler geliştirme açasından**

**“derin mühendislik” olarak**

**adlandırdığınız yaklaşımın**

**önemi nedir?**

Günümüzde “rekabet” anlayışı;

çözüm ortaklığı ve öğrenme hızı

kavramları ile sarmalanıyor.

Uyarlıklarımız, bizden

üretimlerimizi daha az kaynakla,

fakat daha uzun ömürlü, daha

sağlam, daha hızlı, daha hafif, çok seçenekli ve

mutlaka daha “yeşil”, daha “estetik” anlayışlarla

başarmamızı bekliyor. Özetle, Dünya bizden “**derin mühendislik sistemleri**” istiyor.

“Sürdürülebilirlik” kavramı; kalıcılığa, gelecek nesillerin haklarını tüketmemeye, kendi başına yeterli olmaya, dayanıklılığa, esnekliğe, başarısızlıktan yılmamaya uzanan, geniş bir “**kavramlar**” yelpazesine sahiptir. Kaynağı doğadır. Doğayla uyumlu ve birlikte yaşamayı, “aldığı kadar vermeyi” hedefler. Kısaca, insanlığa;



**When it comes to engineering, yours is among the most senior and experienced names in Turkey. How would you define the profession of engineering? How do you foresee the future of this profession shaping up?**

Engineers try to fulfill the needs of people and harmonize humanity with nature. There is no “**single solution**” for human needs. There can be a lot of solutions that are alternatives to each other. Engineer is the one who brings to light these alternatives and identifies the most “**effective**”, “**sustainable**” and “**beautiful**” option under the existing constraints. Engineers are skilled enough to define targets and to reach them in tolerable limits. Engineers make everything measurable, they measure and line everything up. They use limited resources efficiently. With these special talents, engineers are able to

create economical wealth by continuously increasing the welfare of communities. In other words, engineers question, think hard and build “**civilizations**” and its “**systems**” by fictionalizing. They do not aim to make “**discoveries**” like scientists; but they design and build from nothing; in short, they aim to “**invent**”.

Engineers decide whether they acquire efficient solutions as a result of the calculations they make, or more as a result of their “**intuitions distilled**” from their **experiences**. **Experience** is a learning curve; it is never **perfect** or **absolute**. Master engineers know the limits of their experiences very well. Using this experience via intuitions is the **craftsmanship** part of engineering. Conversely, using it via **science** and **esthetics** is the **artistic** side of engineering.

Engineers hear the great symphony of the cosmos first through “**science**”, feeling the mysteries of nature in their minds and muscles. Then, they listen to the melody, which is the result of the “**stream**” of events. They run the “**project**” according to this melody, organize it with their intuitions, form it with their **analysis** and present it to us as a unique piece of “**music**” that is frozen in space, **like a piece of art**.

Today, humanity is trying to experience two different civilizations at the same time. The first is the “**physical**” civilization that we have been building for tens of thousands of years. The second one is the “**virtual**” civilization that we set up in our computers and on the internet in the last 50-60 years. We cannot claim that these two civilizations are in harmony with each other. Therefore, there are some problems that cannot be overcome yet. The most important of these are; “**inequality**”, “**abuse of power**”, “**climate change**”, and “**environmental pollution**”.

By 2030, it is estimated that six billion people will have access to the internet and that we will be able to carry out operations and calculations “**50 times**” faster than today. This improvement has the potential to solve many of the aforementioned problems by making it easier for us to share information and “**cooperate**” with one another to achieve shared goals. On the other hand, it may also be the case that we create more “**chaos**” and “**entropy**”. In short, “**our planet’s future is completely dependent on humankind’s intentions, the wisdom in their hearts and the way they make use of the potential** (in a sense; technology) **they have...**”

**Extensive work is carried out at the 1915Çanakkale Project on the issue of sustainability. In terms of developing sustainable solutions, what is the significance of the approach which you have termed “profound engineering”?**

sorunlarına çözüm bulmak için, doğayı “**kaynak**” değil, **mentor** (*yol gösterici*) olarak kullanmayı önerir.

Doğadan öğrendiğimize göre; en az 3 milyar yıldır Dünyamızda var olan ekosistemler, birçok incelikli ve karmaşık yollar deneyerek, varlıklarını sürdürmüş ve geliştirmişlerdir. Bir ekosistem kültür üretmez, yazılı belge bırakmaz ama “**işe yarayan**” yöntemlerle yaşamını sürdürür. Kullandığı yöntemleri anlamak için son 30 yılda, fraktal ve kaosun matematiği geliştirilmiştir. Sürdürülebilirliğin ödülü “**yaşamaktır**”. Ve alet kutusu ise her projede, her zaman “**daha iyi**”yi arayan, “**derin mühendislik**” anlayışı olacaktır.

**“Tasarım Kararlarını Sezgisel Düşünce ile Sınama Metodu”nu bize kısaca açıklayabilir misiniz?**  
Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi, İşveren’in 2023 yılından önce Proje’yi hizmete alma isteği nedeniyle, hızlı bir şekilde yürütülmektedir. Bu sebeple, “**Sezgisel Düşünce ile Sınama Metodu**”, özel olarak tarafımdan, hızlı bir şekilde kıyaslama yapmak, “tasarım çalışmasının” sonuçlarını hızla irdeleyebilmek, yatırımcıların tasarım parametreleri ile ilgili bazı tereddütlerini giderebilmek ve kararlarını hızlandırmak için geliştirilmiştir.

Mühendisler, sorunları çözmek için genellikle üç çeşit düşünme yönteminden yararlanırlar. Birincisi **matematiksel mantık**, ikincisi **olasılık matematiği**dir; bunlar tanımlayıcı, **sayısal analiz** yöntemleridir. Kullanılan üçüncü yöntem, “**sezgisel kararlar**” yani **heuristik**’lerdir. Bunlar; kişiye ve olaya özgü tecrübeler, yön verici prensipler, stratejiler gibi ‘bilgi parçaları’ndan oluşan, **sözel**, sağduyuya dayandığı varsayılan, “**sezgisel düşünce paketçikleridir**”.

“**Heuristik**” terimi, Batı dünyasında, Arşimet’in “**Eureka**” sözünden türetildi ve asırlarca kullanılageldi; **bilim** alanına ise ancak 20. yüzyılda girebildi. Einstein, 1905’te yayınlanan ve ona Nobel Ödülü’nü getirecek olan makalesinin başlığında, “**heuristic**” terimini kullandı ve sunduğu teorinin, “**tamamlanmamış fakat çok yararlı**” sezgisel bir düşüncenin mahsulü olduğunu söyledi.

Köprü tasarımlarında “**benzeri**” tecrübelerden faydalanmak, “**sezgisel düşünce üretmenin**” en kestirme ve “**mantıklı**” yollarından biridir. 1915Çanakkale Köprüsü tasarım parametrelerini sınamak amacıyla bu kestirme yoldan faydalanmak üzere; ana açıklığı **1.200 metrenin** üzerinde olan

The concept of “**competition**” today is surrounded by the ideas of learning speed and solution partnership. Our civilizations expect us to make products that require less resources, but can last longer, that are stronger, faster, lighter, multiple-choice and gain absolutely more “**green**” and more “**esthetic**” insights. In short, the world demands “**profound engineering systems**” from us. In a broader sense, the concept of “**sustainability**” includes “**terms**” such as permanence, protecting the rights of future generations, endurance, resilience, flexibility and not giving up in the event of failure. Its main source is **nature**. It targets living **in harmony** with nature, “**to take as much as we give**”. In short, it recommends humanity to make use of nature as a **mentor** and not as a “**resource**”.

As we learn from our mentor, Mother Nature, ecosystems that have been on our planet for at least three billion years have implemented many different and complicated strategies in order to survive and thrive in their



environments. Even though an ecosystem does not necessarily leave behind a culture or written documents, it still finds ways to ensure its survival. In the last 30 years, mathematical models of complex systems, fractals, and chaos theories were developed in an attempt to understand these phenomena. The reward for sustainability is “**life**”. And the toolbox for this will be “**profound engineering**” i.e., always looking for the “**better**”.

**Could you explain to us the “Testing Methodology for Design Decisions through Heuristics”?**

Malkara-Çanakkale Motorway Project is being carried out expeditiously due to the Employer’s order to put the Project into service before 2023. For this reason, the “**Testing Methodology through Heuristics**” has been specially developed by myself to quickly compare, examine the results of the “**design work**” rapidly, eliminate some investors’ hesitations about these parameters and to speed up decision making.

Engineers use three types of reasoning methods in order to solve problems. The first is **mathematical logic** and the second is **probability mathematics**; which are descriptive, **numerical analysis** methods. The third method used is **heuristics**, that is, “**intuitive thinking**”. These are “**little packages of intuitive ideas**” assumed to be based on **verbal**, common sense, which are formed by pieces of information such as individual and event specific (*unique*) experiences, guiding principles, and strategies.

“15 asma köprünün” bilgileriyle, bir veri tabanı oluşturuldu. Kıyaslamaları zenginleştirmek üzere; iki özel köprü, “Messina” ve “Eski Tacoma” ile İstanbul’daki iki Boğaz köprüsünün verileri incelemeye dahil edildi. 1915Çanakkale Köprüsü ile sayıları 20’ye ulaşan köprülerin her biri için 120 önemli veriyi içeren, toplam 2.400 hücreli (20 x 120) bir “matris” oluşturuldu. Sayısı 1.000’i aşkın doküman gözden geçirilerek, verilerin sıhhati sorgulandı. En az iki kaynaktan doğrulanan veriler sağlıklı kabul edilerek, değerlendirme analizlerinde kullanıldı. (Yüzde 87’si sağlıklı bulunan) verilerin aralarındaki ilişkiler, yaklaşık 100’den fazla regresyon analiziyle incelendi.

Bu çalışmaların sonuçları değerlendirildiğinde, 1915Çanakkale Köprüsü’nün geometrik boyutları, kütle dağılımları ve malzeme kalitesi seçimleri açısından “isabetli” ve “uygun” tasarlandığına karar verildi. Böylece, uygulanan “Sınama Metodunun”, sezgisel “karar” süreçlerinde “hız kazandırdığı, parametreler arasındaki karmaşık örüntüleri aydınlatmış ve tasarım kararlarını hızlandırdığı için ekonomi sağladığı” görülmüş oldu. Geliştirilen bu metodun, uygun şartlarda ve tecrübe kazanmış mühendislerin elinde çok yararlı olacağından eminim. ●

In the Western world, the centuries old term, “heuristics”, was derived from “Eureka”, Archimedes’ famous saying. The term “heuristics” was recognized in the field of science in the beginning of 20th century. Einstein used the term “Heuristic” in the title of his paper of 1905 that won him the Nobel Prize. In this article, he stated that the theory he presented was “incomplete but nevertheless very useful” product of intuitive thinking.

Utilizing “similar” experiences in bridge design is one of the most logical and efficient ways of “producing intuitive ideas”. As an efficient approach, a database was created to test the design parameters of the 1915Çanakkale Bridge, using the data of “15 suspension bridges” with main spans longer than 1200 meters. Two special bridges, Messina and Old Tacoma; and two Bosphorus bridges in Istanbul were included in this research to enrich the database. For total 20 bridges including 1915Çanakkale Bridge, 120 important design parameters were selected and a database “matrix” of 2400 cells (20 x 120) was formed. With the best effort only 87 percent of the parameters were found by reviewing more than 1000 documents in order to query the accuracy of this data. It was considered accurate if each bit of the data could be verified from at least two sources and, only then, they were used in the analysis. More than 100 regression analyses were conducted to identify the relationship between parameters.

When the outcomes of this study are evaluated all together, it can be concluded that the dimensions, mass distributions and material qualities selected for the 1915Çanakkale Bridge are “accurately” and “properly” determined. Therefore, it was seen that the “Testing Method”, used during the “heuristic” processes, “accelerated the process, enlightened the complex relationships between parameters, and provided economy due to expediting the design decisions”. I believe that this method will be very useful for experienced engineers under the right conditions. ●

**Dr. Ersin Arıoğlu** 1940 yılında İstanbul’da doğdu. Arıoğlu, 1963’te İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi’nden inşaat yüksek mühendisi olarak mezun oldu. 1969 yılına kadar aynı fakültenin Yapı Statiği kürsüsünde öğretim görevlisi ve asistan olarak çalıştı. 1965’te Yapı Merkezi İnşaat ve Sanayi A.Ş.’yi kurdu. 1969’dan Kasım 2002’ye kadar bu şirketin başkanlığını yapan Arıoğlu, Kasım 2002’de İstanbul’dan milletvekili seçildi. Arıoğlu, Temmuz 2007’den bu yana Yapı Merkezi Holding A.Ş.’de Yönetim Kurulu Başkanı görevini yürütmektedir. Holding’e bağlı kuruluşlardan Yapı Merkezi İnşaat Şirketi, dünya çapında yaklaşık 42 milyon metrekare inşaat gerçekleştirmiştir.

Arıoğlu’nun uzmanlık alanları; inşaat mühendisliği, beton teknolojileri, inşaat metotları, ulaşım sistem ve yapıları, deprem mühendisliği, yapı tamir ve güçlendirmesi konularını kapsamaktadır. Yerli ve uluslararası teknik dergilerde Arıoğlu’nun 80’den fazla makalesi yayınlanmış olup; çeşitli alanlardaki katkıları dolayısıyla nişan ve özel beratlarla takdir edilmiş, kendisine fahri doktora unvanı (Marmara Üniversitesi-1997, İstanbul Teknik Üniversitesi-2018) verilmiştir.

Ersin Arıoğlu, mühendis Ülkü Uluğ Arıoğlu ile evli olup, dört çocuk ve dokuz torun sahibidir.

**Dr. Ersin Arıoğlu** He was born in Istanbul in 1940. He graduated from Istanbul Technical University, Faculty of Civil Engineering in 1963 as a civil engineer (M.Sc.) and held assistant posts in teaching and research until 1969 at structural analysis division of the same faculty. He founded the “Yapı Merkezi Construction Inc.” in Istanbul, Turkey in 1965. From 1969 to November 2002, he was in charge of the company as Chairman. In November 2002 he was elected deputy to the Turkish Parliament, representing Istanbul. Since July 2007, he has been Chairman of Yapı Merkezi Holding. “Yapı Merkezi Construction Inc.” as one of the affiliates of the Holding engineered approximately 42 million square meters of construction worldwide.

Arıoğlu’s engineering expertise areas are structural engineering, concrete technology, construction methods, transportation systems and structures, earthquake engineering, repair and strengthening of structures. He has published more than 80 articles in various international and national technical journals. He has received decorations, been awarded by special certificates, and was granted honorary Doctorate Degrees (Marmara University-1997, Istanbul Technical University-2018) in recognition of his wide-ranging contributions.

Ersin Arıoğlu is married to engineer Ülkü Uluğ Arıoğlu and has four children and nine grandchildren.

# KULELERİN YÜKSELİŞİ

RISING OF THE TOWERS



1915Çanakkale Köprüsü'nde önemli bir aşama geride bırakıldı. 318 metre yüksekliğiyle 18 Mart Çanakkale Zaferi'ni, kırmızı-beyaz renkleriyle de Türk bayrağını simgeleyen kulelerin montajı yaklaşık 10 aylık bir sürede tamamlandı. İşte, kulelerin yükselişinin öyküsü...

A critical phase has been left behind at the 1915Çanakkale Bridge. The erection of the towers, which represent the 18<sup>th</sup> of March Çanakkale Victory with their height of 318 meters, and the Turkish flag with their colours of red and white, has been completed in a period of nearly 10 months. Here is the story of the towers' rising...

© CEMAL EMDEN

## Rüzgârla Şekillenen Tasarım

- Köprü ayakları, bölgenin rüzgâr koşulları göz önünde bulundurularak tasarlandı. Her bir ayak dikdörtgen şeklinde olsa da rüzgârın geleceği yönler hesaplanarak duvar birleşimlerinde keskin köşeler yerine açılı birleşimlere yer verildi.
- Çelik blokların iç kısımları yükseklik, rüzgâr ve deprem gibi faktörlere karşı dayanıklılığı en üst seviyede tutmak için çelik berkitmelerle desteklendi. Blok ek bölgelerinde ise iç kısımlarda berkitmelerin birbirlerine bağlantıları civatalarla sağlandı; dış duvarlar da birbirlerine kaynaklarla birleştirildi. Her bir kaynak bölgesi kaynak işlemi bittikten sonra ultrasonik taramalar yapılarak kontrol edildi ve kusursuz hale getirildi.
- Kulelere, olası bir depremi absorbe etmek için elektronik olarak harekete geçen aktif kütle sönümleyiciler yerleştirildi. Köprünün ömrü boyunca çalışacak olan bu ekipmanlar, olası bir deprem durumunda kuleleri dengede tutarak, köprüde sarsıntıları en aza indiriyor. ●

## The Design that was Patterned

### Due to Wind

- The bridge legs were designed with the region's wind conditions in mind. Even though each leg has a rectangular form, the wind directions were calculated and angular joints rather than sharp corners were preferred for the wall joints.
- The interior sections of steel blocks were supported by steel stiffeners in order to optimize resilience against factors such as height, wind and earthquakes. In block appendixes, stiffener connections on the interiors were executed with bolts; exterior walls were joined by welding. Each welded area was scanned ultrasonically and all imperfections were corrected after the welding operation was over.
- The towers were equipped with active mass dampers which get activated electronically to absorb the impact of a possible earthquake. This equipment, which will be operational for the entire lifespan of the bridge, function to equilibrate the towers in the event of a possible earthquake, by minimizing tremors on the bridge. ●



## Detaylarıyla İmalat Süreci

- Panellerden oluşan kule blokları Çimtaş Tersanesi'nde imal edildi. Tamamlanan panel imalatlarının ardından sırasıyla kule bloğu oluşturma, kaynak ve boya işlemleri uygulandı.
- İlk altı blok tek parça, 7., 14., 24. ve 32. bloklar dört parça ve kalan diğer bloklar ise iki parça olarak imal edildi.
- Kuleler, dinamik konumlandırma özel hizmet gemisi GMK-1 ile Gelibolu kuru havuz şantiyesine getirildi. Ardından kule bloklarında ve kulelerde gerekli hazırlıklar yapıldı.
- Her bir çelik kule ayağı için toplam 32 blok, kule ayakları arasında ise üçer adet enine kiriş montajı yapıldı. Blokların ağırlıkları 200 ila 770 ton, enleri yaklaşık 7 ila 10 metre, yükseklikleri ise yaklaşık 7 ila 11 metre arası değişiyor.
- Özel bloklar hariç normal "L" yapıdaki iki parçalı blokların ağırlıkları ortalama 225 ton, özel blokların ağırlıkları yaklaşık olarak 350 ton, başlangıç bloğunda ise ağırlık 770 ton civarında. Toplam çelik kule ağırlığı 35.514 tonu buluyor. ●

## The Manufacturing Process in Detail

- The tower blocks comprising of panels were manufactured at the Çimtaş Shipyard. Following the manufacture of the panels, the block formation of tower blocks, welding and painting processes were performed consecutively.
- The first six blocks were manufactured in one piece, the 7<sup>th</sup>, 14<sup>th</sup>, 24<sup>th</sup> and 32<sup>nd</sup> blocks in four pieces and the remaining blocks in two pieces.
- The towers were brought to the dry dock site on the dynamic positioning special service ship GMK-1 which was then followed by all necessary preparations at the tower blocks and the towers.
- A total of 32 blocks for each steel tower leg, and three cross beams between each leg were assembled. The blocks weigh 200 to 770 tons, are approximately 7 to 10m wide and 7 to 11m high.
- With the exception of special blocks, the normal "L" shaped two-piece blocks weigh 225 tons on average, special blocks weigh approximately 350 tons and the primary block is about 770 tons. The total weight of the steel tower is 35,514 tons. ●









## Zor Koşullarda Hassas Operasyon

- Farklı yapıları ve ağırlıkları nedeniyle kule bloklarının montajlarının tamamlanma süreleri değişiklik gösterdi.
- Rüzgârlı havalarda rüzgâr yönüne bağlı olarak kulelere teknelerle erişim zorlukları yaşandı. Montaj sırasında iki kule arasındaki bir-iki puanlık rüzgâr değişimleri bile yapılan işi etkiledi. Asya kule kara tarafındaki yükseltiler nedeniyle kuzey rüzgârlarına daha az maruz kalırken, Avrupa kule rüzgârı daha şiddetli aldığı için genel olarak kötü hava koşullarından daha çok etkilendi.
- Montaja başlamadan önce rüzgâr hızı ile deniz dalga boyunun belirlenen toleransların içinde olup olmadıkları kontrol edildi. Kule vinç ve duba özelliklerine bağlı olarak saatte 43,2 kilometrenin üstünde esen rüzgârlarda ve 0,9 metrenin üstünde dalga boylarında montaj faaliyetine ara verildi. ●

## Delicate Operation Under Challenging Conditions

- Due to their different structures and weights, completion time for the erection of the tower blocks also changed.
- In windy weather, transportation to the towers by boat became difficult depending on wind direction. A wind variance of one or two points between two towers during erection affected the work. While the Asian tower was less exposed to the northerly winds because of the ridges on the shore, the European tower faced fiercer winds and was generally more affected by adverse weather conditions.
- Before starting the erection, checks were performed to ascertain whether the wind speed and wave height were within acceptable limits. Depending on tower crane and barge specifications, with wind speed over 43.2 kilometers per hour and wave height above 0.9 meters, erection operations were suspended. ●



**“BİRBİRİMİZE GÜVENDİK VE DESTEK OLDUK.”**

**“WE TRUSTED AND SUPPORTED EACH OTHER.”**

**Evans Paik -**

**Proje Müdür Yardımcısı**

Her şeyden önce sadece kule montaj ekibini değil, onlara kulelerin yükselmesi için mümkün olan tüm desteği sağlayan saha destek ekibini ve çalışmalarını takdirle karşıladığımı belirtmeliyim. Bu başarının tek bir personelin veya takımın eseri olduğunu söylemek mümkün değil. Kilometre taşı niteliğindeki bu başarıya ulaşmak için birbirimize güvendik, dayandık ve destek olduk. Böylesine tutku, fedakârlık ve takım ruhuyla görev yapan bir ekiple çalışmak büyük bir onur. Benim için unutulmaz bir hatıra oldu.



**Evans Paik -**

**Deputy Project Manager**

First of all, I would like to express my appreciation for not only the tower erection team but also the site support team who provided them with all the support they needed for the rising of the towers. It is impossible to regard this accomplishment as the work of a single person or team. In order to achieve this milestone, we trusted and supported each other. It is an honour to be with a team working with such passion, dedication and team spirit. It has been a truly unforgettable experience for me.



## “GERÇEK KAHRAMANLAR AİLELERİMİZ.”

### Ömer Çeri - Asya Kule Kısım Müdür Yardımcısı

Mega yapılarda çalışmak çok az insana nasip olur. Böyle projelerde çalışabilmek, kişinin mesleki tecrübelerine kelimelerle tarif edilemeyecek kadar çok katkı sağlıyor. Proje'nin havasını teneffüs etmek bile başlı başına bir kazanım. Ancak bu kazanımların da, hayattaki tüm güzellikler gibi, bir bedeli var. Bu Proje'nin en büyük özelliği, bence taşıdığı misyon. Düşünsenize, bundan yaklaşık 100 yıl önce, Gazi Mustafa Kemal ve silah arkadaşlarının her türlü imkânsızlığa rağmen başardıkları bir mucize var ortada. Şu an bizler en ileri teknoloji ve imkânlarla sahibiz. Tabii bu da insana apayrı bir sorumluluk yüklüyor. Başarısız olmayı düşünme lüksünüz yok. Bundan dolayı mesai saati diye bir kavramımız da yok. Bizi kimse buna zorlamıyor elbette, ancak belirttiğim tarihsel misyondan dolayı insan kendi içinden gelerek en ince detaya kadar konsantre olmak, tüm alternatifleri düşünmek, en küçük bir aksiliğin önüne geçmek adına sorumluluk hissediyor. Doğal olarak neredeyse 24 saatimiz köprüyü düşünerek geçiyor: Akşam evdeyken ya da tatil gününüzde bile aklınız şantiyede. Gelen mesajlardan, sahada o an olanlardan, arkadaşlarınızın iş yerinde yaptıklarından kendinizi soyutlama şansınız bulunmuyor. Evli ve iki kız çocuk babasıyım. Onlarla beraber olmanın, bir hayatı paylaşmanın verdiği mutluluk tabii ki tarifsiz. Ancak vaktimin çoğunu köprüye ayırdığım için onlara hak ettikleri kadar vakit ayıramıyorum maalesef.

Bu Proje'nin dışındaki herkes bu olağanüstü Proje'yi gerçekleştirdiğimiz için bizi bir kahraman olarak görüyor. Ancak ben gerçek kahramanların bizleri her zaman destekleyen, sıkıntılı anlarımızda motive eden ailelerimiz olduğunu düşünüyorum. Bizlerin tüm hayatı Proje, ancak onlar dışardaki hayatla da temas halindedir. Dolayısıyla bizden daha fazla efor sarf ediyorlar. Biz Proje'yi başarmaya çalışırken onlar hayatı başarıyor.

Benim için Proje'nin en zor kısmı, son blok montajıydı. Son parçaya kadar her kuleye 31 adet blok yerleştirildi. Bu kadar tekrar olduğu için sistem kendiliğinden ilerliyordu. Son blok montajı öncesi babamı kaybettim. Moralimi ve motivasyonumu toparlayıp insanların dikkatini yeniden ilk günkü seviyeye getirmem gerekiyordu. Kendinize en çok güvendiğiniz an, aslında tehlikelere en açık olduğunuz andır. Çok şükür kazasız belasız tamamladık. Bu konuda en büyük başarı sahada beraber çalıştığım ekip arkadaşlarıma ait. Onlarla beraber inşa ettiğimiz bu büyük ailenin aşamayacağı zorluk yok bence.



## “OUR FAMILIES ARE THE TRUE HEROES.”

### Ömer Çeri - Asian Tower Deputy Section Manager

Working on mega structures is a rare opportunity granted to a lucky few. This kind of experience is an inexplicably great contribution to one's career. Just to breathe in the air of this Project is a benefit in itself. Of course, like all beauty in life, such winnings always come at a cost. For me, the most prominent feature of this Project is its mission. There is the miracle performed 100 years ago by Mustafa Kemal Atatürk and his comrades-in-arms, in the face of absolute impossibility. At the moment, we have technology and all kinds of possibilities which actually instill in us an acute sense of responsibility. We can't afford to fail. That's why

we have no concept of working hours. Of course, nobody is forcing us to work round the clock, but out of this sense of historical mission, one feels responsible enough to voluntarily focus on the tiniest of details, consider all the alternatives, and prevent any probable mishaps. So naturally, we are thinking of the bridge 24 hours a day. Even at home in the evenings or on our days off, our mind's here on the site. You don't have the option to isolate yourself from the messages, or what's

happening on site, what your colleagues are doing etc. I am married with two daughters. Of course it is an indescribable joy to be with them, to share a life with them. However, I don't really spare them the time they deserve because I devote most of it to the bridge.

Everyone outside of this Project sees us as heroes because we are making it all happen. However, I think that the true heroes are our families who always support us and give us the motivation we need during hard times. The Project takes up the whole of our lives but they are in contact with the world outside which means they make more of an effort than we do. While we try to make this Project happen, they are making life happen.

For me, the most difficult part of the Project was the erection of the final block. Until the ultimate piece, each tower was installed with 31 blocks. Since there had been so many repetitions, the system worked on its own. Before the erection of the final block, I lost my father. I had to lift my spirits and motivate myself to raise people's focus and attention to the level of the first day. The moment you feel over-confident is when you're most vulnerable to danger. Thank God we finished with no accidents and mishaps. I believe that the credit here goes to my team mates on site. There seems to be no difficulty that this family cannot overcome.

## “MÜTHİŞ BİR MOTİVASYON VE DUYGU.”

### **Erdal Gedik - Avrupa Kule Kısım Müdür Yardımcısı**

1915Çanakkale, 20 yıllık çalışma hayatım boyunca benim gördüğüm en önemli projelerin başında geliyor. Daha önce İstanbul Haliç Metro Geçiş Köprüsü Projesi'nde çalışmıştım. O köprü de kendine has özelliklere sahip eşsiz bir projeydi ama deneyim açısından 1915Çanakkale Köprüsü'nün yeri çok farklı. En geniş orta açıklıklı köprü projesinde önemli bir pozisyonda çalışmak ve bu deneyimi yaşamak tarifi imkânsız bir his yaratıyor.

Tabii ki her şey, çalıştığımız ekiple başlıyor. Tek başınıza muazzam bir projenin içinde, takım ruhunu yaratmadan başarılı olabilmeniz mümkün değil. Biz çok güzel, geniş bir aile olduk burada. Her bir takım arkadaşımız farklı din, dil, ırk ve karaktere sahip olsa da ortak bir amaç için bir beraberlik inşa ettik. Proje'de çalışma sürelerimiz esnek; çünkü atacağımız her adım için hava şartlarına bağlıyız. Masa başında hazırlanan plan her ne kadar kusursuz görünse de hava şartlarının etkisiyle iş programımızda aksamalar olabiliyor. Sürekli hava tahminlerini takip edip günlük toplantılar yaparak Proje'nin genel iş programında aksamaya sebep olmayacak şekilde planlamalar yaptık.

Operasyon başladığında ilk olasılık, havanın bize sürpriz yapması; tahmin edilen değerlerden daha şiddetli bir rüzgâr ve yağmurla karşılaşabiliyoruz çoğu zaman. Yüzlerdeki umut yerini birdenbire keyifsizliğe bırakıyor o tür anlarda. Bu bir başarısızlık değil, elimizde olmayan durumlar söz konusu. Yine de saatler boyu yapılan plan ve hazırlıklar sanki boşa gitmiş gibi hissediyorsunuz. Evet, bir sonraki uygun şartlarda işlem de devam edecek ama hevesiniz kursağınızda kalıyor, içinizde koca bir boşluk oluşuyor.

En keyifli anlar ise süresi biraz uzamış olsa da problemsiz biten operasyonlardan sonra yaşanıyor. Stres gidiyor; fiziki ve psikolojik yorgunluktan geriye eser kalmıyor. O kadar saat uykusuz kalmışsınız ama mutlu ve dinçsiniz... Ara vermeden çalışmaya devam etmek istiyor insan. Müthiş bir motivasyon, müthiş bir duygu.

Proje'nin ilk günlerinde, bittiğinde ortaya ne çıkacağını bilseniz de henüz ortada somut bir iş olmadığı için böylesi bir tatmini yaşayamıyorsunuz. Ancak Proje ilerledikçe durum değişiyor. Çıkan esere baktıkça kendinizin de bir katkısı olduğunu düşünerek gurur duymaya başlıyorsunuz. Bittiği zaman da “Evet, ben bu yapının bir parçasıyım; bunu biz yaptık.” diyerek mutlu oluyorsunuz. 1915Çanakkale Köprüsü'nün ortaya çıkmasında bir payımın olması, bunun için emek sarf etmiş olmak çok gururlandırıyor beni.

## “AN INCREDIBLE MOTIVATION, A WONDERFUL FEELING.”

### **Erdal Gedik - European Tower Deputy Section Manager**

1915Çanakkale is the best among some very important projects I have seen throughout my career of 20 years. Before this, I worked at the Istanbul Golden Horn Subway Transit Bridge Project which was also a unique project, but in terms of experience 1915Çanakkale Bridge holds a very special place. To be serving at an important position in the world's longest midspan suspension bridge project is simply an indescribable feeling.

Of course everything starts with your team. In a great project such as this one, it is impossible to succeed on your own, without creating a team spirit. Here we have become a big and beautiful family. Embracing all differences of religion, language, race and character, all the members of the family have united for a single goal. In this Project, our working hours are flexible because we are reliant on weather conditions which can create delays in our work schedule.

Plans made on desks may seem perfect but the weather can always disrupt them. We have been meeting on a daily basis to discuss meteorological forecasts and adjusting our planning to ensure the smooth running of the Project's overall program. When the operation starts, the first probability is a surprising turn of the weather, as we often encounter winds and rain much harsher than what was forecasted. Hopeful faces suddenly drop at such moments. This is not a failure, what's happening is beyond our control. Still one can't help but feel that hours of planning and preparation has been for nothing. Sure, the operation will continue as soon as the conditions are favourable but still your enthusiasm is thwarted and you feel frustrated.

The most delightful moments come after operations which have been completed without problems. Even if the process had been prolonged, when you reach its successful end, you feel no more stress or fatigue, physical or otherwise. Even after hours of sleep deprivation, you are happy and energetic, you want to just continue working, without giving a break. It is an incredible motivation, a wonderful feeling.

In the early days of the Project, one doesn't enjoy such satisfaction since there are no concrete results even though you know the eventual outcome. But as the Project advances, the situation changes. You look at the work taking shape and you feel proud to have contributed to it. When it's finished, you feel happy, thinking “Yes, I am a part of this structure, we made this.” To have played a part in, to have worked towards the realization of the 1915Çanakkale Bridge makes me proud.





*Kulelerin yükselişiyile ilgili filmi izlemek için  
ikonu, cep telefonunuzun QR code  
uygulamasına okutabilirsiniz.  
To watch the film about the rising of the towers,  
scan the QR code with your smart phone.*



## Teknoloji

### En Büyük Yardımcı

- Yedinci bloka kadar montajlar 2.200 ton kapasiteli yüzer deniz vinciyle yapıldı. Yedinci bloktan 32. bloka kadar, bağ kirişi üzerine monte edilmiş olan 330 ton kapasiteye sahip vinçle devam edildi. Ayrıca deniz yoluyla sevkiyatı yapılan blokları montaj dubalarına aktarmak için karada 1.250 ton kapasiteye sahip paletli bir vinç kullanıldı. Bu yüksek tonajlı vinçlerin dışında, dubalar üzerinde ve karada, 180 ton ile 350 ton kapasitelerindeki vinçlerden yararlandı.
- Önceden tasarım ekibi tarafından belirlenen lokasyonlara ısı sensörleri yerleştirildi. Rüzgâr, sıcaklık ve GPS parametrelerine göre çelikteki genleşme ve büzüşme değerleri dikkate alındı. Gece-gündüz sıcaklıklarının kulelere etkilerini görmek için, bloklarda malzeme ısı ölçüm cihazları 24 saat kayıt aldı. Alınan değerler mühendislik bölümünce takip edilerek değerlendirildi.
- Montaj sırasında uydulardan faydalanılarak kulenin montaj öncesi ve montaj sonrası geometrik yapısı takip edildi. Gerekli durumlarda bir sonraki montaj öncesinde, iki blok arasındaki kot farkı, bu alınan değerlere göre değiştirildi. ●

### Technology is the Greatest Ally

- Up until the 7<sup>th</sup> block, erection operations were performed with a floating crane with a capacity of 2200 tons. From the 7<sup>th</sup> block to the 32<sup>nd</sup> block, a 330 ton-capacity crane mounted on a tie-beam was used. To transfer the blocks, which were transported by sea, on to the carrying barge, a crawler crane with a capacity of 1250 tons was used. Besides these high tonnage cranes, other cranes with capacities of 180 tons to 350 tons were used on barges and onshore.
- Heat sensors were installed in locations predetermined by the design team. Based on wind, heat and GPS parameters, expansion and contraction values for steel were taken into consideration. Heat meters were recording round the clock to show the effects of night and day temperatures on the blocks. The recorded values were monitored and evaluated by the engineering department.
- During the erection, satellites were used to monitor the geometrical structure of the blocks before and after the erection. When necessary, the elevation difference between two blocks was changed in accordance with these values, before moving on to the next erection operation. ●

# LİMAK: GİRİŞİMCİ MÜHENDİSLİKTE KÜRESEL BAŞARILARA

## LİMAK: FROM ENTREPRENEURIAL ENGINEERING TO GLOBAL ACCOMPLISHMENTS

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'ni yürüten konsorsiyumun ortaklarından Limak'ın öyküsü 1976 yılında Ankara'da, mütevazı bir ofiste başladı. İki genç mühendisin girişimciliği ve kurumsallaşmaya verdiği önem, Limak'ı bugün birçok sektörde küresel ölçekte faaliyet gösteren bir şirketler grubuna dönüştürdü. Limak Şirketler Grubu, ticari faaliyetlerinden edindiği birikimi sosyal yatırımlara dönüştürme çabalarıyla da dikkat çekiyor.

The story of Limak, one of the partners of the consortium running the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project, began in 1976 in Ankara inside a small office. The two young engineers' entrepreneurial spirit and the emphasis they placed on institutionalization transformed Limak into a group of companies operating globally in multiple sectors today. The Limak Group also stand out with their efforts to translate the cumulation of their commercial activities into social investments.



## **Limak Şirketler**

### **Grubu'nun inşaat**

### **sektöründe başarıyla**

### **tamamladığı 100'den**

### **fazla projenin toplam**

### **değeri 10 milyar doları**

### **aşıyor.**

### **The total value of over**

### **100 projects completed**

### **by Limak Group of**

### **Companies in the**

### **construction sector**

### **exceeds 10 billion USD.**

asistan olarak çalışmaya başlayan bu iki arkadaşın akademik kariyerleri İzmir'de devam etmişti. 1973-1975 yılları arasında yüksek lisans eğitimi aldıkları Ege Üniversitesi Endüstri Bölümü'nde ayrıca asistanlık görevlerini de sürdürüyorlardı.

Ankara'ya döndüklerinde makine mühendislerinden oluşan bir proje mühendisliği şirketi kurdular. Lider Makine (Limak) adını verdikleri şirket, zaman içinde altyapı yatırımlarına yöneldi. Limak İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş., kısa sürede baraj ve otoyol projeleri üstlenen bir müteahhitlik şirketine dönüştü. Türkiye'nin önde gelen resmî ve özel kuruluşlarının sulama tesisleri, boru hatları, arıtma tesisleri, anahtar teslimi fabrika işlerini zamanından önce, üstün kaliteyle tamamlamasıyla tanındı.

Bugün Limak Şirketler Grubu'nun inşaat sektöründe başarıyla tamamladığı 100'den fazla projenin toplam değeri 10 milyar doları aşiyor. Engineering News-Record dergisinin yıllık olarak yayınladığı sıralamalarda dünyanın en büyük 250 uluslararası inşaat şirketi arasında yer alan Limak İnşaat, 2019 sıralamasına göre dünyanın 67., Türkiye'nin ise ikinci en büyüğü.

## **Dev Projeler**

Limak, 2014 yılında ortakları ile birlikte ihalesini kazanarak sözleşmesini imzaladığı, Türkiye'nin ve dünyanın en büyük altyapı yatırımlarından biri olan İstanbul Havalimanı Projesi'nin ilk faz inşaatını 29 Ekim 2018'de tamamladı. İstanbul Havalimanı, tüm fazları tamamlandığında 200 milyon yolcu kapasitesiyle dünyanın en büyük havalimanları arasında yer alacak.

**İNŞAAT**, turizm, çimento, altyapı ve enerji yatırımları, enerji taahhüt, havacılık, gıda...

Havaalanları, limanlar, barajlar, sulama tesisleri, otoyollar, hidroelektrik santralleri, endüstriyel tesisler, petrol ve doğalgaz boru hatları, tatil köyleri, bina kompleksleri...

Dünyanın çeşitli ülkelerinde 60 binden fazla çalışan...

Bugün Türkiye'yi küresel rekabetin pek çok alanında temsil eden Limak Şirketler Grubu'nun temelleri 1976 yılında, 28 yaşındaki iki genç mühendis tarafından atılmıştı. Nihat Özdemir ve Sezai Bacaksız, Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Akademisi'nden makine yüksek mühendisi olarak mezun olmuşlardı. Aynı okulda

**CONSTRUCTION**, tourism, cement, infrastructure and energy investments, energy contracts, aviation, food...

Airports, seaports, dams, irrigation facilities, motorways, hydroelectric plants, industrial facilities, oil and gas pipelines, holiday villages, building complexes...

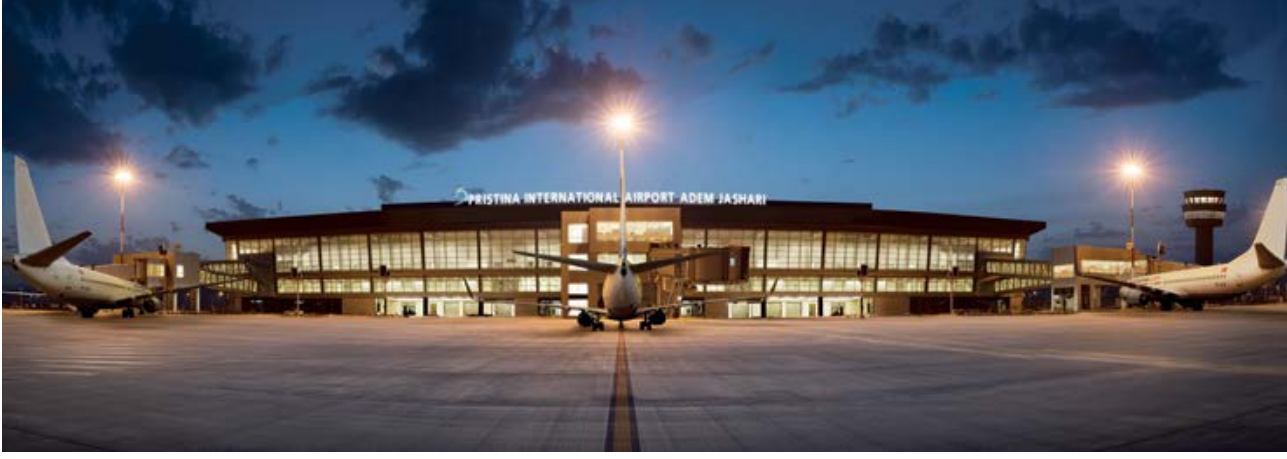
Over 60 thousand employees around the world..

Representing Turkey in many areas of global competition, Limak Group's foundations were laid by two 28-year-old engineers in 1976. Nihat Özdemir and Sezai Bacaksız graduated as senior mechanical engineers from Gazi University's Academy of Engineering and Architecture. After graduation they stayed on at the same university as assistant lecturers and later continued their academic career in İzmir. Between 1973 and 1975, while studying for their post-graduate diploma at the Ege University's Department of Industry, they also worked as assistant lecturers.

Upon their return to Ankara, they established a project engineering company comprising of mechanical engineers. Named Lider Makina (Limak), the company gradually inclined towards infrastructure investments. Limak Construction Industry and Trade Inc. soon became a contracting

**İstanbul Havalimanı**  
**Istanbul Airport**





Priştina  
Adem Yaşari  
Uluslararası  
Havalimanı  
Pristina  
Adem Jashari  
International  
Airport

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı yeni terminal binası ve ekleri de Limak tarafından, tasarım-yapım süreci dahil 18 ay gibi rekor bir sürede inşa edildi. Toplam 500 bin metrekare kapalı alanda çevre dostu bir anlayışla tasarlanan havalimanı, dünyanın en güvenli yapılarından biri seçildi ve çok sayıda ödülün sahibi oldu.

Limak 2013 yılında, bugün işletmesine devam ettiği 5 milyon yolcu kapasiteli, Balkanlar'ın en teknolojik ve çevre dostu havalimanı Priştina Adem Yaşari Uluslararası Havalimanı'nı, 2016 yılında da Dünya Bankası tarafından finanse edilen Kahire Uluslararası Havalimanı Terminal 2 Projesi'ni tamamladı. Şirket 2017'de Senegal'in başkenti Dakar'daki Blaise-Diagne Uluslararası

**Limak, elde ettiği sermaye birikimini ve yetişmiş insan gücünü çimento, turizm, enerji, gıda gibi yeni sektörlere yönelterek büyümeye devam ediyor.**

**Limak continues to grow by directing its accumulation of capital and qualified human resources towards new sectors such as cement, tourism, energy and food.**

company undertaking dam and motorway projects. It quickly gained a reputation for completing ahead of deadlines projects such as irrigation facilities, pipelines, treatment plants and turn-key factory works commissioned by Turkey's leading public and private institutions and delivering supreme quality.

Today, the total value of over 100 projects completed by Limak Group of Companies in the construction sector exceeds 10 billion USD. In the listings published annually by Engineering News-Record, Limak Construction was rated among the world's top 250 construction companies. According to the 2019 listing, it was placed at 67<sup>th</sup> place in the world and second place in Turkey.

## Giant Projects

Limak won the bid and signed the contract for the Istanbul Airport Project, one of Turkey's and the world's greatest infrastructure investments, and completed the first phase of construction on the 29<sup>th</sup> of October 2018. When all the phases are completed, Istanbul Airport is going to be among the world's largest airports with its capacity of 200 million passengers.

Istanbul Sabiha Gökçen International Airport's new terminal building and annexes were constructed by Limak within a record-breaking time span of 18 months including design and production. Designed to be environmentally friendly within an enclosed area of 500 thousand square meters, the airport was selected as one of the most secure structures of the world and won a good number of other awards.

In 2013, Limak completed Pristina Adem Jashari International Airport which is the most technologically advanced and environmentally friendly airport of the Balkans, and is currently operating it. In 2016, the company completed the Cairo International Airport Terminal 2 project financed by the World Bank. Construction of the Blaise-Diagne International Airport located in Dakar, the capital of Senegal, was undertaken by

Alkumru Barajı

Alkumru Dam







Siirt Çetin Barajı  
Siirt Çetin Dam



Artvin Yusufeli Barajı  
Artvin Yusufeli Dam

Havalimanı'nın işletmesini, Senegal hükümetinin de aralarında olduğu ortaklarıyla birlikte üstlendi.

Irak ile Türkiye arasındaki ulaşımı güvenli ve konforlu bir hale getiren Gali-Zakho Tüneli'ni 2018 yılında teslim eden Limak, 2016 yılında hizmete açılan, Türkiye'nin ilk yüksek hızlı tren garı Ankara Yüksek Hızlı Tren Garı'nın inşasını gerçekleştiren işletmeci üç ortaktan biri. Gövde hacmiyle Avrupa'nın ve Türkiye'nin en büyük barajı olan Siirt Çetin Barajı da, Limak tarafından 2020'de tamamlandı ve enerji üretimine başladı.

Limak halen, 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'ni Türkiye'den Yapı Merkezi ve Güney Kore'den Daelim ve SK E&C şirketleriyle birlikte yürütüyor. Türkiye'nin en yüksek ve dünyanın üçüncü en yüksek barajı olan Artvin Yusufeli Barajı ile birlikte Limak, yurt dışında bir Türk müteahhitlik firması tarafından kazanılan en yüksek kontrat bedeline sahip Kuveyt Uluslararası Havalimanı inşaatını da sürdürüyor.

Limak'ın yurt dışında yapımı devam eden

Limak in collaboration with a partner company. After completion Limak began to operate this airport with a number of partners including the government of Senegal.

Having delivered in 2018 the Gali-Zakho Tunnel which helped increase the safety and comfort level of the transportation between Iraq and Turkey, Limak is also one of the three partners responsible for the construction of Ankara High-Speed Train Station which is Turkey's first high-speed train station. In 2020, Limak completed Siirt Çetin Dam which has the greatest dam volume both in Europe and Turkey and is currently operational.

Limak is currently running the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project in partnership with Yapı Merkezi from Turkey and Daelim and SK E&C from Korea. Among the company's ongoing construction projects in Turkey are Artvin Yusufeli Dam, which is known as the world's third highest dam, and abroad Kuwait International Airport, which has the highest contract price ever earned by a Turkish contracting company.

Some of other numerous projects by Limak currently under construction abroad are Chelyabinsk International Airport Domestic



Kuweyt  
Uluslararası  
Havalimanı  
Kuwait  
International  
Airport

çok sayıdaki diğer projelerinden bazıları şunlar: Chelyabinsk Uluslararası Havalimanı İç Hatlar Terminali, Makedonya Üsküp Karma Kullanımlı Üstyapı Projesi, Ukrayna Dnipro Metro İnşaatı, Arnavutluk Moglicë Barajı ve Hidroelektrik Santrali.

Altyapı yatırımları alanında Kuzey Marmara Otoyolu Projesi 4. Kısım inşaatını 2019 yılında tamamlayarak işletmesine başlayan Limak, Doğu Akdeniz'in stratejik öneme sahip limanlarından LimakPort İskenderun'un da yatırımcısı ve işletmecisi.

## Yeni Sektörler

Limak, elde ettiği sermaye birikimini ve yetişmiş insan gücünü çimento, turizm, enerji, gıda gibi yeni sektörlerle yönelterek büyüyen bir grup.

Limak'ın 2000 yılında, Siirt Kurtalan Çimento'nun satın alınmasıyla başlayan çimento yatırımları, inşaat projelerine paralel olarak zaman içinde hızla arttı. Limak Çimento bugün Türkiye'de 10 çimento fabrikası, 28 hazır beton tesisi, bir BİMS Blok tesisi ile Türkiye'nin sektörde toplam varlık büyüklüğünde birinci, kapasite sıralamasında ikinci büyük çimento üreticisi konumunda. Limak Çimento'nun ayrıca Afrika'da, Mozambik ve Fildişi Sahili'nde iki önemli yatırımı bulunuyor.

Limak, 1995 yılında girdiği turizm sektöründe de Türkiye'nin en büyük otel zincirlerinden biri konumunda. 6.000'in üzerindeki yatak kapasitesiyle bugün Antalya, Ankara, İstanbul, Yalova ve Kıbrıs'taki otellerinde her yıl dünyanın 40'a yakın ülkesinden konuklarını ağırlayan Limak Turizm'in Makedonya'nın başkenti Üsküp'te de yakında hizmete açılacak olan bir otel yatırımı bulunuyor.

Türkiye'de enerji sektörünün en önemli



Kuzey Marmara Otoyolu Projesi

North Marmara Motorway Project

Flights Terminal, Macedonia Skopje Multiple-Use Superstructure Project, Ukraine Dnipro Subway Construction, Albania Moglicë Dam and Hydropower Plant.

Limak has also been active in the area of infrastructure investments. Having finished the construction of the North Marmara Motorway Project 4<sup>th</sup> Section in 2019, Limak began to operate it. The company is also the investor and operator of LimakPort İskenderun, a port of strategic significance in the Eastern Mediterranean.

## New Sectors

Limak continues to grow by directing its accumulation of capital and qualified human resources towards new sectors such as cement, tourism, energy and food.

Limak's investments in the cement industry began with the purchase of Siirt Kurtalan Cement and grew rapidly in parallel with its construction projects. Today, as the proprietor of 10 cement factories, 28 ready-mixed concrete plants, and one Block BIMS facility, Limak Cement ranks first in terms of total asset size in the

Hamitabat Doğal Gaz Kombine Çevrim Santrali

Hamitabat Natural Gas Combined Cycle Power Plant





LimakPort  
İskenderun  
LimakPort  
İskenderun

aktörlerinden biri konumunda olan Limak, dikey entegrasyonunu sağlamış olarak enerji üretimi, dağıtım, satış ve ticareti alanlarında faaliyetlerine devam ediyor. Hidroelektrik, güneş, jeotermal, doğal gaz ve kömür santralleri ile hâlihazırda 3.500 MW'ın üzerindeki enerji üretimi portföyünü, kaynak çeşitliliğine dayalı yatırımları ve uzun vadeli iş planları çerçevesinde 5.000 MW kurulu güç hedefine çıkarmayı amaçlıyor. Limak ayrıca 2013 yılından bu yana enerji taahhüt sektöründe de faaliyetlerine devam ediyor.

Gıda sektörüne 2008 yılında Limkon Konsantre Meyve Suyu Tesisleri ile giren Limak, bugün Türkiye'de narenciye ürün işlemede ilk sıralarda yer alıyor. Adana'daki tesisinde meyve suyu konsantresi, meyve püresi ve salça üretiminin yanı

Turkish cement sector and second in terms of capacity. Limak Cement also has two important investments in Africa, one in Mozambique and the other in Ivory Coast.

Having entered the tourism sector in 1995, Limak is now among Turkey's greatest hotel chains. With a capacity of over 6000 beds, Limak Tourism welcomes guests from nearly 40 countries to its hotels located in Antalya, Ankara, İstanbul, Yalova and Cyprus. Limak Tourism continues its investments with a city hotel project soon to be opened in Skopje, the capital of Macedonia.

With regard to the energy industry, it is one of the most important actors in Turkey, having ensured the vertical integration of energy with its activities in all fields. Limak

**Gıda sektörüne 2008 yılında Limkon Konsantre Meyve Suyu Tesisleri ile giren Limak, bugün Türkiye'de narenciye ürün işlemede ilk sıralarda yer alıyor.**

**Having entered the food and beverage sector with Limkon Fruit Juice Concentrate Facilities in 2008, Limak is the top company in citrus fruits processing in Turkey today.**

Siirt Kurtalan Çimento  
Siirt Kurtalan Cement

Limak Africa SA Fildişi Sahili Çimento  
Limak Africa SA Ivory Coast Cement



**Limak Turizm, 6.000'in  
üzerindeki yatak  
kapasitesiyle bugün  
Antalya, Ankara,  
İstanbul, Yalova ve  
Kıbrıs'taki otellerinde  
konuklarını ağırlıyor.  
With a capacity of  
over 6000 beds, Limak  
Tourism welcomes  
guests from nearly 40  
countries to its hotels  
located in Antalya,  
Ankara, Istanbul, Yalova  
and Cyprus.**

sıra her türlü meyve bazlı ürünü işlemeye devam eden Limkon, 32'den fazla ülkeye konsantre ürün ihracatı yapıyor.

## Yeni Hedefler

Faaliyette bulunduğu tüm sektörlerde lider olma vizyonuyla hareket eden ve uzun vadeli stratejik bakış açısıyla yatırımlarını sürdüren Limak Grubu'nun başarısında kurumsallaşmanın önemli bir payı var. Limak'ın kurucuları Nihat Özdemir ve Sezai Bacaksız'ın oluşturduğu, verimlilik ve etkinlik odaklı profesyonel yapıyı, ikinci kuşak yöneticiler güçlendirerek devam ettiriyor.

Yönetim Kurulu Başkanı Ebru Özdemir, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Serhan Bacaksız ile Yönetim Kurulu Üyeleri Batuhan Özdemir ve Serdar Bacaksız, kurucuların deneyim ve bilgi birikimlerinden yararlanarak Limak Grubu'nu daha ileriye taşımak için çalışıyor. ●

aims to increase its energy generation portfolio, which is currently more than 3500 MW, with hydroelectric, solar, geothermal, natural gas and coal power plants, to an installed power of 5000 MW as part of its investments based on resource diversity and long-term business plans. Also since 2013, Limak has been providing project and contracting services in the energy sector.

Having entered the food and beverage sector with Limkon Fruit Juice Concentrate Facilities in 2008, Limak is the top company in citrus fruits processing in Turkey today. Processing fruit juice concentrate, fruit pulp, tomato paste and all kinds of fruit based products, Limkon exports concentrated products to over 32 countries.

Limak Limra Otel  
Limak Limra Hotel



## New Targets

Embracing the vision to be the leader of every sector in which it operates, and continuing its investments with a long-term strategic perspective, Limak owes its success mostly to its grasp of corporate understanding and practices. The efficiency-focused professional structure created by the founders Nihat Özdemir and Sezai Bacaksız is inherited, sustained and enhanced by the second generation of executives.

Chairperson of the Board Ebru Özdemir, Vice Chairperson of the Board Serhan Bacaksız, and Board Members Batuhan Özdemir and Serdar Bacaksız work to advance the Limak Group while taking full advantage of the founders' wealth of experience and knowledge. ●

Limak Kıbrıs Otel  
Limak Cyprus Hotel

## SÜRDÜRÜLEBİLİRLİKTE ÖNCÜ ADIMLAR

### PIONEERING STEPS IN SUSTAINABILITY

Limak Eğitim Kültür ve Sağlık Vakfı, Limak tarafından yürütülen sosyal yatırımların, stratejik olarak tek bir çatı altında toplanması ve devamının daha etkili sağlanması için 2016 yılında kuruldu.

Vakfın “göz bebeği” olarak nitelendirilen projesi, “Türkiye'nin Mühendis Kızları”. Kadınların mühendislik alanında daha fazla yer almalarını hedefleyen proje, bir burs programından öte, öğrenimden istihdama kadar geçen süreçte katılımcılarına birçok katkı sağlarken geleceğin sorumlu, duyarlı, bilinçli, girişimci ve “lider” kadın mühendislerini yetiştiriyor. Limak Vakfı ayrıca, küçük yaşlardan itibaren toplumda STEM farkındalığının oluşmasına yönelik faaliyetler gerçekleştirirken, zor şartlarda üstün başarı sağlayan ortaöğretim öğrencilerini de destekliyor. Temelleri 2017 yılında atılan Limak Filarmoni Orkestrası'yla da kültür-sanat faaliyetlerini toplumun her kesimine ulaştırmayı, zengin kültür mirasımız ile bugün arasında sıra dışı köprüler kurmayı amaçlıyor.

Limak yeni dinamikler çerçevesinde sosyal yatırım portföyünü genişletirken, ulusal ve uluslararası iş birliklerine de imza atıyor. Bu çerçevede 2018 yılında, dünyanın ilk Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları Etki Hızlandırıcısı'na dahil olarak kamu, özel sektör, uluslararası ve ulusal sivil toplum örgütleriyle birlikte, küresel kalkınma sorunlarına yaratıcı çözüm önerileri geliştiriyor.

Limak Enerji bünyesinde başlatılan, Türkiye'de enerji sektörüne odaklanan ilk girişimcilik hızlandırma programı olan TEA Limak Enerji Girişimcilik Hızlandırma Programı ile enerji sektörünün hızla değişen ihtiyaçlarına cevap verecek, inovatif iş fikirlerinin geliştirilmesine imkân sağlıyor.

BM Küresel İlkeler Sözleşmesi imzacısı olan Limak Grubu ekonomik, çevresel ve sosyal etkilerini paydaşlarıyla şeffaf bir şekilde paylaşmak adına 2013 yılından bu yana Küresel Raporlama Girişimi (GRI) tarafından onaylı sürdürülebilirlik raporlarını yayınlıyor.

Limak Education Culture and Health Foundation was established in 2016 to bring all social investments and aid projects executed by Limak under one roof, and to ensure their continuity in a more effective manner.

The foundation's most “cherished” project is “Engineer Girls of Turkey” which aims to create more space and opportunities for women in the field of engineering. Reaching beyond the scope of a scholarship program, the project contributes to its participants in a myriad of ways along the path stretching from education to employment, fostering a generation of “leading” women engineers who are responsible, responsive, cognizant and entrepreneurial. Limak Foundation also performs activities to raise awareness of STEM in society, starting from early childhood; and supports secondary school students who achieve excellence under challenging conditions. Through the Limak Philharmonic Orchestra founded in 1917 it aims to make culture and arts accessible to all segments of society, building extraordinary bridges between our rich historical heritage and contemporary times.

As Limak expands its portfolio of social investments through a set of new dynamics, it also participates in national and international collaborations. Having become a part of the world's first Sustainable Development Goals Impact Accelerator Project in 2018, Limak is currently working alongside other institutions in the public and private sector, as well as a number of national and international non-governmental organizations, to devise creative solutions to global development problems.

Through its Energy Accelerator Program, which is Turkey's first entrepreneurial accelerator program focusing on the energy sector, Limak is facilitating the development of innovative business ideas to meet the the energy industry's fast-changing needs.

Limak Group is a signatory on the UN Global Compact and has been publishing, since 2013, its sustainability reports approved by the Global Reporting Initiative (GRI), for the transparent sharing of all economical, environmental and social impacts of its work with its stakeholders.

# TAKIM ÇALIŞMASININ ÖNEMİ

## THE IMPORTANCE OF TEAMWORK

1915Çanakkale Projesi dünya çapında ilgi uyandıran mühendislik, tasarım ve finansman çözümleri kadar özgün iş birliği modeliyle de dikkat çekiyor. Farklı kurumsal kültürlere sahip, uluslararası dört köklü şirketin en yetkin uzmanları bir araya getirme, uyumlu bir takım ruhu oluşturma sürecini Daelim, Limak, SK E&C ve Yapı Merkezi'nden dört İcra Kurulu Üyesi ile görüştük.

The 1915Çanakkale Project is remarkable not only for its engineering, design and financing solutions admired across the world, but also for its unique collaboration model. We discussed with four Executive Committee Members from Daelim, Limak, SK E&C and Yapı Merkezi this process of four well-established companies bringing together the most competent specialists and creating a harmonious and synergetic team spirit.

**“Mümkün Olan En İyi Sinerjiyi**

**Yaratmak Dışarıdan Zor ve Karmaşık**

**Görünebilir Ama Bizim Yaptığımız**

**Tam Olarak Bu; Hem de Başarıyla.”**

**“It Looks Difficult and Complex to Create**

**the Optimal Synergy but That's**

**What We are Doing, and Successfully.”**

**YOUNGJIN WOO**

**Konsorsiyum ortağı şirketlerin Proje'ye katkıları nasıl planlandı? Optimal bir sinerji yaratılırken nelere dikkat edildi?**

1915Çanakkale Projesi'nde çalışmaya başladığımdan beri benimle benzer alanlarda çalışan kişiler bana hep aynı soruları yöneltiyor. Farklı olsalar da soruların ana konusu hep aynı: Ortak girişimimiz. “Proje'de kaç firma iş birliği yapıyor?”, “Hangi şirket sizin ortağınız?”, “Lider kim?”, “Her ortağın payı ne kadar?”

Cevabım hiç değişmiyor ve son derece basit: “Dört şirket var, hepsinin payı aynı ve bu ortaklığın bir lideri yok.” Ancak cevabım bazı insanlara yeterli gelmiyor. Bir liderin olmamasını sorguluyorlar, bunun mümkün olabileceğine inanmıyorlar. O zaman yeniden gülümsüyorum ve diyorum ki: “Mümkün olan en iyi sinerjiyi yaratmak dışarıdan zor ve karmaşık görünebilir ama bizim yaptığımız tam olarak bu;

**How were the contributions of the consortium companies to the Project planned? What was taken into consideration while creating an optimal synergy?**

Since I started working in the 1915Çanakkale Project, I have been getting the same questions from people working in similar fields as me. The questions vary but the main subject is always the same: Our joint venture. “How many companies collaborate in the Project?”, “Which company is your partner?”, “Who is the leader?”, “How much is each partner's share?”

My answer never changes and it's very simple: “There are four companies, all have the same share and there is no leader in this joint venture.” However, my answer is not enough for certain people. They keep asking about this no-leader policy, they don't believe that it can be possible. Then I smile again and answer back: “It looks difficult and complex to create the optimal

hem de başarıyla". Tabii ki ilk başta farklı ülkelerden, farklı kurumsal kültürlere sahip dört şirketin bir lider olmadan ortak bir girişimi nasıl yürütecekleri ve ne sonuç alacakları konusunda endişeler mevcuttu. Ama esas iş ciddi olarak başladığında, doğal bir şekilde tek bir organizasyon oluştu.

Dört şirketi tek bir organizasyon olarak birleştirme sürecinin başlangıç noktası her birinin en güçlü yönlerinden tam olarak faydalanmaktı. Her sponsor 1915Çanakkale Projesi'ne kendine özgü yetenekleri ve kapasitesiyle katkıda bulunuyor. Daelim çeşitli türlerde asma köprü inşaatı konusunda olağanüstü bir deneyime sahip. SK E&C yakın geçmişte İstanbul'da gerçekleştirdiği Avrasya Tüneli Projesi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile, kamu ve özel sektör ortaklığıyla yapılan altyapı işlerinde deneyim sahibi olmuş. Limak son zamanlarda hem Türkiye'de hem yurt dışında çok sayıda kamu ve özel sektör ortaklığı altyapı projeleri gerçekleştirmiş ve KGM ile çalışmış. Yapı Merkezi de Türkiye'den kamu özel sektör ortaklığı projelerinde deneyimi olan, çok güçlü mühendislik temeline sahip, son derece müstesna bir müteahhitlik firması. Her firmanın güçlü yönlerinden faydalanmak için, Daelim ve SK E&C en deneyimli uzmanlarını ve mühendislerini asma köprü inşaatında görevlendirdi; Limak ve Yapı Merkezi ise finans ve hukuk uzmanlarını finansal düzenlemelerde, kıdemli yol inşaatı mühendislerini ise otoyol inşaatında görevlendirdi. Her şirket elindeki insan gücünü kendi avantajlarına ve deneyimlerine göre yerleştirdi. Tüm bu bileşenler nihayetinde en güçlü sinerjiyi yaratarak tek bir ortak girişim bünyesinde bir araya geldiler. Dört şirketin adanmış katkıları olmasaydı, ne bir yıl içinde Türkiye ve yurt dışından 25 bankayla finans anlaşmaları yapabilir ne de temellerin ve çelik kulelerin inşaatını başarıyla tamamlayabilirdik. Şimdi geriye yalnızca kablo ve tabliye işleri kaldı ki onlar da önümüzdeki bir buçuk yıl içinde tamamlanacak. Ekip olarak adım adım ilerliyoruz ve dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünü zamanında ve bütçemizi aşmadan başarıyla inşa edeceğiz. ●

.....

**Dört şirketi tek bir organizasyon olarak birleştirme sürecinin başlangıç noktası her birinin en güçlü yönlerinden tam olarak faydalanmaktı.**

**The starting point to unify the four companies into one organization was to take full advantage of their strengths.**

.....

synergy but that's what we are doing, and successfully." Surely at first, there were a lot of concerns about how four companies with different corporate cultures coming from different countries would operate a joint venture without a leader and achieve results. But when the main work started in earnest, everything naturally came together as one organization.

The starting point to unify the four companies into one organization was to take full advantage of their strengths. Each sponsor brings its own distinct strengths to the 1915Çanakkale Project and contributes to the Project with their own talents and capacities. Daelim has remarkable experience in the construction of suspension bridges of various types, and SK E&C has recent experience in PPP infrastructure business, Eurasia Tunnel Project, and construction of Yavuz Sultan Selim Bridge in Istanbul. Limak is a company that has actively performed most of the PPP infrastructure projects both in Turkey and abroad lately and has working experience with the General Directorate of Highways. Yapı Merkezi is also a unique general contractor from Turkey which has PPP project experience as well as a strong engineering base. In

order to capitalize on each company's strengths, Daelim and SK E&C placed their most experienced experts and engineers in the suspension bridge construction, and Limak and Yapı Merkezi deployed their financial and legal experts for financial arrangements and their senior road construction engineers in the motorway construction. Each company allocated manpower according to its advantages and experiences, but these components come together as one joint venture with the greatest synergy. Without the dedicated contributions of the four companies, we could not have achieved successful financial closings with 25 banks, Turkish as well as international, within one year, nor the successful completion of construction of the foundation and the steel towers. Now only the cable and deck erection work remain, which should be completed within one and a half years. Step by step, we are moving forward as a team and eventually we will successfully erect, in time and within budget, the longest mid-span suspension bridge in the world. ●



## “Tam Zamanında Alınan Kararlar, Etkili Operasyonların Anahtarıdır.”

### “Timely Decision Making is a Key Factor in Effective Operations.”

#### REŞİT YILDIZ

Proje'de operasyonların etkili bir şekilde yürütülmesini sağlamak için uygulanan strateji nedir? Çok sayıda tedarikçi ve alt yüklenicisiyle çalışırken gözetilen başlıca prensipler nelerdir? Proje'nin Mühendislik, Tedarik ve İnşaat tarafı çeşitli alanlardan oluşur: İnşaat, tasarım, inşaat mühendisliği, sağlık ve güvenlik, kalite güvence ve kontrol, insan kaynakları ve yönetimi, tedarik, proje kontrolü ve planlaması. Her alan kendi departmanı tarafından yönetilir. Bu görevlerin icrası sırasında, tüm bu departmanlar birbirleriyle uyum içinde çalışmalıdır. Dolayısıyla, departmanlar arasında tam zamanında, etkili iletişim ve koordinasyon kurulmasını sağlamamız gerekiyor.

Çalışanlarımızın profilleri ve deneyimleri de operasyonel etkinliğe ulaşmak açısından çok önemlidir. Bir ekip ancak üyeleri kadar iyi olur. Ortak girişimimizi kurarken başlıca ilkelerimizden bir tanesi işleri ortaklar arasında bölüştürmek yerine, Proje'yi ortak bir ekiple yürütmek oldu. Her ortak Proje içinde mevcut olan rolleri değerlendirdi ve çalışanlarını en uygun pozisyonlarda görevlendirdi. Ancak her pozisyonda en iyi profillere sahip olduğumuzdan emin olmak için ortakların kendi şirket içi insan kaynaklarından temin edemeyecekleri ilave uzmanlar işe aldık. Bu yaklaşımımız sayesinde en yetkin uzmanlardan oluşan ekipler kurabildik.

İşverenimiz ve işverenimizin Müşaviri ile çok yakın iş birliği ve etkileşim içindeyiz. Her iki bünye de kendi alanlarında çok deneyimliler; özellikle İşverenimiz dört uzun açıklıklı köprü ve binlerce kilometrelik otoyol inşaatı tecrübesine sahip. Onların deneyimlerine çok değer veriyor ve görüşlerini dikkate alıyoruz. Operasyonlarımızın etkililiğine bu da büyük katkıda bulunuyor.

Proje'nin Kamu ve Özel Sektör Ortaklığı planı altında yapılmış olduğunu unutmamalıyız. Burada iki bünye söz konusu; yatırımcı konumundaki ÇOK A.Ş. ve Mühendislik, Tedarik ve İnşaat müteahhidi olarak DLSY JV. İki bünye arasında mesafeli bir ilişkiyi korumakla birlikte, operasyonları etkili bir şekilde yürütebilmek için arada koordinasyon ve uyum olması da gerekiyor. Dolayısıyla (her ortak firmadan iki üye ile) sekiz üyeden oluşan bir icra kurulu oluşturduk. Üyelerden dördü Mühendislik, Tedarik ve İnşaat işlerinde, diğer dördü ise işin finansman kısmında daha deneyimli. Ben ve Ebrunur Kapucu Yıldız İcra Kurulu'nda Limak'ı temsil ediyoruz. Aynı zamanda Limak'ın Proje Finans Direktörü de

**What is the strategy to ensure the efficiency of operations in the Project? What are the main principles considered while working with numerous suppliers and subcontractors?**

On the Engineering, Procurement, Construction (EPC) side there are a number of disciplines in the project such as; construction, design, construction engineering, health and safety, quality assurance and quality control, human resources and administration, procurement, project control and planning. For each discipline there is a separate department. During the execution of the works all of these departments have to work in harmony. Therefore, we have to make sure that we have timely and effective communication and coordination among these departments.

The profile and experience of our employees are also very important for achieving operational effectiveness. A team is as good as its members. Establishing our joint venture, one of our major principles was to execute the Project with a joint team rather than dividing the work among the partners. Each partner evaluated the available roles within the Project and assigned its employees to the perfect positions. However, to assure that we have the best profiles for each position, we recruited additional experts when the partners could not provide from within their in-house human resources. This approach enabled us to have teams of proficient experts.

We collaborate very closely and interactively with our Employer and the Employer's Consultant. Both entities are very much experienced in their fields; especially our Employer has a track record for building four long-span bridges and thousands of kilometers of motorway. We value their experience and take their opinions into account. This contributes to the effectiveness of our operations.

We should not forget that the Project is structured under a Public Private Partnership scheme where we own two entities; ÇOK A.Ş. as the investor and DLSY JV as the EPC Contractor. While keeping at arm's length position, we need to have coordination and harmony between these two entities in order to achieve effective operations. We formed an Executive Committee (EC) consisting of eight members (two from each partner) where four of the members are more experienced in EPC works and the other four in financing. Alongside me, Ebrunur Kapucu Yıldız is representing Limak in the Executive Committee. Also as the Project Finance Director of Limak Yatırım, she focuses more on financing. However, I must emphasize that we are discussing overall management issues very closely. Financing is as important as construction and engineering in this Project, as timely funding is necessary for the effective





olan Ebrunur Kapucu Yıldız daha çok finansmana odaklanıyor. Ancak şunun altını çizmek isterim ki genel yönetim konularını büyük dikkatle ele alıyoruz. Bu Proje’de finansman da inşaat ve mühendislik kadar önemli, çünkü operasyonların etkili bir şekilde gerçekleştirilmesi için fonların tam zamanında yerine ulaştırılmış olması gerekiyor. Organizasyonumuzun en tepesinde konumlanmış olan İcra Kurulu hem Mühendislik, Tedarik ve İnşaat işlerini hem de finansman faaliyetlerini denetliyor. Ayrıca dört ortak arasındaki iletişimi de kolaylaştırarak karar verme süreçlerimizin hızlanmasına katkıda bulunuyor. Tam zamanında alınan kararlar, etkili operasyonların anahtarıdır.

Tedarikçilerimizin ve alt yüklenicilerimizin performansı operasyonel etkinliğimizde kilit rol oynuyor. Bir yandan onların da operasyonlarını etkili bir şekilde yürütmeleri ve bu benzersiz Proje’nin titizlikle üzerinde durulan teknik koşullarını yerine getirmeleri gerekiyor. Üstelik birbirine bağlı olarak çalışan çok sayıda alt yüklenici ve tedarikçi mevcut. Bu da onların koordinasyonunu önemli kılıyor. Kurum içi ekibimiz bu alt yüklenicileri ve tedarikçileri yakından takiple yönetiyor ve onlarla koordinasyonumuzu sağlıyor. Buradaki seçim sürecimizin rolü önemli: Bir üçüncü şahıs hizmet sağlayıcı seçerken, mutlaka en düşük maliyetli adayı tercih etmemiz gibi bir durum söz konusu değil, daha çok adayların benzer projelerdeki geçmiş deneyimlerine, insan kaynaklarına ve kalite kontrol önlemlerine dikkat ediyoruz. Başarılı alt yüklenici ve tedarikçi yönetiminin anahtarı onları ekibinizin bir parçası olarak görmek, öyle davranmak ve onları yakından takip etmektir. ●

**Her pozisyonda en iyi profillere sahip olduğumuzdan emin olmak için ilave uzmanlar işe aldık.**  
**To assure that we have the best profiles for each position, we recruited additional experts.**

execution of operations. The Executive Committee, positioned at the top of our organization, overlooks both EPC and financing activities. It also serves to facilitate the communication among four partners which in return expedites our decision making. Timely decision making is a key factor in effective operations.

The performance of our suppliers and subcontractors plays a key role in our operational effectiveness. They must run their operations effectively while attaining the strict technical requirements of this unique Project. Furthermore, there are a number of subcontractors and suppliers most of whom are interdependent.

This makes their coordination critical. We make sure our in-house team manages these subcontractors and suppliers closely and coordinates with them. Our selection process plays another important role: When selecting a third-party service provider, we don’t necessarily choose the candidate offering the lowest cost. We pay more attention to their records in similar projects, and their human resources and quality control measures. The key factor in successful subcontractor and supplier management is to treat them as part of your team, following them very closely. ●

## “Bu Kıtaları Gelecek Nesiller İçin

### Yeniden Birleştirme Misyonuna

### Yardımcı Olmak Bir Onurdu.”

### “It Was an Honor to Assist in the Mission

### to Reconnect These Continents for the

### Sake of Generations to Come.”

#### JI HOON KWON

**1915Çanakkale özellikle devasa ölçeği ile dikkat çeken bir Proje. Sizce bu mega Proje gelecek için nasıl bir görev üstleniyor?**

Bu muazzam 1915Çanakkale Köprüsü’nü Türkiye Cumhuriyeti’nin şanlı tarihini onurlandırmak için inşa ediyoruz. Bu Proje’nin görkemi Çanakkale’de kazanılan zafere dair bir tanıklıktır. 1915Çanakkale

**1915Çanakkale is a Project which stands out with its enormous scale. What do you think about the role of this mega Project in the future?**

We are building this great 1915Çanakkale Bridge to commemorate the glorious history of the Republic of Turkey. The splendor of this Project is a testimony to the victory obtained in Çanakkale. Upon



tamamlandığında tüm dünyada orta açıklığı 2.000 metrenin üstünde olan ilk asma köprü olacak. Proje’de her önemli aşama başarıyla tamamlanarak planlar dahilinde ilerliyor. 65 bin metreküp beton dökülerek imal edilen iki grup keson başarıyla deniz altına batırıldı. 1915Çanakkale 334 metre tepe noktası yüksekliğinde kuleleriyle bir dünya rekoru daha kıracak ve bugün itibarıyla tüm kule montaj çalışmalarını tamamladığımızı gururla ilan ediyoruz.

Yukarıda özetle aktarmaya çalıştığım bu devasa boyut nedeniyle, her gün üstesinden gelmemiz gereken sayısız zorlukla karşılaşıyoruz. Ancak ÇOK A.Ş. ve DLSY JV arasındaki uyumlu iş birliği, dört şahane sponsorumuzun destekleri sayesinde, bu zorlukları yenilikçi ve ileri teknoloji yöntemlerle aşabiliyoruz. Bu sembolik Proje’yi hayata geçirmek bize çok değerli dersler sundu. Bu kıymetli kazanımlar bize rehberlik edecektir.

Tanrı iki kıtayı, Avrupa ve Asya’yı, Çanakkale içinde birbirinden ayırarak önümüze muazzam bir sınav çıkardı. Bu kıtaları gelecek kuşaklar için yeniden birleştirme misyonuna yardımcı olmak bir onurdu. Bu başarı kesinlikle Türkiye Cumhuriyeti’nin diğer Avrupa ülkeleriyle bağlantılarına yansıtacaktır.

1915Çanakkale Köprüsü’nün arka planını inceledikçe büyüleniyorum. Bu Proje’nin iki ayrı kıtayı birleştirmenin çok daha ötesine uzandığına, aynı zamanda geçmişi ve geleceği birleştiren bir köprü olduğuna inanıyorum. 1915’te burada savaşıp, hayatlarını kaybeden Osmanlı askerlerinin ruhları ile Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucularını ve ülkeyi 2023 hedeflerine taşıyacak yeni kuşakları birbirine bağlıyor. Koreli ve Türk firmaların iş birliğinde oluşan mükemmel sinerji, geçmişi, bugünü ve geleceği bir araya getiren bu küresel anıtın yaratılmasıyla zirveye ulaşıyor.

1915Çanakkale gibi küresel bir anıt yaratmak hiç kolay bir iş değil. Takım çalışması, sorunlar karşısında sebat etmek, daha önce karşılaşılmamış zorlukları aşmak gerekiyor. Henüz keşfedilmemiş sulara yol bulmaya çalışmanın yarattığı baskı ve belirsizlik bizi hem mütevazı kılan hem de dinç tutan ana güç oldu. Erken safhalarda ilerlememiz yavaş gidiyordu ama biz vazgeçmedik ve karşılaştığımız her zorluğun üstesinden geldik. Her zaman kuralsızlık yerine ilkeli davranmaya, kestirme yerine doğru yolu seçmeye çalıştık. Sonunda anlamlı başarılar kazandık ve çok fazla deneyim biriktirdik. Rekor kıran kulelerin geçtiğimiz günlerde tamamlanan başarılı montajı bu yolculukta önemli bir kilometre taşıdır. Ancak halen gidecek çok yolumuz var. Tıpkı Paulo Coelho’nun yazdığı gibi “Geminin en güvenli olduğu yer limandır, ama gemiler limanda durmak için yapılmaz.” Biz de gelecek günlerin önümüze çıkaracağı sınavlardan geçmek için, takım ruhuyla çabalayacak, sebatkârlığın ve odaklanma gücünün önümüzde uzanan zor yolun gerektirdiği nitelikler olduğunu daima hatırlayacağız.

## **Her zaman**

### **kuralsızlık yerine ilkeli**

### **davranmaya, kestirme**

### **yerine doğru yolu**

### **seçmeye çalıştık.**

### **We have always tried to**

### **choose the principle, not**

### **the anomaly, and the**

### **right way, not the trick.**

completion, 1915Çanakkale will be the first suspension bridge in the World with a main span longer than 2000 meters. The Project is proceeding as planned with the successful completion of each significant phase. Two sets of caissons cast from 65 thousand cubic meters of concrete were successfully immersed under the sea. 1915Çanakkale will break another world record with its 334 meter-long towers and we are proud to announce that we have completed all tower erection activities as of this day.

Given the enormous scale, which I tried to briefly convey above, we have to cope with numerous challenges every day. Nonetheless, thanks to the harmonious collaboration between ÇOK A.Ş. and DLSY

JV and the support of our four great sponsors, we can overcome these challenges by implementing innovative and cutting-edge methods. The execution of this symbolic Project has taught us all valuable lessons. These precious gains will always be guiding us.

God gave us a great challenge by dividing two continents, Europe and Asia, through Çanakkale. It was an honor to assist in the mission to reconnect these continents for the sake of generations to come. This will surely be reflected in the connection of the Republic of Turkey and other European countries.

The more I dig into the background of the 1915Çanakkale Bridge, the more it fascinates me. I believe this Project goes beyond connecting two different continents, but also constitutes a bridge between the past and the future. It binds together the spirits of the Ottoman soldiers who fought and fell here in 1915, the founders of the Republic of Turkey and the next generations who will lead the country towards the 2023 targets. The perfect synergy in collaboration between the Korean and Turkish companies culminates in the creation of this global landmark bringing together the past, present and future.

Building a global landmark like the 1915Çanakkale Bridge is no easy task. It requires teamwork, perseverance in the face of problems, and the ability to solve unprecedented challenges. The pressure and uncertainty of charting unexplored territory has always been the main force that keeps us both humble and invigorated. At the earlier stages, our progress was slow, but we did not give up and overcame any challenge that arose. We have always tried to choose the principle, not the anomaly, and the right way, not the trick. In the end, we have achieved meaningful goals and gained a good deal of experience. The recent successful erection of the record-breaking towers marks an important milestone in this journey. However, there is still more ground to cover. Just as Paulo Coelho wrote “The ship is safest when it is in port, but that’s not what ships were built for”, we too shall strive to rise to the challenges the future will bring. We shall keep forging our team spirit and always remember that perseverance and focus is needed for the still difficult road ahead of us.

Son olarak bu Proje ile ilgili hislerimi ifade etmek için kaleme aldığım bir şiiri paylaşmak istiyorum.

*Bizler denizdeki adalar gibiyiz,  
yüzeyde ayrı ama biriz derinlerde.  
Kuleler de şimdi adalar gibi,  
denizde ayrı ama birleşecekler Köprü ile.  
Hazırız yeni zorluklara. İlerleyelim hep birlikte! ●*

And I would like to share a poem that I wrote to express my feelings about this Project.

*We are like islands in the sea,  
separate on the surface but connected in the deep.  
Towers are like islands now,  
separate in the sea but finally connected in the Bridge.  
We are ready for new challenges. Let's go forward together! ●*

## “1915Çanakkale Köprüsü’nün Tarihe Duyarlı Olan Tasarımı Kadar Yenilikçi Mühendislik ve Teknolojik Çözümleri de Son Derece Önemli.”

“1915Çanakkale Bridge’s Innovative Engineering and Technological Solutions, as well as Its Historically Sensible Design, are Extremely Important.”

### ÖMER GÜZEL

**Proje’de çeşitli yenilikçi mühendislik yöntemleri ve teknolojileri kullanılıyor. Bunlar içinde en dikkat çekici olanlar, sizi profesyonel açıdan en çok heyecanlandıranlar hangileridir?**

Lapseki ve Gelibolu arasında inşası süren köprü’nün tamamlanmasıyla birlikte Avrupa ile Asya, Kuzey Marmara ile Anadolu birbirlerine İstanbul’un dışında ilk defa bağlanacak.

1915Çanakkale Köprüsü tamamlandığında hem bölge ekonomisine hem de ulusal ekonomiye ve bölgenin ulaşım standartlarına büyük ölçüde katkıda bulunacak. Bölge ile komşu şehirler (İstanbul, İzmir ve Bursa) arasındaki refah ve kalkınma boşluğunun temel nedenlerinden biri, mal ve insanların verimli bir şekilde taşınmasını sağlayacak uygun bir ulaşım altyapısının bulunmamasıdır. Lapseki’den Gelibolu’ya ulaşımında bir saatlik yolu altı dakikaya düşürecek olan 1915Çanakkale Köprüsü, bir taraftan Çanakkale’yi çok önemli bir konuma taşıyacak diğer taraftan da tarım, turizm ve sanayi gibi birçok açıdan bölgenin gelişimine ivme kazandıracaktır.

1915Çanakkale Köprüsü’nün temeli, tarihte özel bir yeri olan Çanakkale Zaferi’nin yıl dönümünde, 18 Mart 2017’de atıldı. Köprü’nün 2.023 metrelik orta açıklığı, Türkiye Cumhuriyeti’nin 100. yılına atıfta bulunurken 318 metrelik kule yüksekliği, Çanakkale Zaferi’nin elde edildiği üçüncü ayın 18. gününü, kulelerin üst kısmı ise Seyit Ali Onbaşı’nın Çanakkale Savaşları’nda namluya sürdüğü top mermisini temsil etmektedir. 1915Çanakkale Köprüsü statik ve dinamik yükler altında gereken performansı gösterecek mühendislik çözümleriyle tasarlanırken diğer taraftan da tüm bu özellikleriyle de anıtsal bir kimliğe sahip olmuştur.

1915Çanakkale Köprüsü’nün inşası ve hizmete sunulması için ortak tarihî geçmişleri olan

**Various innovative engineering methods and technologies are used at the Project. Which of these do you regard as the most remarkable and professionally enticing?**

The completion of the bridge, which is currently under construction between Gallipoli and Lapseki, will mark the first connection between Europe and Asia, as well as North Marmara and Anatolia, outside of Istanbul.

When the 1915Çanakkale Bridge is complete, it will contribute greatly to the regional and national economy and the standards of transportation in the region. One of the main reasons for the gap of wealth and development between the region and the neighboring cities (Istanbul, İzmir and Bursa) is the absence of a transport infrastructure to facilitate the effective transportation of goods and people. With the prospect of cutting down the hour-long drive from Gallipoli to Lapseki to six minutes, the 1915Çanakkale Bridge will be putting Çanakkale on the map, accelerating regional development in terms of agriculture, tourism, and industry.

The 1915Çanakkale Bridge’s groundbreaking ceremony was held on the anniversary of the historically significant Çanakkale Victory on the 18<sup>th</sup> of





iki ülkeden dört firma görevlendirilmiştir. Bu amaç için görevli şirket ÇOK A.Ş. ve müteahhit DLSY adi ortaklığı, Türkiye'den Yapı Merkezi ve Limak ile Güney Kore'den SK E&C ve Daelim firmaları tarafından eşit ortaklıkla kurulmuştur. 1915Çanakkale Köprüsü'nün tasarım ve yapım işlerinin yönetimi bu dört firmanın sağlamış olduğu uzmanlar tarafından eşit görev paylaşımıyla gerçekleştirilmektedir. 1915Çanakkale Köprüsü'nün mühendislik çözümleri, diğer ortaklar tarafından olduğu gibi, Yapı Merkezi tarafından da en üst düzeyde takip edilmektedir. Bu doğrultuda Yapı Merkezi'nde şahsımın da dahil olduğu dokuz kişilik bir Yapı Merkezi Teknik Çalışma Ekibi kurulmuştur. 1915Çanakkale Köprüsü'nün tarihe duyarlı olan tasarımı kadar yenilikçi mühendislik ve teknolojik çözümleri de son derece önemli.

Her biri bir futbol sahası büyüklüğünde olan kesonlar (kule temelleri) öncelikle kuru havuzda inşa edilmiş, ıslak havuzda kompozit şaftların montajından sonra yerlerine yüzdürülerek Avrupa tarafında 37 metre derinliğe sekiz santimetre hassasiyetle, akabinde Asya tarafında ise 45 metre derinliğe beş santimetre hassasiyetle batırılmıştır. Tasarımda dikkate alınan yataydaki 20 santimetre yerleştirme toleransına rağmen, deniz tabanına önceden çakılan kılavuz kazıklar sayesinde maksimum kaçıklık başarıyla, sadece sekiz santimetre ile sınırlandırılabilmiştir.

Kesonlar daha önceden çelik kazıklar ile güçlendirilmiş deniz tabanındaki zemin üzerine serilen üç metre kalınlığındaki mıcır yataklar üzerine oturtulmaktadır. Deprem tasarımında 2.475 yılda bir olacak büyüklükte bir deprem dikkate alınmış ve bu büyüklükte bir deprem olması halinde bile köprüde suyun altındaki bölgelerde neredeyse hiç hasar olmaması hedeflenmiştir.

Rüzgâr etkileri altında kulelerin kendine özgü geometrilerinden dolayı oluşabilecek zararlı titreşimleri sönmüleyebilmek için hem inşaat aşamasında hem de işletme sırasında aktif kütle sönmüleyicilerin (AMD-*active mass damper*) kullanılması öngörülmüştür. İnşaat sırasında

March 2017. While the bridge's main span of 2023 meters is a reference to the 100th anniversary of the founding of the Republic of Turkey, the tower height of 318 meters symbolizes the 18<sup>th</sup> day of the 3<sup>rd</sup> month when the Çanakkale Victory was won and the top part of the towers represents the cannon ball driven into the barrel by Corporal Seyit Ali. Designed with engineering solutions that will perform as required under static and dynamic loads, the 1915Çanakkale Bridge has also gained a monumental identity with all the above-mentioned properties.

For the construction and operation of the 1915Çanakkale Bridge, four companies from two countries and with shared histories were commissioned. To this end, the ordinary partnership of the commissioned company ÇOK A.Ş. and the contractor DLSY JV was established by Yapı Merkezi and Limak from Turkey, and SK E&C and Daelim from South Korea as equal partners. Design and construction of the 1915Çanakkale Bridge is managed by experts provided by these four companies and all tasks are distributed equally between them. The engineering solutions of the 1915Çanakkale Bridge is followed at the very highest level by Yapı Merkezi, as well as all other partners. Accordingly, within Yapı Merkezi a team was formed of nine people including myself and was called Yapı Merkezi Technical Work Team. 1915Çanakkale Bridge's innovative engineering and technological solutions, as well as its historically sensible design, are extremely important.

The caissons (tower foundations), each of which is the size of a football field, were constructed in the dry dock. Then after the erection of the composite shafts in the wet dock, the caissons were floated to location, and sunk with a precision of eighth centimeters to the depth of 37 meters on the European side, and with a precision of five centimeters to the depth of 45 meters on the Asian side. Despite the 20cm tolerance in horizontal placement considered in design, thanks to the guiding poles driven earlier into the seabed, the maximum offset was successfully limited to eight centimeters only.

The caissons are seated on three meter-thick beds of crushed stone laid on the seabed which was previously reinforced with steel poles. In seismic design, an earthquake with a 2475-year return period was considered, aiming for nearly no damage on parts of the bridge underwater in the event of such a massive earthquake.

To absorb the harmful vibrations that can occur as a result of the unique geometry of the towers while exposed to winds, the use of AMD's (active mass dampers) was prescribed during both construction and operation. The AMD's will be repositioned twice during construction and will be left permanently in their second position, preventing harmful vibrations.

The aerodynamic stability of the bridge deck under wind effects was studied and the deck tests revealed the critical wind speed to be 226.8 km/hour. Subsequently, in the world's largest wind tunnel laboratory in China, a 1/190 scale model of the 1915Çanakkale Bridge was tested against winds blowing at the speed of 299 km/hour and it was found that the bridge remained stable even against such wind speeds.

Another very thorough study was carried out to ascertain the impact of ship collisions. A ship collision risk assessment was conducted to cover the 50 year period starting from the opening date of the bridge in 2023, taking note of the shipping traffic and the increase in ship sizes, and the density of shipping traffic foreseen for 2073, and the global ship collision impact was determined by using real speeds of ships that will be passing. Even under such great ship collision impacts, the target is to have nearly no damage in parts of the bridge underwater.

Besides its unique contribution to the bridge's aesthetics, the main

iki kere yerleri değiştirilecek olan AMD'ler ikinci konumlarında kalıcı bırakılarak işletme döneminde de zararlı titreşimlerin önüne geçilecektir.

Rüzgâr etkileri altında köprü tabliyesinin aerodinamik stabilitesi araştırılmış ve 226,8 km/saat'lik rüzgâr hızı, yapılan tabliye testleriyle kritik rüzgâr hızı olarak tespit edilmiştir. Akabinde, Çin'deki dünyanın en büyük rüzgâr tüneli laboratuvarında 1915Çanakkale Köprüsü'nün 1/190 ölçekli tam boy aeroelastik modeli 299 km/saat'lik hıza sahip rüzgârlar altında test edilmiş ve bu çok yüksek hızlara sahip rüzgârlar altında dahi stabil kaldığı belirlenmiştir.

Gemi çarpma etkilerinin belirlenmesine yönelik de titiz bir çalışma yapılmıştır. Köprü'nün hizmete girmiş olacağı 2023 yılından itibaren, 50 yıl içindeki gemi trafiği ve gemi boyutlarındaki artışlar ile 2073 yılında ulaşılacak gemi trafik bilgisi esas alınarak gemi çarpma değerlendirmesi yapılmış ve global gemi çarpma etkisi, geçecek olan gemilerin gerçek hızları kullanılarak belirlenmiştir. Belirlenen bu büyük gemi çarpma etkileri altında dahi köprü'nün suyun altında kalan kısımlarında neredeyse hiç hasar olmaması hedeflenmiştir.

Ana kablonun köprü'nün estetiğine olan benzersiz katkısının yanında tüm yükleri ankraj yapılarına aktarması gibi hayati bir görevi de var. Kendisi tüm yükleri taşıdığı için bir yandan mümkün mertebe güçlü olmalı, diğer taraftan da kendi üzerine gelecek rüzgâr etkilerinin en az olması için de olabildiğince ince olmalıdır. Bu iki durum arasında yaşanan ikilem, kablo kesitinin belirlenmesinde iteratif yaklaşım ile çözülür. Malzeme bilimindeki hızlı ilerleme de bu amaca hizmet etmektedir. 1915Çanakkale Köprüsü'nün ana kablosunda son yıllarda asma köprülerde yeni kullanılmaya başlayan 1960 MPa kopma dayanımına sahip yüksek dayanımlı Prefabrike Paralel Tel Demeti (PPWS) kullanılmış ve hem yüksek dayanıma hem de en küçük kesite sahip ana kablo elde edilmeye çalışılmıştır.

Yapı sağlığı izleme sistemi (SHMS) ile köprü'nün tüm ömrü boyunca oluşacak etkilerin izlenmesi hedeflenmiştir. Bu sayede köprü'nün gerçek dinamik etkiler altındaki davranışının belirlenmesi mümkün olabilmekte, tasarımdaki kabullerin ve yapılan analizlerin sonuçlarının kontrolü sağlanabilmekte, bakım amaçlı olarak alınan ölçümlerin değerlendirilmesi yapılarak bakım prosedürleri geliştirilebilmekte, işletme sırasında deprem, fırtına gibi büyük etkilerden hemen sonra köprü'nün ne düzeyde etkilendiği ile ilgili kesin bilgiler elde edilebilmektedir. Yani diğer bir deyişle, köprü'nün sağlığı heyecan verici şekilde teknolojinin sağladığı imkânlarla sürekli olarak gözlem altında tutulabilmektedir.

1915Çanakkale Köprüsü'nün tarihe duyarlı tasarımı ve ileri düzey mühendislik uygulamaları sadece Asya ile Avrupa arasında değer, aynı zamanda Türkiye'nin şanlı geçmişinden günümüze; 1915'ten 2023'e ve ötesindeki aydınlık geleceğine de bir köprü kurmaktadır. ●

**Köprü'nün sağlığı**  
**heyecan verici şekilde**  
**teknolojinin sağladığı**  
**imkânlarla sürekli**  
**olarak gözlem altında**  
**tutulabilmektedir.**  
**The health of the bridge**  
**can be kept under**  
**constant observation**  
**through the exciting**  
**means provided by**  
**technology.**

cable also has the vital role of transferring all loads to the anchorage structures. Since it carries all the loads, it should be as strong as possible on the one hand, and on the other hand it should be as slender as possible in order to minimize the wind forces it will endure. The dichotomy between these two conditions is solved through the iterative approach in determining the cable section. The fast advance of materials science serves this purpose. On the main cable of the 1915Çanakkale Bridge we use Prefabricated Parallel Wire Strand (PPWS) with high tensile strength 1960 MPa, which has come into use in suspension bridges in recent years. The target is to obtain a high strength main

cable with the smallest section.

The Structure Health Monitoring System (SHMS) is employed to monitor all the effects the bridge will endure throughout its life span. In this way, it will be possible to determine the bridge's motion under actual dynamic effects, the assumptions and the results of analyses in design can be checked, the measurements taken for maintenance purposes can be evaluated and used to develop maintenance procedures, exact information can be obtained regarding the impact of an earthquake or a storm on the bridge during the operational phase. In other words, the health of the bridge can be kept under constant observation thanks to these exciting technological possibilities.

1915Çanakkale Bridge's historically sensible design and cutting-edge engineering practices build a bridge not only between Asia and Europe, but also between Turkey's glorious past and today; between 1915 and 2023 and the brilliant future beyond. ●





# VIYADÜK SİHİRBAZI: İTME-SÜRME YÖNTEMİ

## VIADUCT WIZARD: INCREMENTAL LAUNCHING METHOD

Toplam 101 kilometreyi bulan otoyol çalışmaları 1915Çanakkale Projesi'nin önemli bir bölümünü oluşturuyor. Bu çalışmalarda kullanılan teknolojiler içinde en öne çıkanlardan biri de itme-sürme yöntemi. 1915Çanakkale Projesi'ne dahil Malkara-Çanakkale Otoyolu'nda üç viyadüğün inşaatı bu yöntemle gerçekleştiriliyor.

The work on the motorway, which has a total length of 101 kilometers, constitute an important part of the 1915Çanakkale Bridge Project. One of the outstanding technologies used in these works is the incremental launching method applied in the construction of three viaducts at the Malkara-Çanakkale Motorway as part of the 1915Çanakkale Project.

📷 MURAT SEZGİN



1915Çanakkale Projesi'nin Suluca (V01), Kocadere (V06) ve Paşa Ovası (V08) viyadüklerinde kullanılan itme-sürme yöntemi sayesinde şantiye alanı 186 metre ile sınırlandırıldı. Thanks to the incremental launching method used on the Suluca (V01), Kocadere (V06) ve Paşa Ovası (V08) viaducts of the 1915Çanakkale Project, the construction site was limited to 186 meters.

**İTME-SÜRME** yöntemi, malzeme ve iş gücü tasarrufu amacıyla geliştirilen, modern bir çözüm. Hızlı olmasının yanı sıra güvenliği ile de dikkat çeken bu yöntem, dünyada ilk kez 1962 yılında Venezuela'da, Caroni Nehri üzerine yapılan köprüde kullanıldı. Türkiye'de de Molla Gürani Viyadüğü ve Kuzey Marmara Otoyolu'ndaki beş viyadüğün inşasında bu yöntemden yararlandı.

İtme-sürme yönteminde, önce viyadüğün bir kenar ayak arkasında oluşturulan döküm alanında tabliye betonu segmentler halinde dökülüyor. Betonun gerekli dayanım değerlerine ulaşmasından sonra bu segmentler itilerek yerlerine sürülüyor. Bu yöntem, topoğrafik koşulların zorluğu nedeniyle geleneksel iskele-kalıp sistemlerinin kullanılmasının maliyetli olduğu ve uzun zaman aldığı yerlerde tercih ediliyor. 30 metreden 100 metreye kadar uzanan büyük açıklıkların geçilmesinde bu yöntem uygulanabiliyor. Böylece imalat alanını genişletmeden kompakt bir çalışma yapılarak maliyet düşürülüyor ve büyük zaman tasarrufu sağlanıyor.

1915Çanakkale Projesi'nin Suluca (V01), Kocadere (V06) ve Paşa Ovası (V08) viyadüklerinde kullanılan itme-sürme yöntemi sayesinde şantiye alanı 186 metre ile sınırlandırıldı. Her aşamada, iki ayrı bölümde 33 metrelik tabliye üretimi yapıldı.

**THE** incremental launching method is a modern solution developed for the purpose of economising on materials and labour. Not only is it speedy but it is also very safe. Its first use worldwide was in 1962 in Venezuela, on the bridge built over Caroni River. In Turkey, it was used for the first time on the Molla Gürani Viaduct and on five viaducts along the North Marmara Motorway.

In the incremental launching method, first the deck concrete is cast in segments in the casting yard set up behind a viaduct abutment. After the concrete reaches the required strength levels, these segments are launched into place. 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.

Thanks to the incremental launching method used on the Suluca (V01), Kocadere (V06) ve Paşa Ovası (V08) viaducts of the 1915Çanakkale Project, the construction site could have been limited to 186 meters. During each phase, 33-meter deck production was carried out in two different sections. Inside



## “RÜZGÂR BİZİ DE ETKİLEDİ.”

İtme sürme yöntemiyle ilgili bilgisine başvurduğumuz Otoyol Sanat Yapıları Müdürü Levent Karaçelik, rüzgâr hızının 1915Çanakkale Köprüsü'nde olduğu gibi Malkara-Çanakkale Otoyolu'nda da çalışmalarını etkilediğini söyledi: “Saatte 35 kilometrenin üstünde hızla esen rüzgârlar söz konusu olduğunda çalışmalarını durduruyoruz. İki vardiya halinde çalıştığımız için kaybettiğimiz zamanı gece vardiyalarında telafi etmeye çalışıyoruz. Bunun dışında olası deprem etkilerinin karşılanması Proje'nin en önemli mühendislik mücadelelerinden biri oldu. Tabiiye ve ayaklarda özel çalışmalar yapıldı. Tabiiyede payandalı, viyadük ayaklarında ise Çanakkale Şehitler Abidesi'ne benzeyen dört sütunlu tasarımlar ortaya çıktı. Sönümleyici damperler ve hareketli küresel mesnetler ile de yapıların depreme karşı direnci artırıldı. Temeller kayalık zemine ulaşan beton kazıkların üstüne inşa edildi.”

## “THE WIND IMPACTED US, TOO.”

Motorways Engineering Structures Director Levent Karaçelik whom we consulted about the incremental launching method stated that the wind speed had an impact on the works continuing at the Malkara-Çanakkale Motorway just as it did at the 1915Çanakkale Bridge: “If the wind speed exceeds 35 kilometers, then we pause the works. Since we work in two shifts, we use the night shifts to make up for lost time. Other than that, responding to probable seismic impact was one of the greatest engineering challenges of the Project. Special work was performed on the deck and the piers. On the deck, a buttressed design, and on the viaduct piers a four-columned design resembling the Çanakkale Martyrs Monument shaped up. The structure was fortified against seismic action with dampers and spherical bearings. The foundations were built on concrete piles penetrating into the rocky ground.”

İtme-sürme yöntemi maliyetleri düşürüyor  
ve büyük zaman tasarrufu sağlıyor.  
The incremental launching method keeps the  
costs down and saves time.

Bir alanda “U” adı verilen alt döşeme ve perdelerinin dökümü yapılırken diğerinde “T” adlı üst döşeme ve konsol betonu imal edildi. Böylelikle üretim çok daha planlı ve kontrollü bir hale getirildi.

## Kocadere (Vo6) Viyadüğü'nde Bir İlk

1.024 metre uzunluğundaki Kocadere (Vo6) Viyadüğü'nün inşası için ilk aşamada ayak temellerinin bulunduğu yere bir beton santrali kuruldu. Ardından zemine, viyadük ayak temellerinin sağlam bir zemine oturması için, uzunluğu 45 metreye varan betonarme kazıklar çakıldı. Bu kazıklarda 40 milimetre çapında demirler kullanıldı. Başlıklarıyla birlikte yükseklikleri yaklaşık 38 metreye ulaşan viyadük ayaklarında, Çanakkale Şehitler Abidesi'ni

one area were cast subfloors called “U” and partitions, and in the other, false floors called “T” and cantilever slabs. Thus the production process was conducted in a planned and controlled manner.

## A First on the Kocadere (Vo6) Viaduct

For the construction of the 1024 meter-long Kocadere (Vo6) Viaduct, first 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.







Başlıklarıyla birlikte yükseklikleri yaklaşık 38 metreye ulaşan viyadük ayaklarında, Çanakkale Şehitler Abidesi'ni hatırlatan özgün bir tasarım kullanıldı.

In the viaduct piers whose height reach 38 meters including the caps, an original design evoking the Çanakkale Martyrs Monument was used.

Köprü tabliyesinde, deprem yüklerinin azaltılması için hem estetik hem de verimli bir yapı tasarlandı.

The design of the bridge deck, which functions to reduce the impact of seismic action, is both efficient and esthetically pleasing.



### İtme-Sürme Yönteminin Avantajları

- Zorlu zemin ve yükseklik durumlarında iskele-kalıp sistemlerinin kullanılma gereğini ortadan kaldırır.
- 30 ila 100 metre arasındaki büyük açıklıkları geçmek için optimize bir çözüm sunar. En etkin hale getirilmiş tek kalıp sistemiyle uzun köprü dökümlerinde kalıp kullanımı ve maliyetini azaltır.
- Dört ila altı gün süren ve tekrar eden döngülerde üretim yapılmasını sağlar.
- Döküm sahasında yüksek kalitede üretim yapılmasını sağlar.
- Kazık, temel, ayak ve üst döşemede ciddi tasarruflu sonuçlar elde edilir.

### Advantages of the Incremental Launching Method

- Eliminates the need to use formwork and scaffolding systems under challenging ground and height conditions.
- Offers an optimized solution to traverse great spans as long as 30 meters to 100 meters. With the optimized single formwork system, it reduces the use and cost of formwork in long bridge span castings.
- Facilitates production in repetitive cycles of four to six days.
- Facilitates high-quality production in the casting yard.
- Provides serious savings on piles, foundations, piers and false floors.

hatırlatan özgün bir tasarım kullanıldı. Bu tasarım, estetik değerlerinin yanı sıra olası bir depremin etkilerinin azaltılmasını da sağlayan bir çözüm sağlamış oldu. Yine köprü tabliyesinde, deprem yüklerinin azaltılması için hem estetik hem de verimli bir yapı tasarlandı. Yükleri duvarla dağıtan payandalarla desteklenen tabliye, Türkiye’de bu tip bir yapıda ilk kez kullanıldı. Ayrıca, sönümleyici damperler ve küresel mesnetler gibi teknolojik yapı elemanlarından da yararlandı.

## Özel Ekipmanlar

İtme-sürme yönteminde, “gaga” adı verilen çelik bir burun, yine çelikten imal edilen bir çekme çubuğu ve hidrolik ekipmanlar kullanılıyor. Viyadük kenar ayaklarının sağ ve sol taraflarında yer alan, her biri 800 ton çekme kapasiteli toplam dört adet hidrolik ekipman bulunuyor. Son 33 metrelik parça dökümü tamamlandı ve çekilmeye başlanması sırasında kenar ayakta bulunan hidrolik kapasite 1.250 ton çekme kuvvetine ulaşıyor. Bu sırada bir arıza ihtimaline karşı her kenar ayakta ayrı ayrı 800 tonluk pistonlar yedekte bekletiliyor.

İtme-sürme yöntemi, 1.024 metre uzunluğunda ve 38 metre yüksekliğindeki Kocadere (VO6) Viyadüğü’nün ardından, 562 metre uzunluğunda ve 46 metre yüksekliğindeki Suluca (VO1) Viyadüğü ile 694 metre uzunluğunda ve 17 metre yüksekliğindeki Paşa Ovası (VO8) viyadüklerinde de kullanılacak. ●



Besides its esthetic value, this design serves as a solution that will diminish the impact of a probable earthquake. Again the design of the bridge deck, which also functions to reduce the impact of seismic action, is both efficient and esthetically pleasing. A deck supported by load-distributing piers was used for the first time in Turkey in a structure like this. Other technological construction elements such as dampers and spherical bearings were also used.

## Special Equipment

In the incremental launching method, a steel nose (often called a launching nose), a steel towbar and a number of hydraulic equipment are used. On the right and left side of the viaduct abutments are four pieces of hydraulic equipment, each of which has a towing capacity of 800 tons. When the final 33-meter segment is cast and the towing begins, the hydraulic capacity of each abutment reaches a towing capacity of 1250 tons. In the meantime, just in case of any malfunction, 800-ton pistons are kept on stand-by at each abutment.

The incremental launching method is going to be used on the Kocadere (V06) Viaduct which is 1024 meters long and 38 meters high, the Suluca (V01) which is 562 meters long and 46 meters high, and the Paşa Ovası (V08) Viaduct which is 694 meters long and 17 meters high. ●

### Yöntemin Türkiye'de Uygulandığı Projeler

- Molla Gürani Viyadüğü
- Kuzey Marmara Otoyolu V17, V06, V14 viyadükleri
- Kuzey Marmara Otoyolu İhsaniye Viyadüğü
- Kuzey Marmara Otoyolu Çayırköy Viyadüğü
- Malkara-Çanakkale Otoyolu Suluca (V01), Kocadere (06) ve Paşa Ovası (V08) viyadükleri
- 1915Çanakkale Köprüsü Yaklaşım viyadükleri

### Projects Implementing the Method in Turkey

- Molla Gürani Viaduct
- North Marmara Motorway V17, V06, V14 viaducts
- North Marmara Motorway İhsaniye Viaduct
- North Marmara Motorway Çayırköy Viaduct
- Malkara-Çanakkale Motorway Suluca (V01), Kocadere (06) ve Paşa Ovası (V08) viaducts
- 1915Çanakkale Bridge Approach viaducts

İtme-sürme yönteminde, "gaga" adı verilen çelik bir burun, yine çelikten imal edilen bir çekme çubuğu ve hidrolik ekipmanlar kullanılıyor.

In the incremental launching method, a steel nose (often called a launching nose), a steel towbar and a number of hydraulic equipments are used.



# ÇANAKKALE TRAFİKTEN GEÇİLEMİYOR

## ÇANAKKALE SUFFERS FROM TRAFFIC OVERLOAD



Çanakkale Boğazı çevresinde yıllık bazda “günlük ortalama toplam araç yoğunluğu” yüzde 71’i buluyor. Bölgeden günde ortalama 20 binin üzerinde ağır taşıt ve kamyon geçiyor. Yaz aylarında yönetilmesi çok zor düzeylere çıkan bu yoğunluğun yarattığı sorunları Lapseki Kaymakamı Tahir Şahin ve Lapseki Belediye Başkanı Eyüp Yılmaz ile konuştuk.

In the environs of the Çanakkale Strait, the “daily average of vehicle density” on a yearly basis is about 71 percent. Over 20 thousand heavy vehicles and lorries on average pass through the region per day. We have discussed with District Governor of Lapseki Tahir Şahin and Mayor of Lapseki Eyüp Yılmaz the problems arising from this overload which reaches unmanageable levels in the summer months.

**ÇANAKKALE’DE** uzunluğu 502 kilometreyi bulan devlet karayollarınının 282 kilometresi Çanakkale Boğazı’nın her iki kıyısında yer alıyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından açıklanan 2019 Trafik ve Ulaşım Bilgileri verilerine göre, Boğaz çevresinde günlük ortalama araç yoğunluğunda otobüsler yüzde 78 ile birinci, kamyonlar ve otomobiller ise yüzde 72 ile ikinci sırada. Otobüslerin yüzde 64 oranındaki hız ihlalleri feribot yakalama telaşına ilişkin ipuçları veriyor. Deniz ulaşımını sağlayan Gestaş’ın verilerine göre 2019 yılında 90 bin seferle taşınan araç sayısı 4,3 milyon.

Lapseki Kaymakamı Tahir Şahin, 14 bin nüfuslu ilçeden günde ortalama 22 bin aracın geçtiğine dikkat çekerken, Belediye Başkanı Eyüp Yılmaz, araçların Gelibolu’dan Lapseki’ye geçmek için en az 1,5 saat sıra beklediklerini belirtiyor. ●

**A 282 KILOMETER**-long segment of the state highways, which has a total length of 502 kilometers, in Çanakkale lies on the two sides of the Çanakkale Strait. According to the data published by the Ministry of Transport and Infrastructure General Directorate of Highways in the 2019 Traffic and Transport Information report, in terms of daily vehicle density in the environs of the Strait, buses rank first with 78 percent, while lorries and cars rank second with 72 percent. The 64 percent ratio recorded in the speeding offences committed by cars is an indication of the drivers’ haste to catch the ferry. According to the data of Gestaş, the provider of marine transportation, the number of vehicles transported in 90 thousand trips was 4.3 million in 2019.

District Governor of Lapseki Tahir Şahin highlights the fact that an average of 22 thousand vehicles pass through the district which has a population of 14 thousand. Mayor Eyüp Yılmaz states that in order to cross from Lapseki to Gallipoli, the vehicles wait for at least 1.5 hours. ●

## “60 Bin Kişilik Bir İlçe Olmaya Hazırlanıyoruz.”

## “We are Getting Ready to Become a District of 60 Thousand People.”

**TAHİR ŞAHİN** Lapseki Kaymakamı **District Governor of Lapseki**

Hem ben hem de Sayın Belediye Başkanı, köprü projesinin başlangıcından bu yana ilçede görevdeyiz; bu benim beşinci senem. Proje başlar başlamaz Kalkınma Ajansı'na bir yazı yazdık ve köprünün ilçemize ne gibi etkileri olacağını sorduk. Yerel yönetim olarak, onlardan gelecek bilgiler doğrultusunda şehri yeniden planlamanın gerekli olduğunu düşündük. Şu an şehir nüfusumuz 14 bin, ancak su altyapımız 60 bin kişilik. Kanalizasyon ve doğal gaz altyapısı da buna göre planlandı. Ayrıca imar planları, 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planlarına ve köprüye uygun olarak, çevreci bir bakış açısıyla yapıldı. Biliyorsunuz, 1915Çanakkale de çevreci bir köprü.

İlçemizden günde ortalama 22 bin araç geçiyor. İlçenin nüfusu 14 bin. Böylesine bir araç yükünün olduğu bir şehirde siz hem insanların hayat kalitesini korumak hem de onların güvenliğini sağlamak zorundasınız.

Son beş-altı yıldır insanların tatil anlayışı değişmeye başladı. Sahillerde, her şey dâhil sistemiyle hizmet veren büyük otellerde uzun süre konaklamak yerine, sık sık günübirlik veya iki-üç günlük programlarla İstanbul'dan Çanakkale'ye gelmeye başladılar. Yaz aylarında

Both the Mayor and I have been serving at the district since the beginning of the bridge project. I am now in my fifth year. As soon as the Project started, we wrote to the Development Agency and asked about the impacts on our district. As the local administration, we deemed it necessary to draw new plans for the city in line with this information. Currently our population is 14 thousand but the water works infrastructure is adequate for 60 thousand. The sewage system and natural gas infrastructure were also planned to cater to that capacity. Furthermore, the development plans were drawn up from an environmental perspective, in alignment with 1/100.000 scaled Environmental Plans and the requirements of the bridge. As you know, 1915Çanakkale is also an environmentalist bridge.

22 thousand vehicles on average pass through our district every day. The town population is 14 thousand. In a town with such an extent of traffic overload, maintaining people's life quality and ensuring their safety is paramount.

For the last five-six years, people's idea of vacationing has begun to change. Rather than staying at all-inclusive five-star hotels on beaches, people of Istanbul come to Çanakkale on day-trips or short-stay





otellerde yaşanan doluluk bunu gösteriyor zaten. Bununla beraber, özellikle feribot geçişlerinde, yoğunluk yaşanmaya başladı. Kuyruklar uzadı. Köprü yapıldıktan sonra bu sorunun çözüleceğini biliyoruz ama mevcut durumu da yönetmek gerekiyor. Kuyrukların oluşmaması için yan yollar hizmete girdi. Teknolojiyi kullanarak altyapı oluşturmaya başladık. Mesela iskelelerin hepsini yeniledik; Lapseki'ye 12-13 milyon liralık bir yatırımla yeni bir iskele yapıldı.

Son 1,5 yılda hem belediye zabıtasının hem güvenlik birimlerinin hem de Gestaş'ın personel sayısını artırarak, geçişleri hızlandırdık. Ancak ne kadar hızlandırsak da bekleme süresini en fazla 1,5 saate düşürebiliyoruz. Öncesinde bu süre ortalama dört saattir. Yaz aylarında yaşanan tartışmaları engellemek için kuyruk alanını sınırlandırarak araçların sırayı bozmasını fiziksel olarak imkânsız hale getirdik.

Köprü tüm bu sorunların önüne geçecek. Dünyadaki en değerli varlık zaman; köprü sayesinde de insanlar zaman kazanacak. Şimdiye dek tespit edilen en uzun kuyruk 678 araçtan oluşuyordu. Bu araçların aynı anda çalıştıklarını düşünün. Beklerken tükettikleri yakıtı, içlerindeki yaklaşık 1.000-1.500 kişinin psikolojilerini... Köprüyle beraber bu sıkıntıların hepsi ortadan kalkacak. Altı dakikada insanlar bir yakadan diğerine güvenli bir şekilde geçebilecekler. Bu konforla birlikte, özellikle İstanbul'dan bölgeye, turizm ve yatırım amacıyla daha çok gelen olacak. İstanbul'un bir ilçesi gibi olacak burası.

trips. Fully booked hotels during the summer are an indication of that.

However, ferry crossings have become very busy as a result. The queues are much longer. We know that the bridge will bring a solution to all of that but we also have to manage the current situation. Ancillary roads have been introduced to that effect. We began to use technological means to build an infrastructure. We renovated all the ports and had a new port built in Lapseki with an investment of 12-13 million Turkish liras.

In the last year and a half, we increased the number of both security personnel and Gestaş staff which helped to accelerate the passage. In spite of that effort, we can't shorten the waiting time to less than



Trafik artacak elbette ama olumsuz etkileri de azalacak. Üniversite ile ortak yaptığımız çalışmalarda, korumamız gereken en önemli değer olarak tarım ön plana çıktı. Tarımı daha kaliteli hale getirmek için çalışmalar yapacağız. Tarımın yanı sıra muhakkak ki tarım dışı sanayi de Lapseki’de olmasa bile, Balıkesir’e giden hat üzerinde gelişecek. Bölgenin Türkiye ekonomisine katkısı daha da büyüyecek. ●

an hour and a half. In the past, the wait used to be four hours on average. In order to prevent arguments in the queue, we confined the queue space and made it physically impossible for the vehicles to disrupt the line.

The bridge will be solving all these problems. Time is the most precious asset in the world. Thanks to the bridge, people will gain time. The longest queue that has been observed so far comprised of 678 vehicles. Just imagine all these vehicles running at the same time. The fuel they consume and the psychologies of 1000-1500 people waiting inside their cars. With the bridge, all this adversity will come to an end.

With the introduction of this new amenity, more people will be coming here from Istanbul, especially for tourism and investment. It is going to be like a district of Istanbul in fact. Surely the traffic will increase but at the same time its negative effects will be reduced. The outcome of the study we ran in collaboration with the University shows that the most important asset we need to protect is agriculture. We will be working towards improving the quality of agricultural pursuits. Non-agricultural industries will also be developing, maybe not in Lapseki, but along the route extending towards Balıkesir. The region’s contribution to the country’s economy will grow considerably. ●

## “Ekonomik Katkısı Şimdiden Görülüyor.”

## “The Economic Contribution is Already Conspicuous.”

### EYÜP YILMAZ

#### Lapseki Belediye Başkanı Mayor of Lapseki

1915Çanakkale Köprüsü hem bölgemizi ziyaret edenleri hem de bölge sakinlerini günlük hayatta olumsuz olarak etkileyen feribot kuyruklarına son verecek. Böylesine büyük ve sembol niteliğindeki bir projenin bölgesel ve ekonomik katkıları ise çok daha fazla olacak. Bu bölgeyi hareketlendirecek. Hatta şu dönemde bile ilçemize büyük bir otel yatırımı söz konusu; görüşmeler sürüyor. Ticaret yapanlar da buranın bir geleceği olduğunu düşünüyorlar. Bu bölgede yetişen tarım ürünleri pazarlara çok daha hızlı bir şekilde ulaşacak. İstanbul’dan gelenler Gelibolu’ya yaklaşık iki saatte varıyorlar ama Lapseki’ye geçmek için en az 1,5 saat gemi sırası beklemek zorunda kalıyorlar. Köprü hizmete girince Lapseki’ye de, merkeze de



The 1915Çanakkale Bridge is going to end the ferry queues that affect both the visitors and the locals negatively in the course of their daily lives. Economic and regional contributions of a such a great and symbolically significant project will be profuse. The Project will rejuvenate the region. In fact, an investment for a grand hotel is on the table right now. People in commerce think that this place is full of promise for the future. The agricultural produce of the region will reach the markets a lot faster. At the moment, those coming from Istanbul get to Gallipoli in about two hours but then end up having to wait for

ulaşmak daha hızlı ve pratik bir hal alacak.

Buranın hâlâ bakir bir bölge olduğunu, çok daha büyük yatırımlar alabileceğini düşünüyorum. Lapseki, Biga gibi bir sanayi ilçesi değil; sadece tarıma dayanan küçük bir sanayi söz konusu burada. Türkiye’de yetişen nektarinin yüzde 12’si bu bölgeden çıkıyor. Türkiye’deki kiraz üretiminin yüzde 2,67’si burada gerçekleşiyor ama bunun yüzde 75’i ihraç ediliyor. Köprü yapılıncaya ürünler pazarlara çok daha kolay ulaşacak. Hem sadece Lapseki değil, Çanakkale merkez, Biga, Çan da dâhil olmak üzere bütün bölge olumlu olarak etkilenecek.

Lapseki’nin içinden Bursa-Çanakkale karayolu geçiyor. Araç yükü de doğal olarak ilçe içindeki trafiği etkiliyor. Köprü ile birlikte alternatif yollar da olacağı için bu yükten kurtulacağız. Büyük tonajlı araçlar için tek geçiş güzergâhının Gelibolu-Lapseki olması da sorunlar yaratıyor; sık sık kazalar yaşanıyor eskiden. Üç yıl önce Elektronik Denetleme Sistemi (EDS) kurduk. Çok şükür kaza yaşanmadı. Çevre yolu da devreye girince, insanlar sadece geçiş değil, ziyaret için de buraya gelecek. Çok güzel bir sahilimiz var. Turizmiyle, yeni yatırımlarıyla, sanayisiyle Lapseki başta olmak üzere tüm bölge köprünün faydalarını görecek. Şu anda bile bunları fark edebiliyoruz; bölge insanına ekonomik olarak büyük katkılar sağladı. Lapseki çok daha görünür hale gelecek. Ankara’ya gittiğimde “Lapseki nerede?” diye soranlar oluyordu ama köprü sayesinde Lapseki gündeme geldi ve insanlar Lapseki’yi tanıdı. ●

an hour and a half in the ferry queue to get to Lapseki. When the bridge opens, getting to both Lapseki and the center will be much easier and faster.

I think that the region is still mainly untouched and that it can receive even greater investments. Lapseki is not an industrial town like Biga; it only has a fairly small agricultural industry. 12 percent of Turkey’s nectarine production comes from here. As for cherries, 2.76 percent of Turkey’s produce grows here but 75 percent of that is exported. With the bridge, the produce will get to the markets with more ease. And not just Lapseki but the whole region, including Çanakkale’s center, Biga and Çan, will reap the benefits.

The Bursa-Çanakkale highway runs through Lapseki. Naturally the vehicle density affects the traffic within the district. We will be relieved of this burden with the bridge and the alternative roads. Currently the only route for heavy vehicles is the Gallipoli-Lapseki route which creates problems. It caused many accidents in the past. Three years ago we established the Electronic Monitoring System (EDS) and thankfully since then there’s been no accidents. With the motorway coming into effect, people will be coming here not just for transit but also for a visit. We have a beautiful shoreline. Starting with Lapseki, the whole region will benefit from the bridge, in terms of tourism, new investments, and industry. We can see it even now; the locals have benefited from the economic contributions. Lapseki will become a lot more visible. In the past, when I went to Ankara, I used to get asked about where Lapseki was. Now thanks to the bridge, Lapseki is on the agenda and people have familiarized themselves with it. ●







#### BÖLGELERE VE ARAÇ ÇEŞİTLERİNE GÖRE YOĞUNLUK

	UZUNLUK VE ÇANAKKALE DEVLET YOLLARINA ORANI	GÜNLÜK ORTALAMA TOPLAM ARAÇ YOĞUNLUĞU	OTOMOBİL	ORTA YÜKLÜ TİCARİ TAŞIT	OTOBÜS	KAMYON	AĞIR TAŞIT (TIR VB.)
BOĞAZ ÇEVRESİ	282 km (%56)	%71	%72	%68	%78	%72	%61
ASYA KIYISI	162 km (%32)	%49	%49	%44	%5	%46	%55
AVRUPA KIYISI	120 km (%24)	%27	%24	%24	%28	%26	%6

#### TRAFFIC DENSITY BASED ON REGION AND VEHICLE TYPE

	LENGTH AND ITS PROPORTION TO ÇANAKKALE STATE HIGHWAYS	DAILY AVERAGE OF TOTAL VEHICLE DENSITY	CAR	MEDIUM COMMERCIAL VEHICLE	BUS	LORRY	HEAVY VEHICLE (18-WHEELERS, ETC)
STRAIT ENVIRONS	282 km (56%)	71%	72%	68%	78%	72%	61%
ASIAN SHORE	162 km (32%)	49%	49%	44%	5%	46%	55%
EUROPEAN SHORE	120 km (24%)	27%	24%	24%	28%	26%	6%

#### ÇANAKKALE DEVLET YOLLARI 2019 YILI GÜNLÜK ORTALAMA TAŞIT SAYILARI

	UZUNLUK (KM)	TOPLAM ARAÇ	OTOMOBİL	ORTA YÜKLÜ TİCARİ TAŞIT	OTOBÜS	KAMYON	AĞIR TAŞIT (TIR VB.)
ÇANAKKALE GENELİ	502	156.800	120.064	13.437	2.511	8.178	12.610
BOĞAZ ÇEVRESİ	282	111.756	87.004	9.176	1.953	5.882	7.741
ASYA YAKASI	162	76.181	58.268	5.967	1.258	3.739	6.949
AVRUPA YAKASI	120	35.575	28.736	3.209	695	2.143	792

#### ÇANAKKALE STATE HIGHWAYS 2019 DAILY AVERAGE OF THE NUMBER OF VEHICLES

	LENGTH (KM)	TOTAL NUMBER OF VEHICLES	CAR	MEDIUM COMMERCIAL VEHICLE	BUS	LORRY	HEAVY VEHICLE (18-WHEELERS, ETC)
ÇANAKKALE GENERAL	502	156.800	120.064	13437	2511	8178	12.610
STRAIT ENVIRONS	282	111.756	87.004	9176	1953	5882	7741
ASIAN SIDE	162	76.181	58.268	5967	1258	3739	6949
EUROPEAN SIDE	120	35.575	28.736	3209	695	2143	792

# TARİHİ BİR PROJE İÇİN BENZERSİZ ÜRETİM

## A UNIQUE PRODUCTION FOR A HISTORICAL PROJECT

SPCC geçtiğimiz 30 yıl  
içerisinde farklı alanlarda  
934 projeye imza attı.  
Over the last 30 years,  
SPCC partook in 934  
projects of varied types.



1915Çanakkale Projesi'nin ana tedarikçilerinden biri olan Shanghai Pujiang Cable Co. köprü'nün inşasında ana kabloların üretiminden sorumlu. 2.023 metre orta açıklığıyla 1915Çanakkale Köprüsü, SPCC için şimdiye kadar dünya çapında başarıyla tamamlamış olduğu mega projeler arasında bir ilk olma özelliği taşıyor. Genel Müdür Yardımcısı Luo Guo Qiang, Teknik Direktör Zhang Hai Liang ve Mühendis Jin Fang ile Çin merkezli firmanın tarihçesi ve 1915Çanakkale Projesi'ndeki rolü hakkında görüştük.

One of the main suppliers of 1915Çanakkale Project, Shanghai Pujiang Cable Co. oversees the manufacture of the main cables in the construction of the bridge. With its 2023-meter mid-span, 1915Çanakkale Bridge is a first for SPCC among the worldwide mega projects it has so far accomplished, especially in terms of magnitude. We interviewed the Deputy General Manager Luo Guo Qiang, Technical Director Zhang Hai Liang and Engineer Jin Fang of SPCC about the history of the Chinese company and its role in the 1915Çanakkale Project.



## “Kablo Endüstrisine Has Tasarım, Araştırma ve İnşaat Süreçlerinin Avantajlarını Bir Araya Getiriyoruz.”

### “We Combine the Advantages of Design, Research and Construction in Cable Industry.”

#### LUO GUO QIANG

**SPCC'nin tarihçesi ve yetkinliklerinden kısaca bahsedebilir misiniz? Firmanın son zamanlarda tamamladığı önemli projeler arasında neler var?**

1988'de kurulan firmamız 1994'te Shanghai Pujiang Cable Co. Ltd. (SPCC) adı altında faaliyet göstermeye başladı. SPCC dünya çapında birçok önemli projeye imza attı. Shanghai Nanpu Köprüsü (Çin, 1990) için, dünyanın fabrikada üretilen ilk Yarı-Paralel Tel Kablo (Semi-PWS) kablo askısı, Shantou Körfezi Köprüsü (Çin, 1994) için dünyada asma köprülerde kullanılan ilk Prefabrike Paralel Tel Demeti (PPWS) ve Şangay Stadyumu ile Pudong Uluslararası Havaalanı (PVG) inşaatlarında, mimaride ilk defa kullanılan pin tipi soketli ve bombe başlı soketli kabloları üretti.



**Could you please tell us briefly about SPCC's history and competences? What are the company's most recent significant projects?**

Founded in 1988, the company began operating under the name of Shanghai Pujiang Cable Co. Ltd. (SPCC) in 1994. SPCC undertook many significant projects throughout the world, producing the first factory-made Semi-PWS (Parallel Wire Strand) stay cable for the Shanghai Nanpu Bridge (China, 1990), the first factory made PPWS (Prefabricated Parallel Wire Strand) used in a suspension bridge for the Shantou Bay Bridge (China, 1994), and cables with pin type sockets and swaged sockets for use in architecture for the first time in the construction of the Shanghai Stadium and the Pudong International Airport (PVG).

Günümüzde artık SPCC, dünyanın en büyük kablo üreticisi ve tedarikçisi olarak önde gelen bir firma. Kablo endüstrisine has tasarım, araştırma ve inşaat süreçlerinin avantajlarını bir araya getiriyoruz. Halihazırda Türkiye’de 1915Çanakkale Köprüsü, Çin’de Wenzhou Oujiang Haliç Köprüsü ve Wuhan Wujiang Köprüsü ile Kore’de Hwayang Köprüsü inşaatlarında yer alıyoruz.

**Prefabrike Paralel Tel Demeti (PPWS) yeni bir teknoloji olmasa da uzunluğu 4,3 kilometreyi geçen tel demetleri ile çalışmak zor olabilir. Böyle bir çalışmanın en zorlu tarafları neler?**

2.023 metrelik orta açıklığıyla 1915Çanakkale Köprüsü dünyanın en uzun asma köprüsü. Ana kablosunun uzunluğu 4.300 metrenin üstünde. Böyle bir uzunlukla çalışırken, depolama ciddi bir mesele ama bence en büyük zorluk nakliyat, çünkü en az beş ayrı kaldırma operasyonu gerektiriyor. Her PPWS makarası 115 ton ağırlığında. Her kaldırma operasyonu için başlıca güvenlik önlemlerinin alınması ve dikkatli bir planlama yapılması gerekiyor.

**Makaradan çözme işlemini tarif edebilir misiniz? Üretimin bu aşamasında neler gerekiyor?**

PPWS’in makaradan çözülmesi için oldukça büyük bir alana ihtiyaç duyuluyor. Örnek vermek gerekirse, şu anda dünyanın en uzun asma köprüsü olan Japonya’daki Akashi Kaikyo Köprüsü’nde çözülme testinin rıhtımın dışında bir alanda yapılması gerekmişti. SPCC çözülme testini geçen Mayıs ayında, uzunluğu 1.000 metreden fazla olan kendi atölyesinde gerçekleştirdi. Test sırasında en az iki adet döner tablaya ihtiyaç var; biri çözme, diğeri de tekrar sarma için kullanılıyor. Ürünlerin boyutu düşünüldüğünde kesinlikle çok zor bir işlemdi ancak çözme testini başarıyla tamamladık. ●

Now, SPCC is the biggest cable manufacture-supplier and a leading company in the world. We combine the advantages of design, research and construction in the cable industry. Currently, we are taking part in bridge construction projects such as the 1915Çanakkale Bridge in Turkey, Wenzhou Oujiang Estuary Bridge and Wuhan Wujiang Bridge in China, and Hwayang Bridge in Korea.

**Even though PPWS (Prefabricated Parallel Wire Strand) is not a new technology, strands exceeding 4.3 kilometers in length might prove difficult to handle. What is the most challenging aspect of handling such long strands?**

The 1915Çanakkale Bridge, with a mid-span of 2023 meters, is the longest suspension bridge project in the world. Its main strand exceeds 4300 meters. When it comes to handling strands of this size, besides the difficulty of storage, I think the greatest challenge is transportation, which involves at least five separate lifting operations. Each coil of PPWS weighs 115 tons. For each lifting operation, careful planning is required with major safety precautions.



**Can you describe the unreeling process for us? What are the requirements for this part of the production?**

The unreeling of PPWS requires a lot of space. As an example, for the Akashi Kaikyo Bridge in Japan, which is presently the longest mid-span suspension bridge, the unreeling test had to be carried out at the wharf. SPCC conducted the uncoiling test last May at its workshop which is longer than 1000 meters. At least two turntables are needed during the test, one for uncoiling and the other for recoiling. It was certainly a very difficult process given the size of the products, but we managed to complete the uncoiling test successfully. ●



SPCC çözülme testini, uzunluğu 1.000 metreden fazla olan atölyesinde gerçekleştirdi. SPCC conducted the uncoiling test at its workshop which is longer than 1000 meters.

**“Tasarımın Gerekliklerini, İmalat Seviyesini ve Denetleme Seviyesini Değerlendirmek için Özel Bir Ekip Kurduk ve Genel Ar-Ge Planını Oluşturduk.”**



**“We Set Up a Special Group to Evaluate the Design Requirements, Manufacturing Level, Inspection Level and Formulated the Overall R&D Plan.”**

#### ZHANG HAI LIANG

**Üretim için (makine ya da iş gücü anlamında) özel düzenlemeler yapıldı mı?**

Personel desteği dahil olmak üzere, üretim sürecinin planlanması fabrikanın kendine has prosedürlerine uygun olarak sistemli bir şekilde gerçekleştirildi. Ancak 1915Çanakkale bir mega köprü projesi olduğu için SPCC zaten üretim ve denetleme donanımı üzerine bir Ar-Ge süreci yürütmüştü. Ürettiğimiz ilk PPWS kablunun denetim onaylı değerleri hem geliştirdiğimiz donanımın hem de kullandığımız denetleme yöntemlerinin güvenilirliğini ortaya koydu. Bu güvenilirlik derecesi ayrıca, proje ürünlerinin kalitesinin tasarımın gerekliliklerine uygunluğunu da garanti etmektedir. Sanırım bu saydıklarım, üretime yönelik hayata geçirdiğimiz düzenlemeleri özetliyor.

**Proje sırasında SPCC'nin karşılaştığı en önemli zorluklar sizce neydi? Bu zorlukları aşmak için ne tür çözümler geliştirildi?**

Bu köprü, uzunluğu 4.000 metreyi aşan ilk köprü olarak SPCC'nin tarihi için de bir rekoru kırmış bulunuyor. Nicelikten niteliğe büyük bir sıçramadan bahsediyoruz. Dolayısıyla bizim için en büyük sınav bu oldu. Öncesinde yaptığımız hazırlık çalışmasında tasarım gerekliliklerini, imalat seviyesini ve denetleme seviyesini değerlendirmek için özel bir ekip kurduk ve genel Ar-Ge planını oluşturduk. Bu hazırlıklardan sonra üretim ve denetleme donanımlarımızı daha da iyileştirdik. Bu süreç zarfında Proje'ye dahil olan tüm tarafların üretimimiz, teknolojimiz, diğer kapasite ve yetkinliklerimizin Proje'nin ihtiyaçlarını karşılayıp karşılayamayacağı konusunda şüpheleri olduğunun farkındaydık.



**Have you made any specific arrangements (in machinery or workforce) for the production?**

The plan and the rhythm of the whole production, including personnel support, are carried out in an orderly manner in accordance with the original procedures of the factory. However, prior to 1915Çanakkale, which is a mega bridge project, SPCC had already carried out research and development on its production and inspection equipment. Inspection qualified rates of the first PPWS cable we produced demonstrate reliability of both the equipment we developed, and the inspection methods we utilized. This level of reliability further ensures that the quality of the project products meets the requirements of the design. So, I think these actions sum up our specific arrangements for the production.

**What would you consider to be the main challenges faced by SPCC in the course of this Project? What kind of solutions were employed?**

As the first bridge in human history that is longer than 4000 meters, it surpasses the historical production record of SPCC. It is a leap from quantity to quality, so it was a great challenge for us. In the preliminary

Ancak çözümlenme testinin başarılı bir şekilde tamamlanmasıyla bu zorlukların üstesinden gelebildik.

### **SPCC'nin üretim sürecinin en önemli ve benzersiz yönleri sizce nedir?**

İlk olarak SPCC'nin tasarlayıp geliştirmiş olduğu otomatik sarma donanımını söyleyebilirim. Bu donanım sayesinde PPWS kablunun üretim verimliliğini garanti edebiliyoruz. Bir ekip bu donanımı kullanarak günde 1,5 PPWS üretebiliyor. SPCC çeşitli yerli ve yabancı projelere dahil olduğu için siparişlerin zamanında teslimi kritik önem taşıyor. Ayrıca bizim bağımsız olarak geliştirdiğimiz özel prefabrike cihazlarımızdan ve test donanımlarımızdan söz etmek isterim. Geçmişte üretimden gelen kablolar şantiyede ayrıca manuel bir çalışma gerektirirdi. Bu yalnızca verimliliği azaltmakla kalmıyor, aynı zamanda kalite kontrol açısından da güvenilir bir durum değil. Ar-Ge çalışmalarımız sonucunda, şantiyede kablolar üzerinde manuel çalışmaya duyulan gereksinimi ortadan kaldıracak donanımı ürettik ve sonuçta hem emekten tasarruf etmiş olduk hem de ürün kalitesini güvenceye aldık. Bence bunlar üretimimizin benzersiz diyebileceğimiz iki önemli özelliği. ●



preparatory work, we set up a special group to evaluate the design requirements, manufacturing and inspection levels and formulated an overall R&D plan. After these preparations, we improved our production and inspection equipment. During this process, we were aware that all parties involved had certain doubts regarding our production, technology, inspection and other capacities and capabilities being able to meet the requirements. However, with the successful completion of the uncoiling test, we were able to control and surmount these challenges.

### **If you could highlight the most important or unique aspects of SPCC's production processes, what would they be?**

The first aspect is the automatic wrapping equipment designed and developed by SPCC, which can effectively guarantee the production efficiency of PPWS. By using this equipment, a team can produce 1.5 PPWS per day. As SPCC is involved in various domestic and foreign projects, timely delivery of all orders is critical. Additionally, I would like to tell you about our prefabricated special appliances and testing equipment which are developed by us independently. In the past, the produced cables required a lot of extra manual work on the construction site. This is not only inefficient but also unreliable in terms of quality control. As a result of our research and development work, we created the necessary equipment to eliminate the necessity for such manual work on the construction site, saving labor and ensuring product quality. These are what I would consider to be the two most unique aspects of our production. ●

## **“Türkiye’deki Meslektaşlarımızla İş Birliğimiz Çok Başarılıydı.”**

### **“Our Collaboration with Our Counterparts in Turkey Has Been a Very Successful One.”**

#### **JIN FANG**

#### **Bu Proje'ye nasıl atandınız?**

Bana bu iddialı Proje'de bulunma imkânı sağladıkları için öncelikle yöneticilerime teşekkürlerimi sunmak isterim. Bir mühendis olarak bu Proje'yi bir yılı aşkın bir süre boyunca takip ettim ve Proje'nin gerekliliklerine karşılık gelen teknik dokümanları temin ettim. Tüm bu çalışmalarımın karşılığında Proje'ye atanmış olduğum için onur duyuyorum.

#### **How were you appointed to this Project?**

First allow me to extend my appreciation to my leaders for giving me such a challenging opportunity. As an engineer, I tracked this Project for more than a year and provided corresponding technical documents in accordance with the requirements. Due to this previous participation, I feel very honored to be appointed to this Project.



**Bize 1915Çanakkale Projesi'nde çalışan ekiple ilgili bilgi verebilir misiniz?**

Öncelikle şunu söylemek isterim ki çok çalışkan ve işine hevesle sarılan bir tasarım ekibimiz var. Yeni bilgi ve çalışma anlayışı açısından onlardan çok şey öğrendim. Sorumluluk algıları çok kuvvetli; dikkatli ve titizler. Ama bunun yanında çok nazik oldukları gibi, iyi bir mizah anlayışına da sahipler.

**Türkiye'deki meslektaşlarınızla olan iş birliğinizi nasıl tarif edersiniz?**

Hepsinin çok içten ve sorumluluk sahibi olduklarını düşünüyoruz. Türkiye'deki meslektaşlarımızla iş birliğimiz çok başarılıydı.

**Bizimle paylaşmak istediğiniz herhangi önemli bir anı veya bir anekdotunuz var mı?**

İhale aşamasında yaşadıklarımız aklıma geliyor... Tekliflerin açıklandığı son konferans sırasında Bay Zhou ve Bay Luo'nun kesin ve nihai bir karara vardığı ve konsorsiyum şirketlerinin çoğunluğu tarafından tanınmaya başladığı o an çok önemliydi. Bir de ihaleyi kazandığımız an... İşte o anda ekibimizin görevin gerekliliklerini tamamlamak için sarf ettiği tüm emekleri, zorlukların üstesinden gelmek için ortaya koyduğumuz çabayı hatırlamış ve hiçbirinin boşa gitmediğini anlamıştım. ●

**Would you please give us some information about the team involved in the 1915Çanakkale Project?**

First of all, we have a hard-working and enthusiastic design team. In terms of new knowledge and work attitude, I learnt a lot from them. They are not only responsible, careful, and rigorous but also kind and have a good sense of humor.

**How would you describe your collaboration with your counterparts in Turkey?**

We think they are very sincere and responsible. Our collaboration with our counterparts in Turkey has been a very successful one.

**Are there any significant moments or anecdotes you would like to share with us?**

I think one was during the bidding stage. At the last conference of quotation clarification, Mr. Zhou and Mr. Luo made a firm and final decision and got recognized by the majority of consortium companies. The other one was when the bid was successful. At that moment I recalled all the hard work our team had put in in to complete the task indicators, how we overcame all the difficulties and I felt that those efforts had not been in vain. ●



**İLKLERİN YARATICISI**

Çin'in köprü kablo sanayiindeki ilk profesyonel üretim girişimi olan SPCC geçtiğimiz 30 yıl içerisinde gerçekleştirdiği projelerle dünya çapında başarılar imza attı. Firma çeşitli alanlarda 934 farklı inşaat projesine dahil oldu. Bu projeler arasında 14 asma köprü (800 metreden uzun), üç tabliyeden ankrajlı asma köprü (300 metreden uzun) ve 1915Çanakkale Köprüsü gibi dünyanın ilkleri bulunuyor.

Kablo üreticisi ve tedarikçisi olan SPCC çok katmanlı bir çalışma süreci takip ediyor. Araştırma, tasarım, üretim ve montaj danışmanlığının entegre edildiği, her projenin farklı özelliklerine odaklı özel çözümler sunmaya yönelik bir metodoloji uygulanıyor. İleri seviye teknik donanımı uluslararası laboratuvarlardan aldığı kalite sertifikalarıyla tescillenen SPCC, kusursuz iş yaklaşımıyla ulusal ve uluslararası pek çok ödüle layık görülmüştür.

**BUILDER OF MANY FIRSTS**


As the first professional manufacturing enterprise in China's bridge cable industry, SPCC achieved worldwide success in its projects over the last 30 years. The company partook in 934 construction projects of varied types including 14 suspension bridges (over 800 meters) and three self-anchored suspension bridges (over 300 meters) among which are the world's firsts such as the 1915Çanakkale Bridge.

As a cable manufacturing supplier, SPCC utilizes a complex workflow. It integrates research, design, manufacturing and installation consultation; a methodology to find specific solutions for different aspects of each project. Using advanced technical equipment, SPCC obtained quality certificates from top international laboratories and won many national and international honors for its impeccable business approach.

# ÇANAKKALE İÇİNDE VURDULAR BENİ İN ÇANAKKALE THEY SHOT ME

Binlerce mezar taşı... Doğum tarihlerinin çoğu belirsiz. İster çocuk olsun, ister general... Hepsinde ortak olan, ölüm yılları: 1915. O kadar çoklar ki, sayıları bile belirsiz. Kahramanlıklarıyla yazdıkları destan ise aradan bir asır geçmesine karşın

yattıkları yerin binlerce kilometre ötesinde yankılanacak kadar güçlü.

Thousands of tombstones... Most of the birth dates are unspecified. Whether they are children, or generals... What they share in common is their year of death: 1915. There are so many of them, the exact number is unknown. But the epic story of their heroic lives is vibrant enough to resonate thousands of miles from where they lie, one century after their passing.  CEMAL EMDEN





**ARADAN** 100 yıldan uzun bir süre geçse de “Çanakkale” denince hep o aynı acı yerleşir insanın kalbine. Dünyanın neresinden olursa olsun... Çanakkale’yi adım adım gezerken kulağınıza çalınan da sadece ağıttır. Hangi dilde olursa olsun...

Çanakkale Savaşı’nda hayatını kaybeden asker sayısı halen tartışılrsa da, askerî kayıtlara göre şehit düşen askerlerimizin sayısı en az 57 bin...

**ALTHOUGH** it was more than one hundred years ago, when one hears the name “Çanakkale”, one’s always struck with that same pang of grief, regardless of where one comes from. Walking around Çanakkale, one’s accompanied at each step with the sound of a requiem, sung in a myriad of languages.

Even though the number of soldiers who lost their lives at Çanakkale War is still under dispute, the military records show that Turkey lost at least 57 thousand soldiers.

## Akbaş Şehitliği

Cephenin en önemli ikmal noktalarından biri olan Akbaş Limanı büyük saldırılara maruz kalmıştı. Akbaş Koyu'nun arka kısmında bulunan vadide ise başlıca seyyar sevk hastaneleri bulunmaktaydı. Liman saldırılarında ve hastanede şehit düşenler bu mevkiye toprağa verilmiştir. Şehitlikte 459 sembolik mezar taşı ve 6 metre yüksekliğinde bir anıt bulunuyor. Anıtın her iki cephesinde 754 şehidin ismi yazılı.

## Akbaş Martyrs' Cemetery

As one of the key reinforcement points of the frontline, Akbaş Harbor had suffered major attacks. In the valley behind the harbor were located main mobile dispatch hospitals. Those who were martyred during the harbor attacks or at the hospital were buried here. In the martyrs' cemetery, there are 459 symbolic tombstones and a monument that is 6 meters tall. On both façades of the monument are inscribed the names of 754 martyrs.



## 57. Piyade Alayı Şehitliği

Çanakkale kara savaşlarının başlangıcı sayılan Anzak Çıkarması'nı karşılayan Yarbay Mustafa Kemal Bey'in emrindeki 57. Piyade Alayı, cesaret ve kahramanlıklarıyla her iki tarafın saygısını kazanmış bir birliktir. Mustafa Kemal'in “Ben size taarruzu değil, ölmeyi emrediyorum.” emrine tereddütsüz uyan 57. Piyade Alayı anısına kim tarafından ve hangi tarihte yapıldığı bilinmeyen şehitliğin üzerine 1992’de, Mimar Nejat Dinçel tarafından tasarlanan sembolik bir anıt inşa edilmiştir. ●

## 57<sup>th</sup> Infantry Regiment Martyrs' Cemetery

The 57<sup>th</sup> Infantry Regiment under the command of Lieutenant Colonel Mustafa Kemal Atatürk is the regiment that confronted the ANZAC Landing Troops and earned the respect of both sides with their courage and heroism. The 57<sup>th</sup> Regiment obeyed without hesitation Mustafa Kemal Atatürk's command “I am ordering you not to attack but to die”. It is unknown who built this cemetery and when. In 1992, a symbolic monument was designed by Architect Nejat Dinçel and built on top of the existing cemetery. ●





## Şahindere Şehitliği

Gerçek şehit mezarlarının bulunduğu bir şehitlik olan Şahindere Şehitliği, korunaklı ve suya yakın olması sebebiyle cephe hastanelerinin kurulduğu yerdedir. Bu hastanelerde ve cephede şehit düşen 2.177 şehidin yattığı kabristan en fazla ziyaretçinin geldiği şehitliklerden biridir. Şehitlik 2005 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından inşa ettirilmiş ve ziyarete açılmıştır. ●

## Şahindere Martyrs' Cemetery

Şahindere Martyrs' Cemetery contains real martyrs' graves. It's located where the frontline hospitals were set up because of its sheltered position and proximity to the water. The cemetery where 2177 martyrs who died in this hospital and in battle at the frontline are buried welcomes the highest number of visitors. The cemetery was built by the Ministry of Culture and Tourism in 2005 and opened for visitation. ●



## Soğanlıdere Şehitliği

Şehitliğin karşısında yer alan 7. Tümen'in Sıhhiye Bölüğü'nde tedavileri sırasında kurtarılamayıp şehit düşen askerlerin defnedildiği bu şehitlikte isimleri tespit edilmiş 600 şehit yatmakta. ●

## Soğanlıdere Martyrs' Cemetery

In this cemetery are 600 identified martyrs who died while in treatment at the 7<sup>th</sup> Division Medical Corps that was located across the cemetery. ●



## Kocadere Hastane Şehitliği

Gerçek şehit kabirlerinin yer aldığı bir şehitliktir. Cephede yaralanıp buradaki hastanede şehit düşenlerin anısına 2005 yılında Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından yaptırılmıştır. Özellikle ağır yaralı askerlerin getirildiği hastane imkânsızlıklara rağmen sağlanan düzeni ve temizliği sayesinde altın madalya ile ödüllendirilen tek hastanedir. Ay-yıldız formunda yapılan şehitlikte isimleri tespit edilen 1.353 şehit yatmakta. ●

## Kocadere Hospital Martyrs' Cemetery

Kocadere Hospital Martyrs' Cemetery is a cemetery housing actual graves of martyrs. This cemetery was built by the Ministry of Environment and Forestry in 2005 in memory of those martyrs who were wounded in the frontline and passed away in the hospital located here. The hospital treated the heavily wounded soldiers and despite the lack of resources, it is the only hospital that was awarded with a gold medal for its order and cleanliness. The cemetery was designed and built in the form of a star and crescent and 1353 identified martyrs are buried here. ●



## Çataldere Şehitliği ve Anıtı

1., 5., 6., 27. ve 57. Alaylar'dan kimlikleri tespit edilemeyen 2.835 şehidin yattığı Çataldere Vadisi'ndeki şehitliğe, Yarbay Hüseyin Avni Bey'in mezarının ilerisindeki, taş bloklardan oluşan bir merdivenle ulaşıyor. Cephe hastanelerinde şehit düşenler burada yatmakta. Ayrıca 24 Mayıs 1915 ateşkesiyle birlikte buraya hendekler açılmış ve şehitler toplu olarak defnedilmiştir. ●



## Çataldere Martyrs' Cemetery and Monument

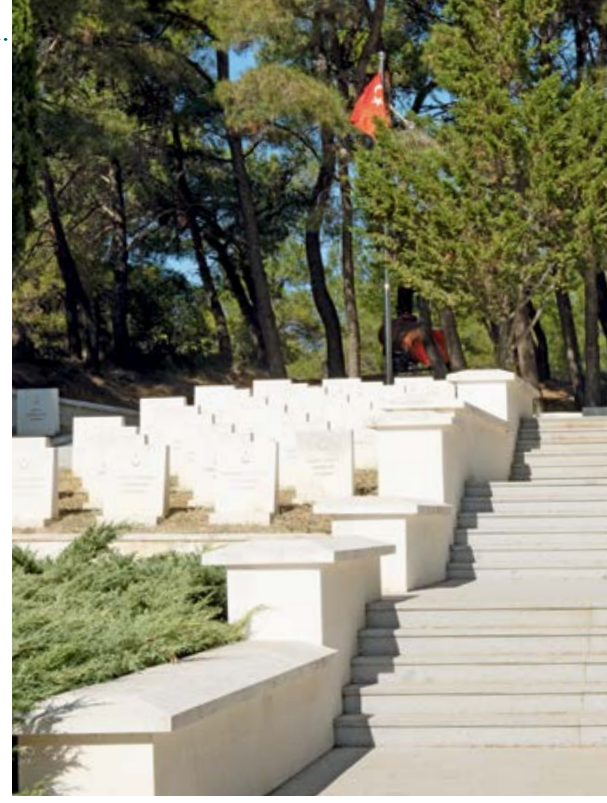
The cemetery in Çataldere Valley where 2835 unidentified martyrs from the 1<sup>st</sup>, 5<sup>th</sup>, 6<sup>th</sup>, 27<sup>th</sup> and 57<sup>th</sup> Regiments are buried can be reached via a staircase of stone blocks not too far from the grave of Lieutenant Colonel Hüseyin Avni Bey. The soldiers buried here are those who passed away at the frontline hospitals. During the ceasefire of 24 May 1915, martyrs were buried in the trenches that were dug up here. ●

## Sargiyeri Şehitliği

Muharebeler sırasında Zığındere Sargiyeri olarak kullanılan bölge, sahra hastanesi olarak işaretli olmasına rağmen 28 Haziran 1915 tarihinde ağır bombardıman altında kalmıştı. Bu nedenle bölgede büyük kayıplar olmuştu. Gerçek şehitliklerden biri olan şehitlik, 28 Haziran - 5 Temmuz muharebelerinde şehit düşen askerler anısına 1945 yılında inşa edilmiştir. Burada bulunan 385 adet mezar taşı ile şehitler anılıyor. Şehitliğin girişinin sağında Prof. Dr. Tankut Öktem tarafından yapılan, biri yaralı diğeri onu taşıyan iki asker heykeli yer almakta ve üzerinde "Aziz Şehidim" isimli şiir bulunmaktadır. ●

## Sargiyeri (Wound Dressing Unit) Martyrs' Cemetery

Used as the Zığındere Wound Dressing Unit during the battles, this place was marked as the field hospital. Despite that fact, it was heavily bombed on 28 June 1915 causing the loss of many lives. One of the cemeteries holding real graves, this cemetery was built in memory of the soldiers who were martyred during the battles of 28 June – 5 July. The martyrs are commemorated with 385 tombstones installed here. On the right side of the entrance to the martyrs' cemetery is a sculpture by Prof. Dr. Tankut Öktem depicting a soldier carrying another wounded soldier. The sculpture is engraved with the poem "Aziz Şehidim" (Oh, My Saintly Martyr). ●





## Nuri Yamut Anıtı

1943 yılında Gelibolu 2. Kolordu Komutanı iken İstanbul'daki iki evini satıp anıtı yaptıran Nuri Yamut Paşa'nın adını taşıyan şehitlik, 26 Haziran - 12 Temmuz 1915 tarihleri arasında gerçekleşmiş Zığındere Savaşları'nda şehit düşen 6.395 er ve erbaş adına inşa edilmiştir. Bölgeden çıkarılan binlerce insan kemiği, üzerinde "Şehitlik 1915" yazan mermer kaidenin altına gömülmüştür. ●

## Nuri Yamut Memorial

In 1943, when Nuri Yamut Pasha was the Gallipoli 2<sup>nd</sup> Army Corps Commander, he sold his two houses in Istanbul and had this memorial built. Named after him, the cemetery was built in memory of 6395 privates and non-commissioned officers who were martyred during the Zığındere Wars that took place in 26 June – 12 July 1915. Thousands of human bones excavated from the area are buried under the marble pedestal which is engraved with the inscription "Martyrs' Cemetery 1915". ●



## Lone Pine Anıtı ve Mezarlığı

En kanlı çatışmaların yaşandığı yer olduğu için “Şehitler Tepesi” olarak da anılan mezarlık, Gelibolu’daki en büyük Avustralyalı şehitliğidir. Mezarlığın doğusunda kalan 14 metre yüksekliğindeki anıtın üzerinde naaşları bulunamamış 4.936 askerin isimleri yazıyor. Çoğu Avustralyalı 1.167 askerin bulunduğu mezarlığın kuzeyindeki siperler arasında kalan bölge ise ölen askerlerin cansız bedenleriyle kaplı olduğu için Anzaklar tarafından “Dead Man’s Ridge” (Ölü Adam Sırtı) olarak da anılmaktadır. “Lone Pine” (Yalnız Çam) ismini, Avustralyalı askerlerin 25 Nisan 1915’te çıkarmadan buraya geldiklerinde büyüdüğünü gördükleri tek çam ağacından alıyor. ●

## Lone Pine Monument and Cemetery

Known as the “Martyrs Hill” for being the grounds where the bloodiest battles took place, this cemetery is the largest Australian martyrs’ cemetery in Gallipoli. The 14-meter-tall monument located to the north of the cemetery is inscribed with the names of the 4936 soldiers whose bodies have not been found. Between the trenches located to the north of the cemetery, which holds in its bosom 1167 soldiers, most of whom are Australians, lies an area that is known by the ANZAC’s as “Dead Man’s Ridge” because it is literally covered with the lifeless bodies of the soldiers. Lone Pine was named after the single pine tree seen by the Australian soldiers who landed here on the 25<sup>th</sup> of April 1915. ●



## Seddülbahir Fransız

### Askeri Mezarlığı

Cezayir, Fas ve Senegal'den gelen Fransız askerleri için 1930'da yapılan anıt ve mezarlık Gelibolu'daki tek Fransız mezarlığıdır. Morto Koyu'na bakan yamaç üzerinde kurulan anıt, Çanakkale Savaşları sırasında yapılan Fransız mezarlıklarının bir araya getirilmesi ile oluşturulmuştur. ●

## Seddülbahir French

### Military Cemetery

The memorial and cemetery built in 1930 for the French soldiers coming from Algiers, Morocco and Senegal is the only French cemetery in Gallipoli. Built on the hillside facing the Morto Bay, this cemetery integrates all French cemeteries that had been built during the Çanakkale Wars. ●



# “HEM ZİYARETÇİLER HEM DE SAKINLER MAĞDUR”

## “BOTH VISITORS AND LOCALS ARE EQUALLY AGGRIEVED”

Çanakkale bölgesinde hizmet veren tur rehberleri ve Tarihi Alan kılavuzları, Gelibolu Yarımadası'nı ziyaret etmeye çalışanların feribot kuyruklarında yaşadıkları zorlukların hem tanıkları hem de bizzat mağdurları. Salgın nedeniyle internet üzerinden görüntülü konuşmalarla bilgi aldığımız rehber ve kılavuzlar, ulaşım güçlüğünden dolayı ziyaretçilerin yanı sıra bölge sakinlerinin de büyük sıkıntılar çektiğini söylüyorlar.

Tour guides and designated guides for the Historical Site are both familiar with and aggrieved by the long ferry queues suffered by those who try to visit the Gallipoli Peninsula. On account of the pandemic, we set up online interviews with the guides who told us that the difficulty of transportation poses problems not only for the visitors but also for the locals.





## “İstanbul Gibi Trafik Çilesi Çekiyoruz.”

## “Much Like Istanbul, We Suffer from Traffic Congestion Here.”

**ABDULLAH TURAN** Tarihi Alan Kılavuzu Historical Site Guide

Tarihi Alan’a hafta sonları 1.500 otobüs dolusu ziyaretçi geldiği oluyor zaman zaman. Özellikle Anadolu’dan saatlerce yol yapıp gelenler feribot kuyruklarında, gününbirlik bir ziyaret için çok kıymetli olan iki-üç saati kaybediyorlar. Örneğin, Anadolu’dan gelecek gruplarla 14.00’te Kilitbahir Limanı’nda buluşmak için sözleşiyoruz. Çanakkale’de öyle bir kuyruk oluyor ki bazıları ancak saat 18.00 olduğunda gelebiliyor. Geliş saatleri belli olmadığı için mecbur bekliyoruz ve başka bir grup alamıyoruz. Turu iptal edenler bile oluyor.

Trabzon gibi Anadolu’nun uzak şehirlerinden veya Balkanlar’dan gelen ziyaretçiler, “Keşke daha önce gelebilseydik, keşke bir günümüz daha olsaydı.” diye üzülüyorlar. Hiç unutmam, bir tarım işçisi grubu vardı Anadolu’dan gelen. Hava yağmurluydu ve şemsiyeleri yoktu.

Hepsi yoğun yağışa rağmen sabahın erken saatlerinden akşama kadar her durakta indiler, dua ettiler. Üşüteceksiniz diye uyardım. İçlerinden biri “Benim dedem gelmiş hem üşümüş hem savaşmış, üstelik şehit olmuş. Biz üşütsek ne yazar.” dedi.

Söylemeye çalıştığım şu ki, burada çok farklı bir manevi hava var ama insanlar kuyrukta bekleyerek gelince akılları dönüş yolunda oluyor ve bu manevi havayı teneffüs edemiyorlar. Veya Manisa’dan gelen biri akşam hava kararmadan Aynalı Çarşı’yı gezmek istiyor. Gemi kuyruğunda geçen saatler sonrası bu hayalleri suya düşüyor. Gelenlerin eğer maddi olanakları iyi değilse ve gününbirlik ziyaretler için buradalarsa tüm tur programları da aksamış oluyor. Konaklama kapasitesi sınırlı olduğu ve özellikle de yazın fiyatlar

The Historical Site has been known to welcome 1500 bus loads of visitors during some weekends. Especially when those traveling long distances from Anatolia get stuck in ferry queues, they end up losing some very precious hours out of their day-trips. For example, we make a plan to meet the Anatolian groups at Kilitbahir Port at 14.00, but the queue in Çanakkale can be so long that they don’t arrive before 18.00. Since there is no precision regarding times of arrival, we are obliged to wait, which means we can’t take on another group. Sometimes people cancel their bookings altogether.

Visitors coming from distant towns of Anatolia like Trabzon, or maybe the Balkans, express their disappointment for how little time they got to have on the tour, they often wish they had one more day. I

always remember this particular group of agricultural laborers from Anatolia. It was raining and they had no umbrellas. Despite the heavy rain they got off the bus at every stop to pray, and continued to do so from early morning till evening time. I warned them about catching a cold. One of them said: “My grandfather came here, he was cold but he kept fighting and he became a martyr here. Maybe we’ll catch a minor cold, it hardly compares.”

What I am trying to say is that a very spiritual aura is present here but when people arrive after having waited in a queue for so long, they can’t help but think about the way back which hinders their ability to stay in the moment and take in the spiritual air. Or maybe someone coming from Manisa wishes to walk around Aynalı Çarşı before dark. After hours of waiting in the ferry queue, that wish becomes impossible to fulfill. If the visitors have limited finances and can’t actually afford more than a day-trip, the ferry queue ends up sabotaging their entire program. Since the town has a limited capacity to accommodate tourists and the prices go up in the summer, most of the visitors find it very hard to plan for two days here.

The five-kilometer road that lies between Eceabat and Kilitbahir is a double-lane road with traffic flowing in opposing directions. On account of the ferry queue it is used as a triple-lane road. Considering that on one

Çanakkale Şehitlikleri’nin ziyaretçi sayısı her yıl 2,5 milyonu geçiyor. Yarımada, özellikle hafta sonlarında binlerce kişiyi ağırlıyor. Çanakkale Martyrs’ Cemetery receives more than 2.5 million visitors every year. The peninsula welcomes thousands of people especially on the weekends.



arttığı için, pek çok ziyaretçinin iki güne yayılan programlar yapması zor oluyor.

Eceabat ve Kilitbahir arasındaki beş kilometrelik yol, gidiş ve geliş olarak iki şerit halinde. Feribot kuyruğu nedeniyle bu yol üç şeritli olarak kullanılıyor. Yolun bir tarafının deniz olduğunu düşünürseniz ne kadar büyük bir sıkıntı yaşandığını anlarsınız.

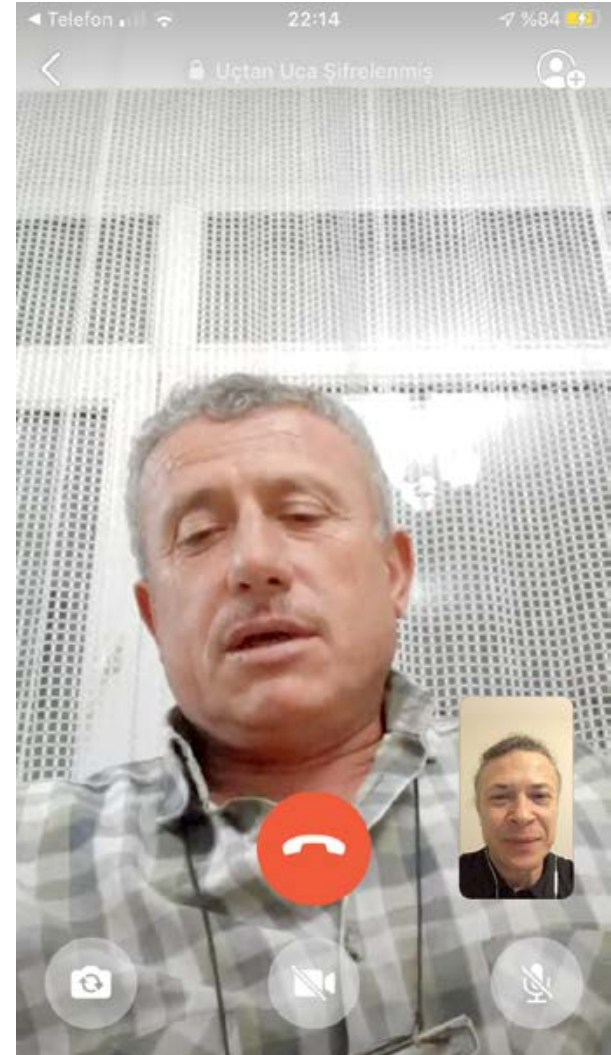
Kilitbahir Köyü'nde yaşayanlar olarak Eceabat'a alışverişe gitmek bile bizim için sorun olabiliyor. Eceabat'tan dönüşte kuyrukta bekleyenler bizi sırayı bozmakla suçluyor. Feribota binmeyeceğimizi anlatmakta güçlük çekiyoruz. Zaman zaman kolluk kuvvetlerinden yardım istediğimiz oluyor. 5.000 nüfuslu yerde yaşıyoruz ama İstanbul'da yaşar gibi trafik çilesi çekiyoruz. Eşim bir düğüne giderken kuyrukta bekleyen otomobillerden inen bir çocuğa başka bir aracın çarpmasına tanık oldu ve bu anı unutamıyor. Oğlum her sabah Çanakkale'ye, Anadolu Lisesi'ne gidiyor. Sis yüzünden seferler iptal olunca sınavlara giremiyor. Veya karşı tarafta mahsur kalıyor. Endişe içinde bekliyoruz. Bir keresinde futbol oynarken dizinden aldığı bir darbe nedeniyle yarasında enfeksiyon başlamış. Sağlık ocağına gittik, ilaç verdi doktor ama geçmedi. Çanakkale'ye tekrar gittiğimizde hastaneye gitmemiz gerektiğini söylediler. Atladık arabaya ama inanılmaz bir kuyruk var. Ambulanların feribota biniş önceliği var ama bizim hastamız otomobilde; kimse de sırasını vermek istemiyor. Üç saat bekledikten sonra binebildik feribota. Başka bir gün, Edirne'den İzmir'e cenazeye gitmeye çalışan bir insanın çaresizliğine tanık oldum. "Bir köprü olsaydı, bunlara muhtaç olsaydı 100 değil, 200 lira verip geçerdim." dedi.

Köprü hizmete girince çok daha fazla insan, çok daha rahat bir şekilde burayı ziyaret edebilecek. Bölge sakinleri de trafik yükünden kaynaklanan sıkıntılardan kurtulup rahat edecek. Ulaşım kolaylaşınca buraya gelmek isteyen insanların sayısı artacak. Geçiş için değil, turizm için gelecekler. Ulaşım engelleri kalkınca kalkınma olur. Köprü tamamlanmadan etkileri görülmeye başladı zaten. İstanbul'dan birçok insan yarımada arazi almaya başladı. Yarımada ve Çanakkale'yi çok parlak bir gelecek bekliyor. Ulaşım kolaylığıyla sadece turizm değil, diğer sektörlerde de yatırımlar çoğalacak. Ayrıca bu köprü, sembol bir Proje olduğu için de bir vatandaş olarak gurur duyuyorum. ●

side of the road lies the sea, you can appreciate the extent of the problem.

As local inhabitants of the Kilitbahir village, even going to Eceabat for shopping can be problematic for us. On the way back from Eceabat, people waiting in the queue accuse us of disrupting the line. We have difficulty explaining we won't be using the ferry. Sometimes we have to ask for the help of law enforcement officers. Our town has a population of 5000 but we suffer from traffic congestion as if we live in a city as big as Istanbul. Once on her way to a wedding, my wife witnessed a little child getting out of a car in the queue and getting run over by another car. She can't forget that moment. My son goes every morning to the Anatolian Highschool in Çanakkale. When the ferry rides get cancelled because of the fog, he can't go and take his exams, or he gets stranded on the other side. We wait for his return ridden with anxiety. Once he injured his knee playing football and the wound got infected. We went to the health clinic, the doctor prescribed medicine but it didn't work. When we went back to Çanakkale, they referred us to the hospital. We got in the car but the queue was incredibly long. Ambulances are given priority in the ferry queue but our patient was in the car and noone was willing to give up their turn. We had to wait for three hours to get on the ferry. On another occasion, I witnessed the despair of a person travelling from Edirne, trying to make it in time for a funeral in İzmir. He said: "If there was a bridge, I would rather pay not 100, but 200 liras than put up with this."

When the bridge opens, many more people will be able to visit here in much more favourable conditions. The locals will be relieved of their problems stemming from the burden of traffic. When the transport becomes easier, the number of people wishing to visit here will increase. They will come not just for transit but for tourism. When there are no obstacles hindering transportation, there will be development. With the bridge only half complete, we have already started experiencing its positive impacts. Many people from Istanbul have started buying land here. A very bright future awaits the Peninsula and Çanakkale. The ease of transport will encourage investments not just into tourism but other sectors as well. I am also feeling proud as a citizen because of the symbolic significance of this Project. ●



## “Kuyruklarda 10 Saat Harcanıyor.”

## “Up to 10 Hours Wasted in Queues.”

### YURTSEV YARICI Tur Rehberi Tour Guide

1996'dan beri bu bölgede turizm sektöründe çalışıyorum. Feribot, yayalar için özellikle güzel havalarda iyi bir ulaşım imkânı. Ancak Nisan-Mayıs aylarında ve bayram tatillerinde yaşanan yoğunluk işimizi olumsuz yönde etkiliyor. Programlarımızı feribot kuyruklarını hesaba katarak hazırlıyoruz. Örnek verecek olursam, Anadolu'dan yola çıkan bir turist kafilesini taşıyan otobüsün saat 10.00'da başlayacak bir tura yetişebilmesi için 04.00'te sığraya girmesi gerekebiliyor. Akşamüstü 16.00 gibi biten bir tur sonrası feribota binmeleri ise 20.00'yi bulabiliyor. Yani sekiz saatlik bir tur için insanlar 10 saatlerini feribot kuyruklarında harcamış oluyor.

Köprü gibi bir alternatif olmadığı için, hava koşulları nedeniyle iptal olan seferler yüzünden de mağduriyetler yaşıyoruz. Mesela yaklaşık iki yıl önce, Eceabat'ta sis yüzünden seferler iptal oldu. Konaklama kapasitesi sınırlı olduğundan otellerde yer bulamadık. Otobüs içinde uyuduk. Toplamda 16 saat mahsur kaldık. Kafelerde bile yer kalmadı. Böyle zamanlarda feribot personeli ve yolcular arasında tartışmalar oluyor. Yolcular, “Radar yok mu? Ben karşıyı görebiliyorum, niye gitmiyoruz?” diye öfkeyle isyan edebiliyorlar. Yabancı turistlerin ilk tepkisi “Neyi bekliyoruz?” diye sormak oluyor. Feribot beklediğimizi söyleyince de bu kez köprü olup olmadığını soruyorlar.

Onlar genelde sakin kalsa da sosyal medyada yaptıkları paylaşımlarda, “Ulaşım kötü.” notunu eklemeyi unutmuyorlar. Bayramlarda yaşanan yoğunluk ise dayanılmaz boyutlara varıyor. Kilitbahir'deki feribot kuyruğu Eceabat'a ulaşıyor. Eceabat'taki kuyruk Gelibolu'na yaklaşıyor. Nereden baksanız 25-30 kilometreye varıyor kuyrukların uzunluğu. Bizim günlük hayatımızı da etkiliyor.

Otomobile atlayıp bir akrabanızı ziyarete gidemiyorsunuz. Yaya olarak karşıya geçip, toplu taşımayla ulaşmayı tercih ediyoruz gideceğimiz yere. Yoğun dönemlerde Çanakkale'nin tek bir caddesi bölge sakinlerinin kullanımına kalıyor. Sabahlara kadar kirlilik ve gürültü kaynağı oluyor kuyrukta bekleyen araçlar.

Köprü bölgede yaşayanlar için çok iyi olacak. Araç kalabalığı ve trafik azalacak, hayat kalitesi

I've been working in the tourism sector in this region since 1996. The ferry is a fine means of transport for pedestrians especially in nice weather. Having said that, especially in April and May and on bank holidays, the traffic overload has a negative impact on our business. We plan our itineraries in consideration of the ferry queues.

For example, a bus carrying a group of tourists travelling from Anatolia needs to line up for the ferry at 4 a.m. to make it in time for a tour that starts at 10 a.m. Likewise, after a tour that ends at 4 p.m., it can be as late as 8 p.m. for the group to get on the ferry. So for a tour lasting 8 hours, people end up spending 10 hours in ferry queues.

Without the option of a bridge, we are also aggrieved by the cancellations in the ferry schedule due to adverse weather. For example, about two years ago, the ferry rides got cancelled in Eceabat on account of the fog. We couldn't find boarding in hotels because of limited bed capacity. So we ended up sleeping in the bus. We were stranded for a total of 16 hours. Even the cafes were filled to capacity. On such occasions, arguments break out between the ferry crew and passengers. The passengers can protest in anger asking whether the ferry has no radar, because they can see the other side and they don't understand why the ferry isn't working. The foreign tourists' first reaction is “What are we waiting for?” When we tell

them we are waiting for the ferry, they ask whether there's no bridge. Even though they generally tend to maintain their calm, in their comments posted online, they add the note: “Transport is bad.” The overload during bank holidays can be simply unbearable. The ferry queue in Kilitbahir can reach as far as Eceabat. The queue in Eceabat approaches Gallipoli. The length of the queues is easily 25-30 kilometers on such days. It affects our daily lives, too. One can't just get in the car and visit a relative. So we prefer to make the crossing as pedestrians and use public transportation on the other side. During busy periods, only one street of Çanakkale can





artacak. Geçiş için gelenleri ne biz göreceğiz ne de onlar bizi. Gecenin ortasında çalan kornaları duymayacağız. Tur planlarımızı daha kolay yapacağız. Köprü teknolojidir ve teknolojinin insan hayatına hiçbir zararı olmamıştır şimdiye dek. Ben bölgenin kalkınmasına, yeni yerleşim birimlerinin oluşmasına çok büyük katkı sağlayacağını düşünüyorum köprünün. Çünkü bazı insanların tek bir şansı oluyor burayı ziyaret etmek için. Hollanda'dan bir misafirimiz vardı, hiç unutmam. Kar yağdığı için yollar kapalıydı ama "Ben bir daha gelemem buraya, olsun yürürüm." dedi. Bazı şehitliklere yürüyerek ulaştık. Yani insanların bu kadar çok değer ve önem verdiği bir bölgeye ulaşımın çok daha kolay olması gerekiyor. Bu da ancak köprüyle sağlanır. ●

be used by local residents. The cars waiting in the queue until wee hours of the morning make a lot of noise and create pollution.

The bridge will do the locals a lot of good. There will be less vehicles and traffic, life quality will improve greatly. We won't be seeing those in transit and vice versa. We won't be hearing horns in the middle of the night. We will plan our tours with more ease. A bridge means technology and technology has been harmless to human life so far. In my opinion, the bridge will contribute to regional development and to the creation of new residential areas. Some people get only one chance in a lifetime to visit this place. Once we had a guest from the Netherlands. The roads were blocked with snow but she said "I won't be able to come back here again, I don't mind walking". So we went to some of the martyrs' cemeteries on foot. In other words, a site that is so precious and cherished by so many people needs to be a lot more accessible in terms of transport and that is only possible, in this case, with a bridge. ●

## “Kuyruğa Göre Program Yapıyoruz.”

### “We Plan Our Itineraries with the Queue in Mind.”

**BARIŞ YEŞİLDAĞ**  
Tur Rehberi **Tour Guide**

Çanakkale bölgesi, Nisan-Ekim arası çok yoğun bir araç trafiğine maruz kalıyor. Feribotlar bu trafiği taşımakta güçlük çekiyor. Bu da hem bölge sakinlerine hem de ziyaretçilere çok büyük sıkıntılar yaşıyor. Şehitlik turlarında otobüslerin belli bir saatte tekrar Çanakkale'ye dönmüş olması gerekiyor. Feribot kuyruklarında çok fazla zaman kaybediyorlar. Türkiye'nin dört bir yanından gelen insanlar bunun sorumlusu

Çanakkale region receives very dense traffic between the months of April and October. The ferries can't really handle this traffic which creates problems both for the locals and visitors. During the martyrs' cemetery tours, the buses need to be back in Çanakkale at a designated hour. A lot of time gets lost in the ferry queues. People travelling from all over Turkey hold the guides responsible for this mishap. The big buses have to use the Eceabat-Çanakkale

**Kuyruklar yüzünden**  
**Çanakkale'nin imajı da**  
**etkileniyor.**

**These queues have**  
**an adverse effect on**

**Çanakkale's image.**

olarak rehberleri görüyorlar. Büyük otobüsler Eceabat-Çanakkale hattını kullanmak zorunda. 27 kişiye kadar taşıma kapasitesi olan araçlar Kilitbahir'den geçebiliyor ama oradaki gemilerin kapasitesi de sınırlı olunca yine kuyruklar oluşuyor.

Avusturalyalı iki misafir özel şoförleriyle birlikte İstanbul'dan Eceabat'a geldi. Yurt dışından gelenlere Anzak turu yaptırıyoruz. Gelibolu Yarımadası'nın kuzeyinde yer alan Avusturalya ve Yeni Zelanda mezarlıklarını dolaştırıyoruz. Akşamüstü saat 16.00'da Eceabat'a geldik. Baktık çok kuyruk var, Kilitbahir'e gittik. Orada da iki buçuk saat beklemek zorunda kaldık. Çanakkale'ye vardığımızda 19.00 olmuştu. Programda Truva da vardı, yetişiriz umuduyla gittik ama yetişemedik. Çok büyük hayal kırıklığına uğradılar, bir gün için gelmişlerdi çünkü. Ziyaretçileri önceden uyarmamıza rağmen aksaklıklar yaşanabiliyor. Zaman planlarımızı feribot kuyruklarına göre yapıyoruz.

Zaman planlaması yaparken hep bir pay bırakmak zorunda kalıyoruz. Güzergâhı değiştirdiğimiz oluyor. Normalde Tarihi Alan turunda kronolojiye uyarız. Önce 18 Mart'ta biten deniz harekâtını, sonra 25 Nisan'da başlayan kara harekâtını anlatırız. Öğleden önce yarımadanın güneyindeki Seddülbahir bölgesi ve tabyalar gezilir;

öğleden sonra kuzeye, Arıburnu bölgesine geçeriz. Biz bir an önce kuyruğa girebilmek için güzergâhı değiştiriyoruz. Önce kuzeye Arıburnu'na gidiyoruz. Sonra güneye, Seddülbahir'e geçiyoruz, çünkü Eceabat'a daha yakın. Saat 16.00 gibi kuyruğa girersek iki saat bekleriz. Daha geç kalırsak bu süre altı saate kadar uzar. Kuyruklar yüzünden Çanakkale'nin imajı da etkileniyor. Aynalı Çarşı, Truva Atı, Deniz Müzesi gibi yerler programda olsa da çoğu zaman gidilemiyor.

Çanakkale'de yaşayan halk da olumsuz etkileniyor. Özellikle yaz aylarında birçok yol kapatılıyor, tek yönlü hale geliyor ve feribot kuyruklarına ayrılıyor. Otomobille Çanakkale merkeze gitmek imkânsız hale geliyor. Ayrıca tartışmalar çıkıyor, insanlar kavga etmeye başlıyor. Defalarca kavgaya tanık oldum, jandarma gelip ayırıyor. Çanakkale'de yaşamak yazları çileye dönüşüyor. Sadece zaman kaybı değil, inanılmaz bir yakıt



line. Vehicles with a capacity of up to 27 people can pass through Kilitbahir, but since the ferries have limited capacity, that doesn't stop queues from forming.

Once, two Australian guests and their driver arrived in Eceabat from Istanbul. We were leading an ANZAC tour for overseas tourists. Australian and New Zealand cemeteries located in the north of the Gallipoli Peninsula were on our itinerary. We came to Eceabat at 4 p.m. Seeing the length of the queue, we went on to Kilitbahir. We ended up having to wait there for two and a half hours. By the time we got to Çanakkale, it was 7 p.m. We had Troy in the program, and we were hoping to make it in time but we couldn't. The guests were greatly disappointed because they had come for one day only. Even though we warn the visitors in advance, there can still be setbacks. We plan our itinerary always with the queue in mind.

When we make our schedules, we always plan for contingencies. We may have to change the route sometimes. Normally we conduct the Historical Site tour on a chronological basis. First we talk about the naval operation which ended on the 18<sup>th</sup> of March, then the ground war which started on the 25<sup>th</sup> of April. Before noon, we walk around Seddülbahir and the bastions on the south of the peninsula; in the afternoon we go north to Arıburnu. But we change the route to get in the queue as soon as possible. First we go north to Arıburnu, then go south to Seddülbahir, because it is closer to Eceabat. If we get in the queue around 4 p.m., we have to wait for about two hours. If we are even later than that, then the wait can extend to six hours. These queues have an adverse effect on Çanakkale's image. Even though sites like Aynalı Çarşı, Trojan Horse, Naval Museum are in the itinerary, we often can't go there.

Locals in Çanakkale suffer the negative effects as



**Sadece zaman kaybı değil, inanılmaz bir yakıt israfı da yaşanıyor.**

**Not only time but also incredible amounts of fuel get wasted.**

israfı da yaşanıyor. Her kuyruk gördüğümde merak ediyorum; kuyruktaki binlerce araç, saatlerce dur-kalk yaparak acaba ne kadar yakıt harcıyor?

Köprü sayesinde bu sıkıntılardan kurtulacağız. Sadece yakıt israfından kurtulmak bile bence ekonomiye katkı sağlayacak. Daha köprü bitmeden ekonomik etkilerini görmeye başladık. Arazilerin değeri arttı. Gününbirlik ziyaretlerin kolaylaşmasıyla da turizme çok büyük katkı sağlayacak bu proje. ●

well. Especially in summer months, many roads get closed off, a double-lane road becomes single-lane because one lane gets assigned to the ferry queue. It becomes impossible to get to the center of Çanakkale. Arguments break out, people start fighting. I have witnessed so many fights where the military police had to intervene. Living in Çanakkale becomes a painful ordeal in the summer. Not only time but also incredible amounts of fuel get wasted. Every time I see a queue, I wonder how much fuel is consumed by these thousands of cars that stop and start for hours on end in the queue.

Thanks to the bridge, we will be relieved of these problems. Just stopping the wastage of fuel is going to contribute to the economy. We have started seeing the positive impacts of the bridge even before it's completed. The land prices have gone up. When the project provides ease of access for day-trips, it will have contributed immensely to tourism. ●

## “Köprünün Ekonomik Katkıları Şimdiden Görülüyor.”

### “The Bridge’s Economic Contributions are Already Conspicuous.”

**MELEK CAN** Tarihi Alan Kılavuzu **Historical Site Guide**

Özellikle bayram tatili dönemlerinde sekiz saat feribot kuyruğunda beklediğimi hatırlarım. Köprü projesi geç bile kaldı, çünkü hem ziyaretçiler hem de yerli halk yıllardır mağdurdur. Yarımadadan Çanakkale'ye alışverişe gelmek isteyenler bile gelemiyor. Çarşıda dükkânı olan da Çanakkale içindeki evine gidemiyor. Sadece bayram tatillerinde değil, yaz aylarında gurbetçilerin de gelmesiyle insanlar kuyruklarda çile çekmeye başlıyor. Aç ve susuz, temel ihtiyaçlarını gideremedi acınacak hale geliyorlar. Bir Çanakkale sakini olarak kuyruklarda çıkan tartışmalara, kavgalara tanık olmak beni çok üzüyor.

Alan kılavuzları arasında bir mesaj grubumuz var. Gün içindeki yoğunluklara göre programlarımızı ve güzergâhlarımızı değiştirmek zorunda kalıyoruz. Anlatımları araç içinde yapıyoruz

Especially on bank holidays, I have sometimes waited in the ferry queue for up to eight hours. The bridge project is long overdue, because both locals and visitors have been aggrieved for years. People living on the peninsula can't even come to Çanakkale for shopping. People who run shops in the market can't go to their homes in Çanakkale. It's not only on bank holidays that the people suffer in the queues, it's also in the summer months when

**İnsanlar geçiş güzergâhı olduğu için değil; gezmek, yemek yemek için buraya gelecek.**  
**People will come here not only because it is a transit route, but for dining and sightseeing.**

the expatriates come back to visit their families. People waiting in the queues get hungry and thirsty, they fall into a pitiful state, unable to meet their basic needs. As a local resident of Çanakkale, witnessing the quarrels and fights breaking out in the queues makes me very upset.

The site guides have an online chat group. We are often obliged to make changes to our tour schedules and routes



mecburen, alanda anlatım mümkün olmadığı için. Bu da ziyaretlerin verimini düşürüyor.

Tarihteki akışa göre önce deniz savaşları için yarımadanın güneyini, sonra da kara savaşları için kuzeyi ziyaret etmemiz gerekirken tam tersi bir güzergâh belirlemek zorunda kalıyoruz. Hatta bazen kuzey ziyaretini iptal etmek zorunda kaldığımız bile oluyor; layıkıyla bir ziyaret gerçekleştiriyoruz. İnsanların akli dönüş yolunda ve kuyruklarda oluyor.

Anadolu'dan gelenlerin sabah saatlerinde kuyruğa girmesi lazım; eğer bir saat geç kalırlarsa bekleme süreleri ikiye, üçe katlanıyor. Turlara sabah 06.00 gibi başlıyoruz ki programa uyabilelim. Buna rağmen saatlerce yol yapıp buraya gelen ziyaretçiler bazı yerleri göremeyince büyük hayal kırıklığı yaşıyor. Düşünün Antalya'dan 12 saat yol yaparak buraya ulaşmış biri, Conkbayırı'nı görmeden dönmek zorunda kalıyor. Son zamanlarda ziyaret sayıları da azalmaya başladı. Köprüyle birlikte daha çok ziyaretçi gelmeye başlayacak diye umut ediyorum.

Köprü'nün ekonomik faydaları ise şimdiden görülebiliyor. İnsanlar bölgeye göç etmeye başladı. Arazi fiyatları arttı. Köprü'nün hizmete girmesiyle Çanakkale daha huzurlu olacak. Gecenin bir vaktinde kornalarla, bağırışmalarla uyanmayacağız. Yeni yerleşimler oluşmaya başladı. Lapseki, Çanakkale'nin en küçük ilçelerinden biriydi ancak son üç yılda iki-üç kat büyüdü. Siteler yapılıyor, konut fiyatları artıyor. Hastane yapıldı ilçeye. Ulaşımın rahatlamasıyla bölgede yeni turizm değerleri ortaya çıkacak. İnsanlar geçiş güzergâhı olduğu için değil; gezmek, yemek yemek için buraya gelecek. Ayrıca yakında Parion Antik Kenti ziyarete açılacak. Ziyaret için bir gün ayırmak gereken Troya Müzesi'ne daha çok insan gelecek. ●

depending on how busy it gets on site during the day. We have to do the narrations inside the vehicle since it won't be possible to do it on site. All of that diminishes the efficiency of the tour.

Chronological order of the historical events requires us to visit the south of the peninsula first, to recount the naval battles, and then the north for the ground wars. But because of this traffic problem, we are obliged to reverse this route. Sometimes we even have to cancel the northern trip altogether, which means we can't give the tour its due. People worry about the way back and the queues. Those coming from Anatolia need to queue up from early morning; if they're only one hour late, the waiting time doubles and triples. We start the tours at 6 a.m. so that we can keep up with our schedule. Despite this early start, when visitors don't get to see everything, they're very disappointed. Imagine someone who has travelled for 12 hours to get here from Ankara, and he has to get back without having seen Conkbayırı. Also recently, there's been a drop in the number of visitors. I am hoping for that number to rise again when the bridge opens.

The bridge's economic contributions are already conspicuous. People have started relocating here. Land prices have gone up. When the bridge becomes operational, Çanakkale will be much more peaceful. We will no longer be woken up in the middle of the night with car horns and screams. New settlements have begun to form. Lapseki used to be one of the smallest districts of Çanakkale but it has grown twice or even three times its size in the last three years. New residential complexes are getting built, apartment prices are going up. A hospital was built in the district. When transportation becomes more comfortable, new touristic values will manifest in the region. People will come here not only because it is a transit route, but for dining and sightseeing. Also, the Ancient City of Parion will be opened for visitation soon. More people will come to visit the Troy Museum which really deserves a whole day. ●

**Bir Çanakkale sakini olarak kuyruklarda çıkan tartışmalara, kavgalara tanık olmak beni çok üzüyor.**  
**As a local resident of Çanakkale, witnessing the quarrels and fights breaking out in the queues makes me very upset.**



# En beğendiğiniz atasözü nedir?

## 1915ÇANAKKALE İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ VE ÇEVRE UZMANLARI

Köprü  
Bridge



HAKAN  
ÖZER  
İSG Müdürü  
HSE Manager



MUSTAFA  
ÇETİNER



EROL  
UNANOĞLU



ZEKİ  
ONUR  
KARAKÜÇÜK



ZEYNEP  
ORHUN  
ŞAHİN

“Sabır acıdır, meyvesi tatlıdır.” “Patience is bitter, but it bears sweet fruit.” — “Erken kalkan yol alır.” “Early bird gets the worm.”



ABDUR-  
RAHMAN  
ÇAĞDAŞ



ADNAN  
DEMİR



AHMET  
KAYA



AHMET  
ÖZKARA



AHMET  
TÜRKMEN

“Acele ile menzil alınmaz.” “Haste makes waste.” — “Keskin sirke küpüne zarar.” “Anger punishes itself.”



ALİ  
ERDEMLİ



ALİ  
ŞAHİN



ALTAN  
ZEYBEK



BEKİR  
GÖK



EMRAH  
İPÇİN



EMRE  
GÖKDEMİR

“Bir elin nesi var, iki elin sesi var.” “It takes two hands to make a sound.” — “Akıl yaşta değil, baştadır.” “Wisdom doesn't come with age.”



EMRE  
SAĞIR



ERTUĞRUL  
ABUKAN



ESİN  
ESENSOY



FİKRET  
ACABEY



GÖKHAN  
ARSLAN

“Taşıma suyla değirmen dönmez.” “You can't run a water mill by carrying water.” — “Dost acı söyler.” “You have to be cruel to be kind.”



GÖKHAN  
SOLBAY



HARUN  
ATALAY



HATİCE  
DALYAN



MEHMET  
ALİ  
EKİCİ



MEHMET  
ERHAN



MEHMET  
SÖKMEN

“Kalem kılıçtan keskindir.” “The pen is mightier than the sword.” — “Emek olmadan yemek olmaz.” “Nothing ventured, nothing gained.”



MERT  
OTLU



ONUR  
AYTEKİN  
ÇALIŞKAN



MURAT  
AYDIN



MUSTAFA  
KEREM  
ÇAKIR



NAZAN  
ÇETİNER

“Bilmemek ayıp değil, öğrenmemek ayıp.” “There is no shame in not knowing; the shame lies in not finding out.”



MERVE  
ÜZÜM



ORAL  
BASKIN



ORKUN  
DALYAN



ÖMER  
ÖZER



ÖZTÜRK  
SUCUĞ



SEMRA  
KOZOĞLU  
DANACI



# What's your favorite proverb?

## 1915ÇANAKKALE

### OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY AND ENVIRONMENT OFFICERS



SERTAÇ  
SAĞIR



SİNA  
GÜLEÇ



SİNEM  
ŞAHİN



TALHA  
ORAZ



TARIK  
BİBER



TARIK  
DANACI

“Yuvarlanan taş yosun tutmaz.” *“A rolling stone gathers no moss.”* — “Damlaya damlaya göl olur.” *“Little strokes fell great oaks.”*



TOLGA  
APALAK



TUNCAY  
ŞİMŞEK



ÜMİT  
KAÇAR



ÜMMÜ  
ÜNLÜ



ZİYA  
ERSİN  
UĞURLU

“Ne ekersen onu biçersin.” *“You reap what you sow.”* — “Sabreden derviş muradına ermiş.” *“All things come to he who waits.”*

Otoyol  
Motorway



HÜSEYİN  
SONYILDIZ  
İSG Müdürü  
HSE Manager



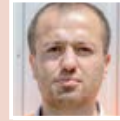
ABDULLAH  
ÇAKICI



BİR BEN  
GÜR SOY



BORA  
YOLCU



BURAK  
ÖZDEMİR

“Öfke ile kalkan zararlar oturur.” *“He who gets up in anger, sits down with a loss.”* — “Vakit, nakittir.” *“Time is money.”*



BURCU  
SÖNMEZ



CEREN  
ARPAK



DESTİNA  
CÜCEN  
YENİDOĞDU



EMRE  
BAYINDIR

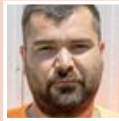


EV RİM  
UZMAY

“El elden üstündür.” *“Two heads are better than one.”* — “Başlamak bitirmenin yarısıdır.” *“Well begun is half done.”*



FİLİZ  
BAŞIBÜYÜK



HÜSEYİN  
CAN  
ÇOBAN



KEREM  
VARLI



MAHMUT  
ERKOÇ



MERVE  
ERGİN



MİR AÇ  
BURAK  
NAVRUZ

“İşleyen demir pas tutmaz.” *“Iron not used soon rusts.”* — “Bir vurmakla ağaç devrilmez.” *“A tree won't fall with a single blow.”*



NİSA  
OREL



OĞUZ  
DAŞDEMİR



ONUR  
GÜL



OSMAN  
BUĞRAHAN  
BİÇER



SERDAR  
ŞEN

“Sakla samanı gelir zamanı.” *“Waste not want not.”* — “Lafla peynir gemisi yürümez.” *“Actions speak louder than words.”*



SERKAN  
OKTAY

AHMET BAYRI

CEMAL EMDEN

# İLYADA DESTANI'NIN KENTİNDE İLHAM VEREN BİR MÜZE

AN INSPIRING MUSEUM IN THE  
CITY OF HOMER'S ILIAD

NEVRA ERTÜRK



2011 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından düzenlenen Troya Müzesi Mimari Proje Yarışması kapsamında tasarlanmış olan ve 2018 Troya Yılı'nda ziyarete açılan Troya Müzesi, hem UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne kayıtlı olan Troya ören yerinden buluntulara hem de Çanakkale Arkeoloji Müzesi'nin koleksiyonlarına yer veriyor.

Troy Museum was designed within the context of the Troy Museum Architectural Design Competition held in 2011 by the Ministry of Culture and Tourism and was opened to the public in 2018, the Year of Troy. The museum features not only the artefacts discovered in the archaeological site of Troy but also the collections of the Çanakkale Archaeological Museum.



Yapımına 2013'te başlanan müze, 2018 yılının Ekim ayında ziyarete açıldı. The construction of the museum started in 2013 and it was opened to public in October 2018.

**TROYA** Savaşı'nın anlatıldığı Homeros'un İlyada Destanı'na konu olan Troya'nın yaklaşık olarak 5.000 yıllık bir geçmişi bulunuyor. Pek çok kahramanlık hikâyesine sahne olan bu şehir; savaşlar, yangınlar, depremler nedeniyle birçok kez yıkılmış ya da tahrip olmuştur. Bunun bir sonucu olarak da antik kent, üst üste kurulmuş ve farklı dönemlere tarihlenen yerleşim katmanlarına sahip.

Alanda ilk izinli kazı çalışmalarına 1863 yılında başlanmıştı. Çalışmalar 150 yılı aşkın süredir aralıklarla devam ediyor ve her geçen gün Troya kentinin geçmişine dair yeni veriler elde ediliyor. Son yıllarda gerçekleştirilen konservasyon ve restorasyon çalışmaları vasıtasıyla alandaki kalıntıların *in situ* (yerinde) korunması sağlanmakta.

2019 yılı kazı çalışmaları ise önemli bir keşfe sahne oldu: Uzun yıllar Troya ören yerinde kazı başkanlığı yapmış olan Prof. Dr. Manfred Osman Korfmann döneminde keşfedilen ve "Troya-I" olarak adlandırılan Troya'nın 10. katmanından daha eski bir katman gün ışığına çıkarıldı. "Troya-o" olarak adlandırılan bu yeni katman, Troya'nın 11. katmanıdır. Bu keşif, kentin kuruluşunu bilinenden 600

**AS THE CENTREPIECE** of Homer's epic poem Iliad depicting the War of Troia, the city of Troy has a history of nearly 5000 years. Having witnessed several heroic tales throughout its long history, this city has also suffered damage and destruction on several occasions due to wars, fires and earthquakes. Consequently, the ancient city is now vertically layered with settlements dating back to different historical periods.

The earliest official excavations began in 1863. The work has been continuing on and off for the last 150 years and new information surfaces every day regarding the history of the city of Troy. Most recent conservation and restoration work has made sure that the artefacts in the area are preserved *in situ*.

The excavations in 2019 revealed a very important discovery. The 10<sup>th</sup> layer of Troy had been discovered under the leadership of Prof. Dr. Manfred Osman Korfmann who had served as the director of excavations for many years. This layer had been named "Troia-I". Recently an even older layer was discovered. This 11<sup>th</sup> layer which was named "Troia-o" takes back the foundation of the city to 600 years



before the previously estimated date. In light of these new findings, it is now revealed that the city was founded circa 3500 BC and was home to settlements until the 14<sup>th</sup> century.

## A Project that Makes a Difference

The fact that Troy Museum was a competition project is what gives it an edge over other archaeological museums in terms of its concept development and design. The Troy Museum Architectural Design Competition

was a national, single-stage, open competition held by the Ministry of Culture and Tourism in 2011. Out of the 132 projects that competed, Architect Ömer Selçuk Baz and his team (Yalın Mimarlık) won the first prize. Construction began in 2013 and five years later it was opened to the public. Covering an area of 104,000 square meters, the museum contains spaces open, half-open and closed to the visitors.

Another quality which sets the Troy Museum apart from other museum competition projects in Turkey is the fact that all processes preceding, during, and following the competition were managed in keeping with international standards. Before the competition was announced, all aspects covered by the competition including the museum's collection, working space, operations, physical and environmental conditions and visitors had been taken into consideration; and with the participation of experts, data related to the competition theme, requirements schedule, regulations and appendices had been prepared. The projects were evaluated by a jury of experts who were capable of reviewing the works in light of contemporary approaches to museology.

Just like Side Museum, Aphrodisias Museum, Hierapolis Museum or Kaman Kalehöyük Museum, Troy Museum is also an "archaeological site museum" built inside a 3<sup>rd</sup> Degree Archaeological Conservation Site. The location of the museum contributes towards the understanding and interpretation of the archaeological site. The artefacts excavated from the archaeological site can therefore be preserved and exhibited within their original contextual framework, enabling visitors to comprehend the site as an integral whole.

Ziyaretçiler Troas bölgesi arkeolojisi dışında bölgedeki diğer antik kentler ve buluntuları hakkında da bilgi sahibi olabiliyor.

The visitors can observe not only the archaeology of the Troia region, but also other ancient cities and findings in the region.

yıl daha geriye götürüyor. Yeni veriler ışığında kentin M.Ö. 3500'lerde kurulduğu ve 14. yüzyıla kadar yerleşime sahne olduğu ortaya çıkıyor.

## Fark Yaratan Bir Proje

Troya Müzesi'nin bir yarışma projesi olması, konsept geliştirme ve tasarım süreçlerini diğer arkeoloji müzelerinden farklı kılıyor. Troya Müzesi Mimari Proje Yarışması, 2011 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından düzenlenen ulusal, serbest katılımlı ve tek aşamalı bir yarışmaydı. 132 proje arasından yarışmayı Mimar Ömer Selçuk Baz ve ekibi (Yalın Mimarlık) kazanmıştı. 2013 yılında yapımına başlanan müze, beş yıl süren bir çalışmanın ardından ziyarete açıldı. 104.000 metrekarelik bir alan üzerinde planlanan müze; açık, yarı açık ve kapalı alanlardan oluşuyor.

Troya Müzesi'ni, Türkiye'deki müze yarışma projeleri arasında öne çıkaran bir diğer özellik de yarışma öncesi, yarışma ve yarışma sonrası süreçlerin uluslararası standartlara paralel bir şekilde yürütülmüş olması. Yarışma açılmadan önce, yarışmanın kapsamı olan müzenin koleksiyonu, çalışma alanı, işleyişi, fiziksel ve mekânsal ihtiyaçları, çevresel koşulları ve ziyaretçi faktörü göz önünde bulundurulmuş; ilgili uzmanların katılımıyla yarışma konusuna ilişkin veriler, ihtiyaç programı, şartname ve ekleri hazırlanmıştı. Projeler ise güncel müzecilik yaklaşımlarını göz önünde bulundurarak değerlendirme yapabilecek, konusunda uzman kişilerden oluşan bir jüri tarafından değerlendirilmişti.

Side Müzesi, Aphrodisias Müzesi, Hierapolis Müzesi ya da Kaman Kalehöyük Müzesi gibi Troya Müzesi de ören yerinin hemen yakınında yer alan 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı'nda kurulmuş bir "ören yeri müzesi"dir. Müzenin konumu arkeolojik alanın anlaşılması ve yorumlanmasına katkı sağlar nitelikte. Arkeolojik alandan çıkarılan

buluntular bağlamından koparılmadan Troya Müzesi'nde korunmakta ve sergilenmekte. Böylece alanın bir bütün olarak anlaşılması da sağlanıyor.

## Mimari Bütünlük

Doğal peyzajın ortasında adeta anıtsal, arkeolojik bir kalıntı gibi yükselen müze binası, arkeolojik alan ve peyzajla bağlantı kuruyor. Binanın kütlesi, tercih edilen yapı malzemesi, binanın cephesindeki yarıklar, pencereler, binanın içindeki ve dışındaki rampalar, seyir terası, ziyarete açık ve kapalı alanlar gibi binanın mimarisi ve tasarımına dair her öge, arkeolojik alan-peyzaj-koleksiyon-ziyaretçi arasında aktif bir şekilde iletişim kurulmasını sağlıyor.

12 metre genişliğindeki bir rampadan aşağıya inerek müze binasına ulaşan ziyaretçileri ilk karşılayan, toprak üstündeki yapı kütlesi. Kare

Müzedede, dokunmatik ekranlar ve animasyonlar yardımıyla da sergi anlatımı yapılıyor.

The narrative of the exhibition in the museum is supplemented by touchscreens and animations.

**2019 yılı**

**kazı çalışmaları**

**önemli bir keşfe**

**sahne oldu. Bu keşif,**

**kentin kuruluşunu**

**bilinenden 600 yıl daha**

**geriye götürüyor.**

**The excavations**

**in 2019 revealed**

**a very important**

**discovery which takes**

**back the foundation of**

**the city to 600 years**

**before the previously**

**estimated date.**

## Architectural Integrity

The museum building which rises from the natural landscape as if it was a monumental, archaeological relic itself, connects with the archaeological site and the landscape. Every architectural design element including the building's mass, the construction materials of choice, the cracks on the building's façade, the windows, the ramps both inside and outside the building, the viewing terrace, the areas that are open and closed for visitation all help facilitate an active communication process between the archaeological site, the landscape, the collection and the visitor.

Visitors walk down a 12 meter wide ramp to reach the museum building and their first encounter is with the structural mass rising upon the earth. Inside the square plan area, the visitors can use the ramps to walk around the museum's floors. The structural mass enveloped with corroded metal (corten) creates an old and frayed impression thanks to the texture of the material. Just like the deteriorations and abrasions on the artefacts that have been lying under the earth for thousands of years...

The cracks on the façade of the building open windows into the landscape, and help the museum trip proceed with enjoyable breaks, without allowing the visitor detach from the archaeological site and the landscape. By means of the ramps accompanying the cracks, windows and connections, the exhibition space comes to an end in the viewing terrace which is located on the top floor of the building, offering visitors opportunities to perceive the site in its entirety.

The museum building has two partitions: areas that are open





planlı alan içinde ziyaretçiler rampalar yardımıyla sergi katlarını dolaşabiliyor. Paslanmış metal (corten) malzemeyle kaplı yapı kütleli, malzemenin dokusu itibarıyla biraz yıpranmış ve eskimiş duygusu yaratıyor. Tıpkı toprak altından çıkan, binlerce yıllık buluntuların üstündeki bozulmalar ve yıpranmalar gibi...

Binanın cephesindeki yarıklar peyzaja birer pencere açarak, arkeolojik alan ve peyzajdan ziyaretçiyi koparmadan, müze ziyaretinin keyifli molalarla ilerlemesini sağlıyor. Söz konusu yarıklara, pencerelere ve bağlantılara eşlik eden rampalar sayesinde ziyaret edilen sergileme alanı, binanın üst katındaki seyir terasında son buluyor. Seyir terası ziyaretçilere tüm alanı algılayabilecekleri bir fırsat sunmakta.

Müze binası, ziyarete açık ve kapalı alanlar olmak üzere ikiye ayrılıyor. Ziyarete açık alanlar; sürekli (koleksiyon sergisi) ve süreli sergi alanları, müze dükkanı, müze kafesi, çok amaçlı salon, eğitim atölyeleri ve yönetim ofislerinden oluşuyor. Müzenin mutfağı olarak düşünülebilecek ziyarete

**2013 yılında yapımına başlanan müze, beş yıl süren bir çalışmanın ardından ziyarete açıldı.**

**Construction of the museum began in 2013 and five years later it was opened to the public.**

for visitors and areas that are not. Open areas are: exhibition spaces for permanent (the collection) and temporary exhibitions, museum shop, museum café, multifunctional hall, educational workshops and administrative offices. The areas closed to visitors can be regarded as the backstage of the museum: storage spaces, preservation workshops (conservation and restoration workshops), office spaces and technical spaces. Even though their different functionalities dissociate these open and closed areas, there is still a sense of wholeness that pervades the entire structure.

The walls of the preservation workshops facing the exhibition spaces are actually transparent. The plan is to allow the visitors witness and observe the conservation and restoration processes implemented by the experts. This is a practice already established in a number of museums in Europe and the USA but this is the first time it will be actualized in Turkey. Visitors will thus be offered a brand new experience whereby they can see first hand how the experts handle the artefacts.

## A Collection that Brings the Past to the Present

The heart of a museum is its collection. Conservation and storage of collections according to certain principles and standards is obviously very important, but the exhibition of that collection is equally so. The exhibition aspect fulfills the communication function of museums. The Troy Museum's exhibition approach is highly accomplished, especially in view of contemporary museology practices. The planning of exhibition spaces, the layouts and methods of exhibition all contribute to the legibility of the archaeological collection, ultimately giving rise to correct interpretations.

The visitors can observe not only the archaeology of the Troia region, but also other ancient cities and findings in the region, as well as the epic poem Iliad, War of Troy and its heroes, see the traces of Trojan treasures and the great legend of Troy. They're also provided with a wealth of information regarding the history of excavations in the region, stories of certain archaeologists, current excavation findings and methods. The "Lost Heritage" section in the exhibition hall on the top floor is dedicated to those artefacts which belonged to Troia but are currently in the possession of other countries overseas.

As visitors walk around the museum by means of the ramps, they can follow the chronology and view the thematic exhibitions. The exhibitions that continue along the path of the ramps covering all three floors take the visitors on an enjoyable trip through time. In this exhibition layout resembling the layers of Troia, as the visitors go up the floors, they can see inside the niches on the walls artefacts discovered on different layers of Troia. These niches were designed as exhibit stations introducing a dynamic quality to the exhibition design.

Troy Museum's exhibition design does not consist only of display cabinets and information boards. In support of the exhibition and in order to ensure correct transmission of the knowledge, other interactive exhibition methods were used, such as models, discovery boxes for kids and exploration areas. Another notably distinctive method is the use of installations placed in the exhibition halls in the manner of contemporary art pieces, such as the installation of the legendary Trojan horse, or the boat-shaped display cabinet highlighting the principal role played by Troia in the marine trade during the Bronze Age.

kapalı alanlar ise; depo alanları, koruma atölyeleri (konservasyon-restorasyon atölyeleri), ofis alanları ve teknik hacimlerden oluşmakta. Farklı işlevlerinden dolayı ayrışsalar da ziyarete açık ve kapalı alanlar arasında bir bütünlük söz konusu.

Troya Müzesi'ndeki koruma atölyelerinin sergi alanına bakan kısımları şeffaf cephelere sahip. Koruma uzmanları eserlere konservasyon ve restorasyon uygulamaları yaparken, ziyaretçilerin uygulama süreçlerini şeffaf cephelerden izleyebilmeleri planlanıyor. Türkiye'de ilk defa hayata geçirilen bu uygulama kuşkusuz ki ziyaretçilere yeni bir deneyim sunacak. ABD ve Avrupa'daki bazı müzelerde gerçekleştirilmekte olan bu uygulamayla ziyaretçiler koleksiyondaki eserlere uzmanların nasıl müdahale ettiklerini görebilme şansı yakalayabilecek.

## Geçmiş Bugüne Taşıyan Bir Koleksiyon

Bir müzenin kalbi, koleksiyondur. Koleksiyonların belirli ilkeler ve standartlar çerçevesinde depolarda korunması kadar sergilenmesi de önemli. Sergileme, müzelerin iletişim işlevlerinden biridir çünkü. Troya Müzesi'nin sergileme yaklaşımı güncel müzecilik uygulamaları açısından oldukça başarılı. Gerek sergi alanlarının planlaması, gerekse tercih edilen sergileme düzeni ve yöntemi, arkeoloji koleksiyonunun anlaşılmasına ve doğru yorumlanmasına katkı sağlar nitelikte.

Ziyaretçiler sergi salonlarında, Troas bölgesi arkeolojisi, bölgedeki diğer antik kentler ve buluntuları, İlyada Destanı, Troya Savaşı ve kahramanları, Troya hazineleri ve Troya efsanesinin izlerini görebilir, ayrıca alanda gerçekleştirilen kazıların tarihçesi, alanda çalışan arkeologların hikâyeleri, güncel kazı bulguları ve yöntemleri hakkında da bilgi sahibi olabilirler. En üst kattaki sergi salonunda yer alan "Yitik Miras" bölümü, Troya topraklarına ait olan ve hâlihazırda yurt dışında bulunan eserlerin hatırlatıldığı bir köşe.

Ziyaretçiler rampalar aracılığıyla sergiyi gezerken bir yandan da kronolojiyi takip etmekte ve tematik sergileri izleyebilmektedir. Rampalar boyunca devam eden sergiler ziyaretçileri üç kat boyunca keyifli bir zaman yolculuğuna çıkarıyor. Troya'nın katmanlarını andıran sergileme düzeni içinde bir kattan diğerine geçerken rampaların duvarlarında yer alan nişlerde de Troya'nın farklı katmanlarına dair buluntular sergileniyor. Bu noktalar, sergilemeyi dinamik kılan sergi durakları olarak tasarlandı.

Troya Müzesi'ndeki sergileme sadece vitrinler ya da bilgi panolarından ibaret değil. Sergilemeye destek olmak, bilgiyi daha doğru aktarabilmek adına sergilemede kullanılan etkileşimli sergileme yöntemleri, maketler, çocuklar için hazırlanmış keşif kutuları ve keşif alanları da sergilemeyi dinamik kılıyor. Müzedeki diğer bir farklı sergileme yöntemi de sergilemeyi desteklemek için kullanılan yerleştirmeler. Bu yerleştirmeler âdeta bir güncel sanat eseri gibi sergi salonlarında yer alıyor. Efsanevi Troya Atı'nın bir yerleştirmesi ya da Troya'nın Tunç Çağı deniz

## A Wonder of the World

The Union of Chambers of Turkish Engineers and Architects (TMMOB) defines architectural design competitions as "processes that improve architectural quality, contribute to the making of qualitative physical environments, create a competitive climate, and facilitate the attainment of rational, feasible and economical solutions". In this context, the Museum of Troy is the product of a participatory and comprehensive process management practice which ultimately produced the best solutions for the collection, visitors and staff.

**104.000 metrekarelik bir alan üzerinde planlanan müze; açık, yarı açık ve kapalı alanlardan oluşuyor.**

**Covering an area of 104,000 square meters, the museum contains open, half-open and enclosed spaces.**

Troya Müzesi'nin iç tasarımı, Troya'nın katmanlarından ilham alıyor.

Troya Museum's interior design is inspired by the layers found in the city of Troy.





Müzedede yer alan tüm eserler, birbirleriyle bir bütünlük oluşturacak şekilde sergileniyor.

All the works in the museum come together to create a coherent whole.

ticaretindeki öneminin altını çizmek için tasarlanan gemi şeklindeki vitrin bunlardan bazıları.

Troya Müzesi, Troya ve Çanakkale Bölgesi'ndeki arkeolojik mirası bütüncül bir yaklaşımla korumakta ve sergilemekte. Müze, Çanakkale ilini ve bölgeyi daha fazla ziyaret edilen bir çekim noktası haline getirebilecek niteliklere sahip. Nitekim TIME Dergisi'nin hazırladığı "2019 Dünyanın En Harika Yerleri" listesinde Troya Müzesi de yer alıyor. Troya Müzesi sadece mimarisi, konsepti ve tasarımıyla değil, güçlü koleksiyonu ve daha da önemlisi pek çok tarihi olaya sahne olmuş Troya kentiyile önemli bir kültür durağı. ●

Troy Museum is currently conserving and exhibiting the archaeological heritage found in the Troia and Çanakkale region in a most holistic manner. The museum has qualities that can make the city of Çanakkale and the region into a central hub that attracts even more visitors. It has already been listed among the "World's Greatest Places 2019" drawn up by the TIME magazine. Troy Museum is a significant cultural station not only for its architecture, concept and design but also for its remarkable collection and more importantly its location, the ancient city of Troy. ●

**TIME Dergisi'nin hazırladığı "2019 Dünyanın En Harika Yerleri" listesinde Troya Müzesi de yer alıyor.**  
**Troy Museum was listed among the "World's Greatest Places 2019" drawn up by the TIME Magazine.**

#### KAYNAKÇA BIBLIOGRAPHY

- GÜLTAŞ, İlyas, *Türkiye'de Müze Yarışma Projeleri Uygulamaları: Deniz Müzesi'nin Sergileme Bağlamında Değerlendirilmesi*, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019.  
<http://www.arkeolojikhaber.com>, 01.09.2019.  
<http://www.mimarizm.com>, 02.09.2019.  
<http://www.time.com>, 01.09.2019.  
<https://www.troyexcavations.com>, 04.09.2019.  
<https://bi-ozet.com>, 04.09.2019.  
TMMOB Yarışmalar Yönetmeliği, 04.09.2019.  
Troya Müzesi Mimari Proje Yarışması Şartnamesi, 2011 [https://yarismo.org/img/troya\\_muzesi\\_sartname.pdf](https://yarismo.org/img/troya_muzesi_sartname.pdf), 04.09.2019.





## Projenin Mimarı Ömer Selçuk Baz, Troya Müzesi'nin Tasarım ve İnşa Sürecini Anlatıyor.

## The Project's Architect Ömer Selçuk Baz Recounts the Design and Construction Process of the Troy Museum.

### Tasarım sürecinizi hangi faktörler etkiledi?

Tasarım fikri için ilk düşüncemiz, yok olup gitmiş 5.000 yıllık bir uygarlığın mimarlık ve mekânla nasıl temsil edileceği oldu. Bu anlamda mümkün olduğunca geride duran, yalın ve azaltılmış bir müdahale yapmaya gayret ettik.

Programın büyük bölümünü yer altına yayılı bir kata toplayıp rampalarla derinliklerine ulaşılan, ziyaretçiler için sürdürülecek bir yolculuk tasarlamaya özen gösterdik.

### Koleksiyon-izleyici-mekân bağlamında tasarım sürecinde sizi en çok heyecanlandıran ve düşündürülen öğeler neler oldu?

Troya efsanesinin derinliği, Troya yerleşimleri tarihinin karmaşıklığı ve çeşitliliği... Buna bağlı olarak Biga Yarımadası ile Troas'ın verimli ve son derece pastoral peyzajı bizi en çok etkileyen unsurlar. Ayrıca, tüm bu unsurlarla etkileşime geçebilecek, alanla yarışmayan, son derece basit ama alt öğelerinde mekânsal ve küratöryel içerikte güzelce açılacak bir fikir üzerinde çalışmak bizi heyecanlandırdı ve hâlâ heyecanlandırıyor.

### Malzeme ve renk tercihlerinizi neler belirledi?

Yapı için seçilen malzemelerin mümkün olduğunca az sayıda ve kendi doğalarına uygun olmalarına dikkat ettik. Bununla beraber strüktürün okunaklılığı, dürüst ve kendini ifade eden malzeme de tasarımın ayrılmaz birer parçası.

### Tasarım konseptinde belirttiğiniz "izleyiciyi kısmen ve bazen tamamen fiziki bağlamdan koparmak ve tekrar bağlamak" fikrini açıklar mısınız?

Yapıyı sergiye dair tüm birimlerin, yeryüzünde oldukça içine kapalı görünür bir kare prizma içinde toplayacak şekilde kurguladık. Bu düzen kendi içinde rampalarla ulaşılan katlar, rampalar ve dehlizlerle destekleniyor. İlk giriş rampasından yavaşça aşağı inerken önce peyzaj ve topografya kayboluyor ve ziyaretçiler de böylece fiziki bağlamdan koparılıyorlar. Daha sonra büyük oranda içine kapalı yapı içinde rampalarla hareket ederken, yarı ve pencerelerden coğrafya da farklı vistalardan izlenebiliyor. Bu açıklıklar aynı zamanda çok kapalı gibi görünen yapının yarı açık olarak, dışarıdan algısına kontrast bir aydınlık düzeyine erişmesini sağlıyor.



Projenin mimarı, müzeyi tasarlarken Troya'nın tarihinden ve bölgenin doğasından etkilendiklerini söylüyor.

The project's architect explains that the design of the museum is inspired by the history of Troy and the region's natural characteristics.

### What were the most influential factors that marked your design process?

In terms of the design idea, our first concern was regarding the representation of a 5000 year old civilization, which is now extinct, through architecture and space. In that sense, we tried to perform an intervention that refrained from the spotlight as far as possible, we tried to keep it simple and curtailed.

Assembling most of the programme on one floor spread underground, we designed a journey for the visitors that reached deeper and deeper by means of ramps.

### With regard to the collection-audience-space, what did you find most exciting and puzzling throughout the design process?

The depth of the Trojan legend, the complexity and diversity of the history of Trojan settlements... Also the fertile and pastoral landscape of the Biga Peninsula and Troia. Working on an idea that could interact with all these elements, that would not compete with the site, that was perfectly simple and yet could beautifully expand within the more subtle levels of spatial and curatorial content was and still is exciting for us.

### What determined your choices of material and colour?

Our main concern was to make sure that the materials selected for the structure were as few in number as possible and that they were true to their own nature. Also, the legibility of the structure, honest and self-expressive materials are indispensable parts of the design.

### Could you elaborate on the idea of "disconnecting and then reconnecting the audience with the physical context sometimes partially and sometimes completely" which you mentioned in the design concept?

We set up the structure in such a way that it encapsulates all units related to the exhibition inside a square prizma that appears quite introverted upon the earth. This set up is supported by floors reached by means of ramps and tunnels. As one slowly descends down the entrance ramp, first the landscape and then the topography disappear and so the visitors are made to detach from the physical context. After that, as they move inside this largely introverted structure by means of the ramps, they get different views of the geography through the cracks and windows. These openings enable this seemingly closed structure crack open, and bring it to a level of brightness that is in contrast with its perception from the outside.



# BİR KOMŞU ZİYARETİ

## A NEIGHBOURLY VISIT

YAVUZ HARANI

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin “İyi Bir Komşu Ol” sloganıyla yürütülen yerel halkla iletişim faaliyetleri köy ziyaretleriyle devam ediyor. Halkla ilişkiler uzmanları Baran Demirpençe ve Tuna Karakuş, Gelibolu'nun Cevizli Köyü'ne yaptıkları ziyaret sonrası, bölgede gerçekleştirilen destek çalışmalarına ilişkin izlenimlerini ve halkın düşüncelerini aktarıyorlar.

1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project's Community Engagement Process running with the motto “Be A Good Neighbour” continues with visits to villages. Community Liaison Officers Baran Demirpençe and Tuna Karakuş report their visit to Cevizli Village in Gallipoli, conveying their impressions of the support activities conducted in the region and the public opinion.



**Sekiz toplantıya yaklaşık bin kişi katıldı.**

**Approximately one thousand people attended eight meetings.**

**BARAN** Demirpençe ve Tuna Karakuş, 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin Koruköy'de kurulu şantiyesinden Cevizli Köyü'ne doğru yola çıkıyorlar. 101 kilometrelik otoyol projesinin güzergâhında 32 köy var. Belli aralıklarla yapılan bilgilendirme toplantılarının yanı sıra her gün köyler ziyaret edilerek yardım programları başta olmak üzere yapılan çalışmalar hakkında muhtarların ve köy sakinlerinin görüşleri, beklentileri dinleniyor.

Çalışmaların temeli, Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) raporunun ardından başlatılan Paydaşlarla Danışma Süreci'ne dayanıyor. Bu kapsamda gerçekleştirilen sekiz toplantıya yaklaşık bin kişi katılmış. Toplantılarda ÇOK A.Ş. ve Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) yetkilileri halkı Proje ve etkileri konusunda bilgilendirmiş, halktan gelen öneri ve talepler doğrultusunda raporda eksik görülen noktaları tamamlamışlar. Sürecin sonraki aşamasında

**BARAN** Demirpençe and Tuna Karakuş set out for Cevizli Village from the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project's construction site in Koruköy. The motorway project covers a distance of 101 kilometers and there are 32 villages along the route. In addition to the briefing meetings held at certain intervals, the villages are visited on a daily basis to take in the views and expectations of the village headmen and villagers.

Eight meetings held within the context of the Public Consultation Process which was initiated on the heels of the Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) report were attended by approximately a thousand people. In these meetings, officials from ÇOK A.Ş. and the General Directorate of Highways informed the public about the Project and its impacts. The report was amended in accordance with the suggestions and requests of the public. In the later stages of the Project, an assistance program was devised and it comprised of several projects designed to aid the socioeconomic development



of the villages. Furthermore, in order to eliminate the negative effects of the projects, grievance boxes were installed in villages as well as posters displaying the contact information of the Public Relations Team.

The information board displaying these posters are the center of attention in the village square. Demirpençe and Karakuş start talking to the village headman Hasan Gülşen. The main source of income for people of Cevizli Village is dry agriculture. They plant sunflowers and wheat. They grow vegetables and mainly tomatoes, albeit not in great amounts. There are about 60 houses in Cevizli but only 35 of them are occupied. The

population is only 130 people. When the income from agriculture took a plunge, the young generation moved out and set up lives in nearby towns and cities.

Hasan Gülşen comments that the 1915Çanakkale Project has been very sensitive to the villagers' needs: "They bought a paste maker machine for the village, and a pulverizor machine for the tomatoes. The paste maker sits in the village tea house, if anyone needs it, they can take it, use it and then they clean it and bring it back." The agenda of today's meeting will focus on repairing the water tank. Gülşen tells us that the repair has been on the agenda since before the motorway project but it was put on hold for various reasons. Finally, the repair works start in the coming day: "After the signing of the contract, we will buy the materials, and after the religious holiday, the work will start." Community Level Assistance Program and Community Engagement practices continue in alignment with the

köylerin sosyoekonomik olarak gelişmesi için tasarlanan projelerden oluşan bir yardım programı oluşturulmuş. Ayrıca, Proje kaynaklı oluşabilecek olumsuz etkileri kısa sürede çözüme ulaştırmak için köylere dilek ve şikayet kutuları konulmuş, Halkla İlişkiler Ekibi'nin iletişim numaralarının bulunduğu afişler asılmış.

Köy meydanında ilk göze çarpan da bu afişlerin yer aldığı bilgilendirme panosu oluyor. Demirpençe ve Karakuş, Muhtar Hasan Gülşen'le konuşmaya başlıyor. Cevizli Köyü'nde ağırlıklı olarak kuru tarımla uğraşılıyor. Ayçiçeği ve buğday ekiliyor. Az da olsa sebzeçilik yapılıyor, ağırlıklı olarak domates yetiştiriliyor. Cevizli'de yaklaşık 60 hane bulunuyor, ancak sadece 35 tanesinde oturan var; nüfus 130'u bulmuyor. Tarımdan elde edilen gelir düştükçe, genç nesil çevre ilçe ve illerde kurmuşlar hayatlarını.

Hasan Gülşen, 1915Çanakkale Projesi'nin köylülerin ihtiyaçlarına karşı oldukça hassas davrandığını anlatıyor: "Köyümüze salça makinesi alındı, domatesler için ilaçlama makinesi (pulverizatör) alındı." Salça makinesi köy kahvesinde duruyor, ihtiyacı olan alıp kullanıyor, temizleyip geri getiriyor. Bugünkü toplantının

**Salça makinesi köy kahvesinde duruyor, ihtiyacı olan alıp kullanıyor.**

**The paste maker sits in the village tea house, available for everyone who needs to use it.**



## TOPLUM DÜZEYİNDE DESTEK PROGRAMI (TDDP)

Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın (TDDP) amacı, Proje'den etkilenen kişilerin sosyoekonomik durumlarının öncekinden daha kötü olmaması ve tercihen daha iyi duruma getirilmesini sağlamak. Bu doğrultuda Proje alanında bulunan ve Proje'den etkilenen kişilere, ailelere ve topluluklara özel olarak geliştirilmiş bir dizi yardım sağlanıyor. Hedef, bölgede yaşayanların programın farkında olması ve programdan eşit şekilde faydalanması. TDDP, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kontrolünde, ÇOK A.Ş.'nin yönetiminde, programın ana uygulayıcı ortağı SÜRKAL tarafından köprü ve otoyol inşaatından etkilenen Çanakale, Tekirdağ, Lapseki, Gelibolu, Şarköy, Malkara ilçelerine bağlı 32 köy ve mahallede üç yıl boyunca yürütülecek.

Toplum Düzeyine Destek Programı dört ana başlıktan oluşuyor:

### Program 1

Beceri Geliştirme ve Pazara Erişim

Aşama 1: Eğitimler

Aşama 2: Eğitimler sonrası uygulamalar (Bireysel)

Aşama 3: Eğitimler sonrası uygulamalar

(Organizasyonlar/Topluluklar)

Aşama 4: Uygulamaların takip ve izlenmesi

### Program 2

Kurumsal Kapasite Geliştirme

### Program 3

Doğal Kaynaklar ve Sürdürülebilir Enerji Kaynakları

### Program 4

Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Refahı

Bugüne kadar yapılan çalışmalar sonucunda,

→ Proje alanı olan 32 yerleşimden 28'i ve iki balıkçılık kooperatifi için program ilan panoları tasarlandı ve monte edildi.

→ Yerleşim yerlerinde yaklaşık 1.000 kişinin katıldığı tanışma ve tanıtım toplantıları düzenlendi.

→ Cevizli Köyü'nden geçen derenin kenarlarına köy halkının isteği üzerine 70 adet ceviz fidanı dikilerek ağaçlandırma çalışması yapıldı.

→ Dezavantajlı bireylerin yaşadığı hanelere yönelik çalışmalar yapıldı: Cevizli Köyü'nde yaşayan engelli vatandaşın yolu parke taşıyla döşendi. Bayırköy'de yaşayan engelli ve yoksul haneye temel ihtiyaç malzemesi yardımı yapıldı.

→ Gazi Süleyman Paşa Mahallesi'nde bulunan yazlık sitelerin plaj düzenlemeleri yapılarak plaj malzemesi desteği verildi.

→ Cevizli Köyü'ne kadın iş yükünü azaltacak ve ortak kullanıma yönelik bir domates ezme makinesi ve ilaçlama pülverizatörü alınarak teslim edildi, makine kullanım ve bakımı ile ilgili eğitimler verildi.

→ Cevizli Köyü'ne tüm köyün kullanımını için bir su deposu inşa edildi.

→ Bayırköy'de ortak kullanıma yönelik alınan yem ezme makinesi ve ilaçlama pülverizatörü teslim edildi, makine kullanım ve bakımıyla ilgili eğitimler verildi.

→ Sütlüce'de ortak kullanıma yönelik alınan ilaçlama pülverizatörü teslim edildi, makine kullanım ve bakımıyla ilgili eğitimler verildi.

→ İl Tarım Orman Müdürlüğü ve Tarım İlçe Müdürlüğü ile birlikte, Gazi Süleyman Paşa Mahallesi'nde meyvecilikte sirke sineği ve Akdeniz meyve sineğiyle mücadele eğitimleri verildi. Bu eğitimlere toplam 80 kişi katıldı. Eğitimler sonrası uygulamalarda kullanılmak üzere 180 tuzak ve 180 adet sirke dağıtımı yapıldı.

→ Tarım Orman İl ve İlçe Müdürlüğü ile birlikte Gelibolu ilçesinin Bayırköy, Cevizli ve Sütlüce köylerinde 180 kişiye domateste *Tuta absoluta* zararlısı ile mücadele eğitimleri verildi. Eğitim sonrası uygulamalarda kullanılmak üzere 270 adet su kabı ve mücadele ilacı dağıtımı yapıldı.

→ Proje alanında pazarlama ve aromatik bitkiler ile ilgili araştırma yapıldı ve raporlandı.

→ Cevizli, Sütlüce ve Bayırköy'de arıcılık yapan üç kadın, 11 erkek üreticiye uygulamalı arıcılık eğitimleri verilerek, arıcılık malzemesi dağıtımı yapıldı.

→ Gelibolu Su Ürünleri Kooperatifi'nin 30 üyesine 600 paket balık ağı desteği verildi.

## COMMUNITY LEVEL ASSISTANCE PROGRAM (CLAP)

The aim of the Community Level Assistance Program (CLAP) is to make sure that the socioeconomical status of the people impacted by the Project is not any worse but preferably much better than before. In that respect, families who live within the Project or who are directly affected by it are offered a support package especially developed for them. The aim is to inform all the locals about the programme and make sure that everyone benefits from it equally. The CLAP is supervised by the General Directorate of Highways, managed by ÇOK A.Ş. and going to be carried out by the program's main executing partner SÜRKAL in 32 villages and neighborhoods that are affected by the bridge and motorway construction in Çanakkale, Tekirdağ, Lapseki, Gallipoli, Şarköy and Malkara.

Community Level Assistance Program comprises of four main headings:

### Programme 1

Skills Development and Market Access

- Phase 1: Training
- Phase 2: Post-training practices (Individual)
- Phase 3: Post-training practices (Organizations/Groups)
- Phase 4: Follow-up and observation of practices

### Programme 2

Corporate Capacity Development

### Programme 3

Natural Resources and Sustainable Energy Sources

### Programme 4

Public Health, Safety and Welfare

Achievements so far

- Programme notice boards were designed and mounted in 28 of the 32 settlements within the Project area and two fishing cooperatives.
- Introductory meetings were held in settlements with the participation of 1000 people.
- Upon the request of the village population, 70 walnut trees were planted on the banks of the river passing through Cevizli Village.
- Works were carried out in and around the dwellings of disadvantaged individuals: In Cevizli Village, a disabled citizen's pathway was paved with cobblestones. A basic needs package was delivered to a disabled and economically challenged household.
- The beaches of seaside residential sites in the Gazi

Süleyman Paşa District were arranged and new beach materials were supplied.

- A tomato paste maker and an insecticide pulverizer were bought for the Cevizli Village. These appliances are meant for common use and are expected to reduce the women's workload considerably. Training sessions were held to show the people how to use and maintain the machines.
- A water tank was constructed to benefit the whole of Cevizli Village.
- A feed grinder and an insecticide pulverizer were bought for common use in Bayırköy. The machines were delivered and training was provided on their use and maintenance.
- An insecticide pulverizer was bought for common use in Sütlüce. The machine was delivered and training was provided on its use and maintenance.
- In partnership with the Directorate of Agriculture and Forestry, trainings were provided in Gazi Süleyman Paşa neighbourhood on how to fight the vinegar fly and the Mediterranean fruit fly in fruit growing. 80 people attended these trainings. 180 traps and 180 units of vinegar were distributed to be used in post-training implementations.
- In partnership with the Directorate of Agriculture and Forestry, trainings were provided in Bayırköy, Cevizli and Sütlüce villages of Gallipoli district on how to fight the *Tuta absoluta*, a pest that harms the tomatoes. 270 water containers and pesticides were distributed to be used in post-training implementations.
- Research was conducted on marketing and aromatic plants in the Project area and a report was written.
- 14 beekeepers - three women and 11 men-in Cevizli, Sütlüce and Bayırköy were given practical training in beekeeping and the accompanying beekeeping materials.
- 30 members of the Gallipoli Fisheries Cooperative received a contribution of 600 packages of fishing nets.





konusu ise ağırlıklı olarak çatlak su deposunun onarımı. Gülşen, otoyol projesi öncesinde de gündemde olan ama çeşitli sebeplerle bir türlü gerçekleştirilemeyen onarımın önümüzdeki günlerde gerçekleşeceğini anlatıyor: “Sözleşme imzalandıktan sonra malzeme alacağız, bayramdan sonra da işe başlanacak.” Toplum Düzeyinde Destek Programı ve Yerel Halkla İletişim Çalışmaları, ÇSED raporu doğrultusunda sürüyor, Proje'yi finanse eden kuruluşlar tarafından da düzenli olarak denetleniyor.

Ardından Necdet Akar'ı ziyarete gidiliyor. Akar, geçirdiği kaza sonrası yürüme yetisini kaybetmiş. Tekerlekli sandalyesi olsa da evine çıkan yokuş toprak olduğu için yardımsız hareket kabiliyeti kısıtlı. Yardım programı kapsamında kilit taşlarından bir yol döşenmiş; yol boyunca dere kenarına dikilen ağaçlar görülebiliyor. Akar yaşadığı zorlukları anlatıyor: “Arabanın olduğu yere kadar ilerleyebiliyordum, oradan itibaren de bir şekilde eşimin yardımıyla gidiyordum. Engebeli, toprak bir yokuş olduğu için sandalye kayıyordu.” Şimdi, arkadaşlarıyla köyde oturup konuşabildiğinde moralinin düzeldiğini, durumunun da iyiye gittiğini söylüyor. Sonra da hasta yatağına yardımsız yatıp kalkabilmek için kendisinin tasarladığı düzeneği gösteriyor neşeyle. Tavana tutturulan makaralara bağlı iki ip sayesinde önce bacaklarını sabitliyor, ardından kendini yatağa veya tekerlekli sandalyesine doğru çekebiliyor. Rahatsızlığının ilk günlerinde sağına-soluna dönemediğini, çorbayı bardakla içebildiğini hatırlayıp bugünkü haline şükrettiğini belirtiyor.

Baran Demirpençe ve Tuna Karakuş köy meydanına döndüklerinde, tarlasının sulama boruları otoyol güzergâhından geçen bir köylüyle karşılaşıyorlar. Ağır tonajlı iş makinelerinin boruya zarar vermemesi için, boruların üstüne kepçeyle toprak dökülmesi lazım. Gerekli çalışmanın yapılması konusunda anlaşmaya varıyorlar. Benzer durumda olan vatandaşlar da onlara ulaşabilmek için köy ortak kullanım alanlarında iletişim bilgilerinin asılı olduğu bilgilendirme panolarından yararlanabiliyor. Demirpençe ve Karakuş başka bir ziyarete doğru yola çıkıyorlar. ●

ESIA report, regularly monitored by the organizations financing the Project.

The next stop is a visit to Necdet Akar who lost the use of his legs after an accident. Even with a wheelchair, he had limited independent mobility because his house was at the end of an uphill dirt road. As part of the assistance program, the road got paved with cobblestones. Now from the road, one gets a view of the trees planted on the river banks. Akar tells us about the difficulties he experienced: “I could go as far as the car, and from there I had to get my wife to help me go further. Because it is an uneven dirt road, the wheelchair kept skidding.” He goes on to say that now his mood has lifted and his condition is improving, because he can sit and talk to his friends at the village. Then he joyfully shows us the mechanism he designed to get in and out of bed without help. By means of two ropes on reels attached to the ceiling, he first stabilizes his legs and then he is able to pull himself onto the bed or the wheelchair. Considering that he couldn't turn right or left and couldn't use a spoon to drink soup, he says he is thankful for the way he is right now.

When Baran Demirpençe and Tuna Karakuş return to the village square, they encounter a villager whose irrigation pipes pass through the motorway route. To prevent damages to the pipe by the heavy-tonnage work equipment, the pipes need to be covered with earth and dippers have be used to be in this operation. They agree on going ahead with whatever needs to be done. Citizens experiencing similar situations can refer to the information panels displayed in the village's common areas to get in touch with them. Demirpençe and Karakuş depart for another visit to another village. ●



# ŞANTIYE ÇALIŞANLARINDAN SOSYAL KATKI SOCIAL CONTRIBUTION BY THE WORKERS ON SITE

Çevresel ve sosyal farkındalık, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin temel değerlerinden biri. Bu doğrultuda önceden planlanmış, geniş

kapsamlı programlar yürütülürken, bazı kampanyalar da kendiliğinden doğuyor.

1915Çanakkale şantiyelerinde çalışanların geliştirdiği sosyal katkı uygulamalarını

Avrupa Ankraj Yaklaşım Viyadüğü Kısım Müdürü Sinan Coşkun'la konuştuk.





“Pet Site” adı, İngilizcede “inşaat alanı” demek olan *construction site*’tan geliyor. Pet Site’in sürekli sakinleri olduğu gibi, zaman içerisinde buraya başka köpekler de uğruyor. The name “Pet Site” is inspired by the term *construction site*. Pet Site has permanent residents as well as visiting strays.

**SOSYAL** medyadaki paylaşımlarla gündeme geldi: Şantiyenizde Pet Site adında bir hayvan barınağı var. Nasıl hayata geçti bu proje? Şantiyemizin kurulmaya başladığı ilk günlerden itibaren sokak hayvanları yemek için sahamaza gelirdi. Ayrıca Gelibolu Dost Patiler Sokak Hayvanlarını Koruma Derneği ile iş birliği yapıyor, şantiye dışındaki sokak hayvanlarının beslenmesi için yemek sağlıyorduk. Güvenlik firmamızda çalışan ve köpeklere de isimlerini veren Ayşe Yaman başta olmak üzere tüm çalışanlar onlarla yakından ilgileniyordu. Rambo ilk gelen köpeklerden biriydi. Ayağındaki yara sebebiyle tedaviye ihtiyacı vardı. Proje yönetimimizin de onayı ve desteği sayesinde bu sokak köpeğini, tedavisini yaptırmak üzere İstanbul’a, veterinerine gönderdik. Maalesef, üç-dört



Avrupa Ankraj Yaklaşım Viyadüğü Kısım Müdürü Sinan Coşkun ve sahiplendiği köpeği Zeytin.  
European Anchorage Approach Viaduct Department Manager Sinan Coşkun and his adopted dog Zeytin.

Environmental and social awareness is one of the principal values of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project. To that end, there are pre-planned and extensive programs in place as well as a number of spontaneous campaigns. We talked to European Anchorage Approach Viaduct Department Manager Sinan Coşkun about the social contribution activities initiated by the workers employed on the 1915Çanakkale construction site.

**WE first heard about it through social media postings: There is an animal shelter on the construction site, and it is called Pet Site. How did this project come to life?**

From the very early days of our construction site, stray animals, in their search for food, became our regular visitors. We were also cooperating with Gelibolu Dost Patiler Society for the Protection of Stray Animals and providing food for the strays outside the construction site. All the employees and especially Ayşe Yaman, who works for our security firm and has personally named the dogs, were taking care of the animals. Rambo was one of the first dogs to arrive. He was in need of treatment for his injured paw. With the approval and support of the project management, we sent this dog to Istanbul to receive veterinary care. Unfortunately,

ay süren tedavi süreci ayağını kurtarmaya yetmedi fakat hastalığının ilerlemesi durduruldu. Bu olaydan sonra daha fazlasını yapmaya karar verdik. Onlara barınabilmeleri için kendi imkânlarımızla kulübeler hazırladık. Kulübeleri yerleştirdiğimiz alan, zamanla biraz daha geliştirilerek bugünkü halini aldı. Yerin adına da İngilizcede “inşaat alanı” anlamına gelen *construction site*’tan yola çıkarak Pet Site dedik. Proje Müdür Yardımcımız Öncü Gönenç’in önerisiyle de Mahatma Gandhi’nin hayvanlarla ilgili bir sözünü tabelamıza yazdırdık.

#### **Diğer köpeklerin hikâyeleri nedir?**

Zeytin, benim köpeğim. İki aylıkken almıştım. Şu an 17 aylık ve yaklaşık bir yıldır da benimle beraber işe gidip geliyor. Puku da kule montajında çalışan Güney Koreli süpervizör Jaekung Lee’nin köpeği ve o da şantiyede kalıyor. Pamuk, Ayşe Hanım’ın köpeği. O da ara sıra şantiyeye geliyor. Duman da yine şantiyede kalan çalışma arkadaşlarımızdan Ali Topal Formen’in köpeği. O da yavru iken sahiplenildi ve şantiyede bakılıyor. Rıfkı en eskilerden... Sanırım çok şiddet görmüş ve terk edilmiş bir köpek. Geldiğinde sadece insanlardan değil, köpeklerden de korkuyordu. Sonra zamanla Paris ile kaynaştı kendine geldi. Paris de Rıfkı gibi, muhtemelen yazlıkçıların terk ettiği bir köpek. Eğitilmiş. Kurabiye, Pakize ve Badem de şantiyenin sürekli sakinlerinden. Arada gidip gelen başka köpekler de oluyor.

#### **Bu gidişle Pet Site genişleyecek gibi...**

Öyle görünüyor, çünkü ne yazık ki COVID-19 salgınıyla birlikte, taşıyıcı olabilecekleri endişesiyle daha çok sayıda hayvanın terk edildiğini gözlemliyoruz. Şantiyelerimizin daha çok misafiri ve sakini olacak gibi. Nitekim Asya şantiyemizde geçtiğimiz günlerde yine terk edilmiş bir köpek, İcra Kurulu Üyesi Reşit Yıldız tarafından sahiplenildi. Onun da ismi Şanslı ve Asya şantiyemizde bakılıyor. Yalnız, tüm bu çalışmaların proje yöneticilerimizin



**ÇOK A.Ş. İcra Kurulu Üyesi Reşit Yıldız ve sahiplendiği köpeği Şanslı.**

**ÇOK A.Ş. Executive Committee Member Reşit Yıldız and his adopted dog Şanslı.**

the treatment, which lasted three-four months, could not save his leg but at least the illness was stopped before it could spread. After this experience, we decided to do more. With our own resources we made kennels they can shelter in. The space we allocated for the kennels has expanded in time and ended up looking like it does today. Inspired by the term “construction site” we called it Pet Site. Following our Deputy Project Manager Öncü Gönenç’s advice, we got a quote by Mahatma Gandhi on animals inscribed on a plate.

#### **What are the stories of other dogs?**

Zeytin is my dog. I adopted him when he was only two months old. Now he is 17 months old and he comes to work with me. Likewise, Puku belongs to the South Korean supervisor Jaekung Lee who works on the tower erection. Puku lives on site. Pamuk is Ayşe Hanım’s dog and she comes to the site from time to time. Duman belongs to our colleague Ali Topal Formen who also lives on site. He was adopted as a puppy and is cared for on site. Rıfkı is one of the oldest. I think he was abused and abandoned. When he arrived, he wasn’t only afraid of humans, but dogs too. Then in time, he became friendly with Paris and perked up. Paris, like Rıfkı, was probably abandoned by her vacationing owners. The fact that she is a trained dog led us to that conclusion. Kurabiye, Pakize and Badem are also permanent residents of the site. Then we have other dogs who come and go.

#### **It looks like Pet Site is going to expand even more...**

It sure does look like that, because during the COVID-19 pandemic, we’ve been observing many more animals being abandoned for fear of them carrying the virus. It means our sites might have more visitors and residents in the

**Kan bağıışı**

**kampanyasına**

**yaklaşık 120 kişi**

**katıldı.**

**Approximately 120**

**people participated**

**in the blood drive**

**campaign.**



bu konulardaki desteğiyle yapıldığını söylemek isterim. Proje yöneticilerimize, sokak hayvanlarının barınmaları için yapılan çalışmalara verdikleri destek için teşekkür ederiz.

### **Hem Gelibolu hem de Lapseki'deki ankraj şantiyelerinde başlatılan kan bağışı kampanyası nasıl gündeme geldi?**

Kan bağışı fikri Gelibolu'da yaşayan lösemi hastası bir çocuk için sosyal medyada yapılan bir çağrı üzerine oluştu. Tek tek herkesi kan vermeye göndermek yerine, Kızılay'ı şantiyemize davet edersek katılımın daha fazla olacağını düşündük. Proje Doktorumuz Onur Karaküçük ile beraber Gelibolu Kızılay yetkilileriyle bir araya gelerek program yaptık; yürümekte olan işlerin de aksamayacağı şekilde her firma için zaman belirledik. Kampanyaya yaklaşık 120 kişinin katılımı sağlandı. Kampanyanın saha içi organizasyonunda Emre Deniz Göncü, Alpaslan Özbilge, Naci Akın, Onur Kahraman ve Muhsin Küçük görev aldı.

### **Tekrar yapılacak mı bu kampanya?**

Kızılay yetkilileri ile irtibattayız. Düzenli aralıklarla sürdürmeyi planlıyoruz. Tabii ikinci kez kan vermek isteyenler için altı aylık bir sürenin geçmesi gerekiyor.

### **Başka ne gibi sosyal katkılar geliyor şantiyenizden?**

Herkesin evinde kullanmadığı giysi ve ayakkabıları değerlendirmek amacıyla bir giysi, ayakkabı ve tekstil kumbarası yaptırıldı. Çalışanlar evlerindeki fazla ürünleri bu kumbaraya atıyorlar. Gelibolu Belediyesi aracılığıyla toplanan ürünlerin ihtiyaç sahiplerine ulaştırılmasını sağlıyoruz. ●



**Ankraj şantiyelerinde düzenlenen kan bağışı kampanyasının düzenli aralıklarla tekrarlanması planlanıyor.**

**The blood drive campaign organized on Anchorage sites is planned to repeat on a regular basis.**

future. Recently on our Asian site, an abandoned dog was adopted by a Member of Executive Committee Reşit Yıldız. His name is Şanslı and he is being looked after on our Asian site. I would like to emphasize that all this work has the full support of our project managers. We would like to take this opportunity to thank them for supporting our efforts towards the sheltering of stray animals.

### **What was the origin of the blood drive campaign initiated on the anchorage sites in Gallipoli and Lapseki?**

The idea for the blood drive was based on a call made on social media for a child in Gallipoli, who was suffering with leukemia. Rather than sending individuals to donate blood, we thought we would have more donors if we invited Kızılay to the site instead. Accompanied by our Project MD Onur Karaküçük, we met with the officials of Gallipoli Kızılay and prepared a schedule, setting appointments for each company, so as not to disturb the smooth running of operations. Approximately 120 people participated in the campaign. Emre Deniz Göncü, Alpaslan Özbilge, Naci Akın, Onur Kahraman and Muhsin Küçük were in charge of the organization on-site.

### **Is there going to be a follow-up campaign?**

We are in touch with Kızılay's officials and have plans to repeat the campaign on a regular basis. Of course, for those who would like to donate for the second time, there's a six-month waiting period.

### **Are there any other social contributions from the site?**

We got a clothes bank made to recycle the clothes, shoes and textile goods no longer used at people's homes. The employers use these banks to recycle these surplus goods in their homes. We co-operate with the Gallipoli Municipality to make sure that these goods go to those who need them. ●





# BİR DÜNYA BARIŞ KÖPRÜSÜ: GELİBOLU

## A BRIDGE FOR WORLD PEACE: GALLIPOLI

VEDAT ÇALIŞKAN

VEDAT ÇALIŞKAN ARŞİVİ

1920 yılında yaklaşık 30 bin Beyaz Rus, savaşın ve depremin yaralarını sarmaya çalışan Gelibolu kıyılarına varır. Büyük bir yıkımdan kaçarak Gelibolu'ya yerleşen Beyaz Ruslar, sonrasındaki üç yıl boyunca kentin yaşantısına etkisi yıllarca sürecektir sosyal ve kültürel katkılar sağlar. 2020 yılında, tarihe geçen bu dostluğun ve dayanışmanın 100. yıl dönümü sebebiyle iki ülke arasında etkinlikler düzenlenmeye başlayacak; Gelibolu yeniden bir dünya barış köprüsü rolünü üstlenecek.



Gelibolu'da  
atletizm okulunun  
antrenmanı  
Training session  
of the school  
of athletics in  
Gallipoli

In 1920, nearly 30 thousand White Russians arrived at the shores of Gallipoli which was trying to recover from the wounds inflicted by the war and the earthquake. Having escaped a great destruction, the White Russians settled in Gallipoli and even though they actively contributed to the social and cultural life of the city for the next three years, their influence lasted for many more years to come. In 2020, on the 100<sup>th</sup> anniversary of this historically significant friendship and solidarity, the two countries will be co-organizing a series of commemorative events, honouring Gallipoli once more as a bridge standing for world peace.

*Dar mı dar Dardanel'e  
Yüzdüler  
Yarımın Geliboluluları  
Yüzdüler  
Dünün Rusları*  
VLADİMİR VLADİMİROVIÇ MAYAKOVSKI  
(1893-1930)

**GELİBOLU**, dünya üzerinde kendisine yürekten bağlı çeşitli uluslara mensup insanlar için bir isimden, bir kentten daha fazla anlam taşır. Kimileri için hayatlarının en önemli parçası olarak, âdeta kutsal bir yerdir burası. Böyle düşünenler arasında Beyaz Ruslar da var. Gelibolu'nun geçmişteki savaşlarla ilgili kaderi, günümüzde hem ulusal beraberliği güçlendiren hem de uluslararası barışa hizmet eden bir "kültür köprüsü" olarak sürmektedir.

Bilindiği gibi, Bolşevik Devrimi sonrasında yüz binlerce Beyaz Rus, mülteci olarak dünyanın farklı ülkelerine sığınmış; Ruslara kapılarını açan Türkiye de yaklaşık 200 bin kişiyi misafir etmişti. Türkiye'ye ulaşan Beyaz Rusların bir bölümü (yaklaşık 30 bin kişi olduğu biliniyor) 1920-1923 yılları arasında Gelibolu'da zorunlu bir gurbet yaşadı. Esasen oldukça yakın bir tarih olmasına rağmen, Beyaz Rusların bu Gelibolu gurbeti Türkiye'de çok iyi bilinmez.

Öncelikle burada sözü edilen "Beyaz Ruslar" ifadesini açıklamak gerekir. "Beyaz Rus" tanımlaması bir ırk, ulus veya etnik grubu ifade etmez. Bu adlandırma 1917 Devrimi nedeniyle çıkan iç savaşta Bolşeviklerin "Kızıl Ordu", Çarlık kuvvetlerinin de "Beyaz Ordu" olarak adlandırılmasıyla ilgilidir. Devrimden sonra Karadeniz'i geçerek dünyanın farklı ülkelerine

*To the narrow strait of Dardanelles  
They swam  
Gallipolians of tomorrow  
They swam  
Russians of yesterday*  
VLADIMIR VLADIMIROVICH MAYAKOVSKY  
(1893-1930)

**FOR** countless people of various nations Gallipoli is a lot more than the name of a city, because they share a heartfelt connection with it. For some of those people, it may be constituting the most important part of their life, it may even be a place they regard as sacred. The White Russians can be counted among those people. Gallipoli's past karma of war and destruction has now been transformed into a mission to serve as a "cultural bridge" reinforcing both national unity and international peace.

As is well known, following the Bolshevik Revolution, hundreds of thousands of White Russians were obliged to seek refuge in different parts of the world. Turkey was one of the countries to welcome them. Nearly 200 thousand White Russians were accepted into Turkey as refugees. Some of these people (approximately 30 thousand) stayed in Gallipoli between the years of 1920 and 1923. Even though it is not such a distant past, this period of exile is little known in Turkey.

First of all, the term "White Russians" requires an explanation. Here, the term does not denote a race, a nation or an ethnic group. It refers to the White Guardists who supported the Tsarist force during the civil war which erupted in the aftermath of the 1917 Revolution. In this civil war, the Bolsheviks were called the "Red Army" and the Tsar's forces



Gelibolu kampında 3. bölüğün toprak baraka inşaatları

Construction of earthen barracks by the 3<sup>rd</sup> squadron at the Gallipoli camp

ve Türkiye'ye sığınan Ruslar, bu tarihten sonra "Beyaz Ruslar" olarak anılmıştır.

Beyaz Rusların Gelibolu yaşamı, kuşkusuz 20. yüzyıl tarihinin en önemli olgularından biri. Bir savaşın yol açtığı yıkım ve kitlesel göçle birlikte Türkiye'ye gelen Beyaz Ruslar ile Türk toplumu arasında yaşanan insani dayanışma örnekleri, günümüz beşerî medeniyeti için de oldukça önemli ve etkileyici dersler barındırıyor. Dolayısıyla günümüzde Türkiye ve Rusya

were called the "White Army". After the revolution, those Russians who crossed the Black Sea and sought refuge in countries all over the world including Turkey, came to be known as "White Russians".

Their life in Gallipoli is no doubt a most significant phenomenon in the history of the 20<sup>th</sup> century. The exemplary acts of human solidarity between the White Russians who arrived in Turkey as a consequence of the devastation and mass migration caused by a war, and the people of Turkey who welcomed them, contain important and penetrant lessons for the human civilization today. One can even argue that the current climate of cultural dialogue between these two nations today is actually rooted in the history of Gallipoli.

**Beyaz Rusların Gelibolu yaşamı, kuşkusuz 20. yüzyıl tarihinin en önemli olgularından biri.**

**The White Russians' life in Gallipoli is no doubt a most significant phenomenon in the history of the 20<sup>th</sup> century.**

## **A Friendly Harbour for the White Russians During a Time of Hardship**

The 1<sup>st</sup> Army Corps commanded by General Kutepov reached Gallipoli on 22 November 1920 on the ships Herson and Saratov. Even though it was devastated by the earthquake and the war, Gallipoli did not hesitate to welcome with open arms these people who had lost everything and been forced into exile. The townspeople treated the Russians with great hospitality. Local women took care of the Russian women and children, sharing their domestic utensils with them. Some even opened their

toplumları arasındaki mevcut kültürel diyalogun köklerinden biri de Gelibolu'nun tarihi içine uzanmakta.

## Beyaz Ruslar için Zor Günlerin

### Dost Mekânı ve Sığınağı

General Kutepov komutasındaki Birinci Kolordu, Herson ve Saratov adlı gemilerle 22 Kasım 1920'de, deprem ve savaş nedeniyle harap olmuş Gelibolu'ya ulaşmıştı. Gelibolu, tüm varlıklarını kaybetmiş halde gelen bu zorunlu misafirlere tereddüt etmeden kucak açmıştı. Şehir halkı Rusları büyük bir hoşgörüyle karşılıyordu: Kadınlar, Rus kadın ve çocuklarıyla ilgilenerek gereksinim duyulan ev eşyalarını onlarla paylaşıyordu. Hatta Ruslar ahalinin evlerinde, kendilerine verilen odalarda kalmaya başlamışlardı. Türk müftüsü de yerleşmeleri için camileri açmıştı: 13 yurdun beşi camilere yerleşmişti.

Müftü, Gelibolulularla görüşerek Rusların konaklama sorununu çözmeye çalışıyordu. Ruslar kentte misafirdi ama sayıları yerleşik nüfustan kat kat fazlaydı. 1 Ocak 1921'de, General Kutepov'un komutanlığındaki Birinci Kolordu bünyesinde toplam 25.868 kişi

houses, giving them rooms to stay in. The Turkish mufti opened the mosques to accommodate them: five of the 13 households were living in mosques. The mufti talked to the Gallipolians to solve

### **“Beyaz Rus” tanımlaması, 1917**

### **Devrimi nedeniyle çıkan iç savaşta**

### **Bolşeviklerin “Kızıl Ordu”, Çarlık**

### **kuvvetlerinin de “Beyaz Ordu” olarak adlandırılmasıyla ilgilidir.**

**The term “White Russian” refers to the “White Army”, who supported the Tsarist force against the Bolsheviks known as the “Red Army”, during the civil war which erupted in the aftermath of the 1917 Revolution.**

Askerler bando takımı eşliğinde Gelibolu sokaklarından geçiyor.

The soldiers are marching through the streets of Gallipoli accompanied by a military band.





Deniz fenerine uzak olmayan park alanında oynayan Rus çocuklar, 1921  
Russian children playing in the park which is not far from the lighthouse, 1921

vardı. Ordu ile bağlantısı bulunmayan, sivil mülteci statüsünde 1.444 kadın ve yaşı 12'den küçük 314 çocuk da gelmişti. Askerî birliklerin yerleşmesi için Fransız işgal kuvvetleri tarafından, Gelibolu'ya sekiz kilometre mesafede bulunan bir arazi belirlenmiş ve askeri birlikler bu çevrede kurulan çadırlara yerleştirilmişti.

**Ruslar, güzel sanatların çeşitli dallarında açtıkları kurslar ve düzenledikleri etkinliklerle Gelibolu'da kültürel, sanatsal ve sportif yaşamı canlandırmıştı.**  
**Various fine arts courses and events organized by the Russians invigorated Gallipoli's cultural, artistic and sportive life.**

the housing problem. The Russians were the town's guests but their numbers far exceeded the actual town population. On 1 January 1921, there were 25,868 people within the body of the 1<sup>st</sup> Army Corps commanded by General Kutepov. Among them were 1444 women and 314 children under the age of 12, all of them civil refugees unaffiliated with the Army.

The French occupation forces allocated a piece of land that is eight kilometers from Gallipoli for the settlement of the military troops and placed them in tents.

## **White Russians Built A New Life in Gallipoli: "The Gallipolian Russians"**

As from the end of World War 1, Gallipoli was a city in ruins. So, the soldiers of the White Army immediately set to work on improving the living conditions in the camps. Despite all adversities, they sought ways of sustaining and enriching the daily life. After long and arduous efforts, they brought their housing up to an agreeable standard.

Having solved the problems of food and shelter, the Corps segments began to recover from the intellectual and moral shock they suffered after the evacuation of Crimea. From March 1921, some groups began to form within the body of the Corps, engaging in cultural and social activities. The academics group, agriculturalists group, medics group, Alliance of Gallipoli Russian Engineers, chess players group and photographers group were among these formations. There were about 15 of these groups excluding the sportive ones.

The White Russians living in the city also set up language courses teaching English, German, French and Turkish. In addition to these language courses, every evening discussion meetings were held at the



## Beyaz Ruslar

## Gelibolu'da

## Yeni Bir

## Yaşam Kuruyor:

## “Gelibolulu

## Ruslar”

Gelibolu, Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren adeta çökmüş bir kentti. Bu nedenle Beyaz Ordu askerleri, kamplardaki yaşam şartlarını iyileştirmek ve günlük hayatı sürdürebilmek için gerekli çalışmalara hemen başladılar.

Tüm olumsuz koşullara rağmen günlük hayatı yaşanılır kılmanın, zenginleştirmenin yollarını aradılar. Uzun ve zahmetli çabalardan sonra barınma yerlerini normal bir yaşam şekline uygun hale getirdiler.

Gelibolu'da açlık ve yerleşim sorunlarının çözülmesiyle birlikte Kolordu'nun katmanları, Kırım'ın boşaltılmasından sonra uğradıkları düşünsel ve moral şaşkınlıktan da kurtulmaya başladılar. 1921 yılı Mart ayından başlayarak, Kolordu bünyesinde, kültürel ve toplumsal etkinliklerde bulunan gruplar oluşmaya başladı. Akademik grup, tarımcılar grubu, tıpçılar grubu, Gelibolu Rus Mühendisler Birliği gibi bilimsel grupların yanı sıra; satranççılar ve fotoğrafçılar da ayrı gruplar oluşturdular. Gelibolu'da oluşturulan grupların sayısı sportif gruplar dışında 15'i buluyordu.

**Beyaz Rusların yurtlarından çok uzakta, büyük bir yokluk içinde yeniden bir yaşam kurdukları Gelibolu, Rus tarihi içinde çok önemli bir sembolik değere sahip.**

**As a place where the White Russians rebuilt a new life far away from their homeland during a time of great need, Gallipoli has significant symbolic value in Russian history.**

Various fine arts courses and events organized by the Russians invigorated Gallipoli's cultural, artistic and sportive life. A library housing 800 books and a reading hall was opened. In the city's theatre which had a seating capacity of 1000 and the camp's auditorium which could seat 2500 people, over 80 plays were performed, including works by famous playwrights such as Chekhov, Gogol and Leonid Andreyev. A musical troupe was regularly touring around nearby villages and towns. Such events, or other activities like sea bathing in Hamzakoy and evening walks on the path leading to the lighthouse had a brand new feel to the local people who were habitually inclined to spend their evenings at home. The three newly opened restaurants had a largely foreign clientele. The walls of the Turkish tea houses at the port were decorated with works by Russian painters.

Sports was a major part of life in Gallipoli. Twenty-three football teams were established. This was how the 1<sup>st</sup> Army Corps Football Team came into existence. After the White Army's departure from Gallipoli, this team was named "Gallipoli" which achieved an astronomically high score against

**Kentteki Rus askerleri panodan emir ve duyuruları okuyor. Diğer duvarda ise Kremlin Sarayı çizimleri yer alıyor. Yaz, 1921**

**The Russian soldiers in the city are reading the commands and announcements on the notice board. On the other wall are drawings of the Kremlin Palace. Summer, 1921**





Vrangel Lisesi ve çocukların eğitim merkezi, 1921  
Vrangel Highschool and training center for children, 1921

Şehre gelen Beyaz Ruslar ayrıca İngilizce, Almanca, Yunanca, Fransızca ve Türkçe öğretilen yabancı dil kursları açtılar. Dil kurslarının yanı sıra halk üniversitesi ve kütüphanelerde her akşam sohbet toplantıları düzenlenirdi. “Tarihi Sevenler Derneği” ve “Arkeolojiyi Sevenler Derneği” gibi topluluklar ortaya çıkmıştı. Arkeolojiyi Sevenler Derneği, Gelibolu’nun karşı kıyısında bulunan Lapseki’ye iki kere gezi düzenlemişti.

Teknik alay, hızlı bir çalışma ile kamptan kente uzanan dekovil hattını kurdu; liman, hamam, mutfak ve fırın inşa etti; kentin su şebekesini onardı. Kolorduda 300-350 çocuk vardı. Her yerde Rus çocuklarının gürültüsü ve Rusça konuşmalar duyuluyordu. Önce kreş açıldı, ardından lise kuruldu. Okullarda, Rusya’daki eğitim programları uygulanıyordu.

Ruslar, güzel sanatların çeşitli dallarında açtıkları kurslar ve düzenledikleri etkinliklerle Gelibolu’da kültürel, sanatsal ve sportif yaşamı canlandırmıştı. 800 kitaplı bir kütüphane ve okuma salonu da faaliyete geçmişti. Kentteki 1.000 kişilik tiyatrodan ve 2.500 kişilik kamp tiyatrosunda aralarında Çehov, Gogol, Leonid Andreyev gibi tanınmış yazarların oyunlarının da yer aldığı 80’den fazla oyun sahnelenmişti. Bir müzik grubu da sık sık çevre köy ve kasabalara turneler düzenliyordu. Bunlar gibi daha pek çok etkinlik, yerel toplum için oldukça yeni görünüyordu. Hamzakoy’daki deniz banyoları ve akşam saatlerinde deniz fenerine giden yolda yapılan gezintiler de bunlar arasındaydı. Genellikle akşamları evden çıkmayan yerel sakinler üzerinde Rusların bu geleneği de etkili oldu. Kentte açılan üç restorana genellikle yabancılar gelmekteydi. Limandaki Türk kahvelerinin duvarları Rus ressamların resimleriyle doluydu.

Gelibolu’da spor da yaşamın bir parçasıydı. 23 futbol takımı kuruldu ve maçlar oynandı. Beyaz Ordu’nun Gelibolu’dan ayrılmasından sonra “Gelibolu” adını alan, Bulgarları astronomik bir skorla yenen ve daha sonra ünlü Çek takımları ile maçlar yapan

a Bulgarian team, and later played against Czech teams.

Lieutenant Rayevski wrote in his journal recording his life in Gallipoli: “It feels like we’ve been here for a decade already.”, adding that they seemed to be somehow creating the impression that they’d be staying for another decade. In fact, in only a few months, Gallipoli had transformed into a small Russian city. With Russian posters and signs everywhere, Russian songs and words echoing in the street, pictures of the Kremlin decorating living room walls, Gallipoli began to live through a colourful and melancholic interlude that would last three years.

Turks and Russians were enjoying a daily co-existence: “Drinking fountains covered in ivy were a colourful addition to the grey streets. At these fountains, Russian women used to wait in line with whatever cups and bowls they could get hold of, and Turkish women with earthenware pitchers. They would laugh and joke together as they all waited for their turn.”

This is an account of those days as told in a book written by the Gallipolian Russians and published in Berlin in 1923:

“...Turks were poor. But they never dismissed the members of the Russian Army Corps whom they saw as their kardeş (the Turkish word for “sibling” was used in the original Russian text). They never assumed that their Russian siblings had anything but good intentions. They welcomed them into their homes, and helped

Birinci Kolordu Futbol Takımı böyle doğmuştu.

Yüzbaşı Rayevski Gelibolu anılarını yazdığı günlüğünde, “Sanki 10 yıldır buradayız.” der ve bir o kadar daha kalacaklarmış gibi bir izlenim yarattıklarından bahseder. Gerçekten de birkaç ay içinde Gelibolu adeta küçük bir Rus kentine dönüşmüştü. Nitekim, kısa bir süre sonra Rusça tabela ve afişlerle, her sokakta duyulan Rusça kelime ve şarkılarla, evlerin duvarlarını süsleyen Kremlin manzaralarıyla Gelibolu, üç yıl sürecek renkli ve hüzünlü bir hayat yaşamaya başlamıştı.

Türkler ve Ruslar günlük hayatı birlikte yaşıyorlardı artık: “Gri sokaklara sarmaşıkla kaplanmış çeşmeler renk katıyordu. Bu çeşmelerde bizim Rus kadınları, ellerine geçen çeşitli kaplarla, Türk kadınları ise testilerle sıra beklerlerdi. Kuyrukta birbirleriyle şakalaşarak vakit geçirirlerdi.”

Gelibolulu Ruslar tarafından kaleme alınan ve 1923 yılında Berlin’de basılan kitapta o günlerden şu şekilde bahsediliyordu:

“...Türkler fakirdiler. Fakat Rus Kolordusu mensupları ‘kardeşlerini’ (‘kardeş’ kelimesi Rusça metinde Türkçe yazılmıştır) ve onların iyi niyetlerini hiçbir zaman unutmadılar. Türkler, Rus aileleri evlerine kabul ettiler. Onlara yardımcı oldular. Rusların yerleşmeleri için yurtlar oluşturdular. Bazı camileri, hanları, okulları Ruslar için düzenlediler. Hatta bazı günler kutlamalar için camilerini bile bize (Ruslara) açtılar.”

Gelibolu kampından sistematik tahliyeler Ağustos 1921’de başladı. 1922 başında Gelibolu’nun tahliyesi neredeyse tamamlanmıştı. General Martinov komutasındaki 1.500 kişi ancak 5 Mayıs 1923’te Sırbistan’a gitmek üzere Gelibolu’dan ayrılabilirdi. Böylece Beyaz Rusların zorunlu Gelibolu gurbeti de noktalanmış oldu.

## Gelibolu’da

### Ruslardan Geriye

### Kalanlar, Rusları

### Hatırlayanlar

Gelibolu’da Beyaz Ruslardan günümüze ulaşan izleri belgelemeyi amaçlayan saha çalışmalarımız 2005 yılında başladı ve hâlâ sürüyor. 2005-2006 yıllarında Gelibolu köylerinde yaşlı kişilerle yapmış olduğumuz görüşmelerde oldukça önemli bilgilere ulaştık. Örneğin, üç Rus subayının Gelibolu’ya yerleşmiş olduğunu öğrendik. Bunlar, "Rus Mecit", "Rus Muhittin" ve "Sokrat" isimleriyle tanınan Beyaz Ordu mensupları. Gelibolu gurbetini yaşayanların tamamı Gelibolu’dan ayrılarak dünyanın çeşitli ülkelerine dağılmıştır.

them. They created lodgings for the Russians to stay, rearranging mosques, inns and schools. They even let us (Russians) use their mosques to celebrate our special days.”

Systematic discharges from the Gallipoli camp started in August 1921. By early 1922, the evacuation was almost complete. 1500 people commanded by General Martinov could leave Gallipoli for Serbia on 5 May 1923 which was the end of White Russians’ days of exile in Gallipoli.

## What Remains from the Russians

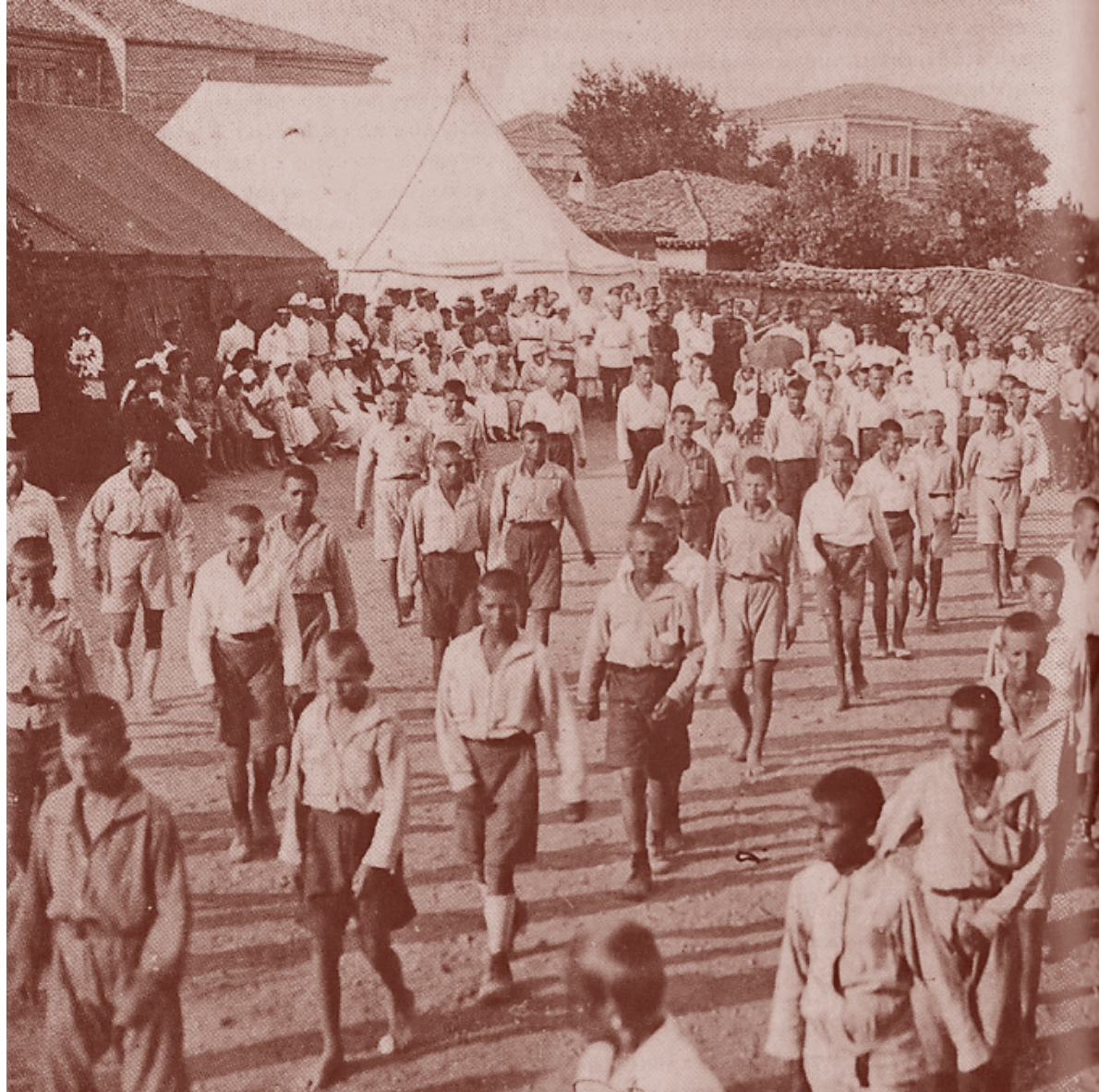
### in Gallipoli, and People Who

### Remember Them

Our field studies aimed at recording the remaining traces of White Russians in Gallipoli began in 2005 and still continue. The interviews we conducted with some of the senior villagers in Gallipoli in 2005 and 2006 revealed some important information. For example, we learned about three Russian officers

Gelibolu’da kutlanan çocuk bayramından bir kare

A scene from the children’s festival celebrated in Gallipoli



Bu misafirlik döneminde sadece Gelibolu merkezinde 49 Rus kadını Türk vatandaşlarıyla evlilik yapmış; yaklaşık 10 Türk kadını da Rus subayının eşi olmuştu.

Bunlardan “Rus Muhittin” adı verilen kişinin, iç güveyi olarak Müslüman-Türk ailesine damat olduğunu; “Rus Mecit” olarak tanınan bir diğ erinin ise hamallık yaparak yalnız yaşadığını kaynak kişiler aktarıyor. Kavaklıtepe köyünden Şaban Özkaya (84 yaş, 2005) 1930’larda Gelibolu’da, at arabasıyla taşımacılık yapıyormuş. Beyaz Ruslardan söz aç tığımızda konuyu hemen hatırlamıştı: “Geçmişte araba kooperatifinde çalışan bir Rus Muhittin vardı o zamanlar Gelibolu’da. Şengül Hamamı’nın orada, deniz boyunda bir Müslüman-Türk ailesine iç güveyi olmuştu.” diyor; sonrasını o da hatırlayamıyor.

Türk Korkut Kabaklı (80 yaş, 2005), Beyaz Rusların hem Münipbey Çiftliği’ne hem de Abdullahbey Çiftliği’ne yerleştiğini; akrabaları arasındaki bir büyüklerinin Beyaz Ruslardan aldığı bazı mücevheratı İstanbul’a götürüp satarak, onlara yardımcı olduğunu aktarıyor. Cevizli Köyü’nün en yaşlı kişisi İsmail Özmen (90 yaş, 2005) ise Rusları işitir işitmez General Vrangel’in komuta ettiği bu orduyu hatırlayarak “Varangele Ordusu” demişti. “Çok askerleri vardı Taşköprü’nün orada. Taşköprü’nün orası hep çadır doluydu.” diye eklemişti. Taşköprü denilen yer, Münipbey Çiftliği çevresinde bulunmakta. Köyde o dönemde bazı Beyaz Rus subaylarının kaldığını öğreniyoruz: “Mesela Zekilerin, İsmaillerin evinde o zamanlar Rus Binbaşısı oturmuştu.” diye ekliyor. Özmen’e göre Ruslar daha çok odun topluyor ve bir kısmını da Gelibolu’da satıyorlardı.

1937 Gelibolu doğumlu Akın Çakmak’ın Beyaz Ruslarla ilgili hatıraları da Gelibolulu Rusların geçmişine ışık tutuyor. Akın Çakmak, çocukluğunda Gelibolu’da Ruslardan kalan pek çok eşya

who had ended up settling in Gallipoli. They were members of the White Army and they went by the names “Russian Mecit”, “Russian Muhittin” and “Sokrat”. All of the Gallipoli exiles seem to have left the city and dispersed all over the world. 49 Russian women married Turkish citizens, about 10 Turkish women married Russian officers.

People who were interviewed relayed that the person known as “Russian Muhittin” had married into a Muslim-Turkish family and moved in with them; the person known as “Russian Mecit” had earned his living as a porter and lived alone. Şaban Özkaya (aged 84, 2005) from Kavaklıtepe Village drove a horse carriage in Gallipoli in the 1930s. When we asked him about the White Russians, he immediately remembered them: “There was a Russian Muhittin who worked in the carriage cooperative. He married into a Muslim-Turkish family up by Şengül Hamamı, on the coast.” This was as much as he could remember.

Korkut Kabaklı (aged 80, 2005) recounted that the White Russians had settled both at Münipbey Farm and Abdullahbey Farm; and that an older relative of his had helped them by taking some of their jewellery to Istanbul to sell. The oldest resident of Cevizli Village, İsmail Özmen (aged 90, 2005) remembered the army commanded by General Vrangel, as soon as he heard the Russians mentioned, and exclaimed “Varangele Army!”. He added: “They had many soldiers over there in Taşköprü. Over there was full of tents”. The place

Kentte askeri talim ve silahlı eğitim

Military drill and training with weapons in the city



gördüğünü belirtiyor. Bu eşyalar arasında o günler için çok yüksek kalitede olan çini lambalar, masa örtüleri, yemek ve peçete takımları, yatak örtüsü takımları olduğunu belirten Çakmak, üzerinde işlemeler ve Rusça işaretler bulunan bir yemek takımını hatıra olarak hâlâ saklıyor. Akın Çakmak 2019 yılında yaptığımız görüşmede Rus Mecit'i hatırladığı gibi, Gelibolu'ya yerleşen üçüncü bir Rus subayının varlığından da söz etmişti: "Sokrat adında bir Rus subayı vardı. Gelibolu Futbol Kulübü'nde kaleciydi. Bir Türk kadınıyla evlendi. Bu evlilikten bir oğlu vardı. O da 20 yıl kadar önce öldü... Rus Mecit ise 1.90 boylarında, ciddi ve vakur bir adamdı. Sebze-meyve halinde, balıkçıların deposunda kalırdı. Türkçe öğrenmişti ama herkesle konuşmazdı. 1960'ların başında öldü ve ölene kadar üzerindeki asker üniformasını hiç çıkarmadı... Rusların büyük kâğıt paraları vardı ve piyasada geçerli değildi. O paraları Gelibolu'da çocuklar oyunlarında kullanırlardı."

Gelibolu'da Ruslardan kalan anıtlar ve kültürel izler Rusların ayrılmasıyla zaman içinde silindi. Gelibolu'da geçmişin anıları, 2008 yılında yeniden inşa edilen Beyaz Rus anıtı ile yaşatılmakta. Konunun Rusya Dışişleri Bakanlığı tarafından Türkiye hükûmetine iletilmesinden sonra, anıtın yeniden inşasına karar verildi ve bu süreç, Türkiye-Rusya ilişkilerinde kısa sürede önemli gelişmelere yol açtı. Anıt, 17 Mayıs 2008'de geniş katılımlı bir törenle açıldı. Anıtın açılışına Rusya ve Türkiye'nin resmî temsilcileri; Fransa, Belçika, ABD, Almanya ve İsviçre'den gelen "Gelibolulu Ruslar"ın torunları ve yerel halk katıldı.

Beyaz Rus hareketinin kısa tarihi içinde gerçekleştirilen az sayıdaki anıttan biri durumundaki Gelibolu Rus Anıtı, günümüzde iki önemli Avrasya ülkesinin iyi komşuluk ilişkilerinin ve kültürel diyalogun bir sembolü.

## Türkiye-Rusya İlişkilerine

### Katkı Sağlayan

### Bir Kültür Köprüsü

Beyaz Rusların yurtlarından çok uzakta, büyük yokluk içinde yeniden bir yaşam kurdukları Gelibolu, Rus tarihi içinde çok önemli bir sembolik değere sahiptir. O zorlu koşullar altında Gelibolu, Rusların yeniden ayağa kalkabilmesi için âdeta bir sığınak olmuştur. Gelibolu bir bakıma, Beyaz Rus kültürünün doğum yeri olmuş ve buradan dünyaya yayılmıştır. Gelibolu'da yaşadıklarını hiçbir zaman unutmayan bu insanlar, Gelibolu gurbetinden

called Taşköprü was close to Münipbey Farm and some White Russian officers stayed in the village. "The Russian Major stayed at the house of İsmail and Zeki". According to Özmen, Russians gathered wood and sold some of it in Gallipoli.

Born in Gallipoli in 1937, Akın Çakmak's childhood memories also shed some light on the history of the Gallipolian Russians. Çakmak remembers many high-quality objects left over from the Russians, including porcelain lamps, table cloths, dinner sets and napkins, bedding sets. Çakmak still holds on to a dinner set decorated with ornaments and Russian script as a keepsake. During the interview conducted with Akın Çakmak in 2019, he not only remembered Russian Mecit but also talked about a third Russian officer who had made a life for himself in Galipoli: "There was a Russian officer called Sokrat. He was the goal keeper of the Gallipoli Football Club. He married a Turkish woman and they had a son together. He died about twenty years ago... Russian Mecit was 6.2 feet tall. He was serious and solemn. He stayed at the fruit and veg market or the fishermen's warehouse. He could speak Turkish but he didn't talk to everybody. He died in the early 1960s and never took off his military uniform until the day he died. The Russians had these big, paper banknotes, but of course that money was no good here. So the children made toys out of them."

The monuments and cultural traces of the Russians in Gallipoli gradually faded after their departure. The memory is kept alive with the White Russian monument which was reconstructed in 2008. After the issue was raised by the Russian Ministry of Foreign Affairs and communicated to the Turkish government, a decision was reached to reconstruct the monument. This entire process led to important developments in relations between Turkey and Russia. The monument was opened on 17 May 2008 with a ceremony attended by a large audience including official representatives from Turkey and Russia, the grandchildren of the "Gallipolian Russians" coming from France, Belgium, the USA, Germany and Switzerland; and the local public.

As one of the few monuments erected in the history of the White Russian movement, today the Gallipoli Russian Monument is a symbol of the good neighbourly relations and cultural dialogue between these two Eurasian countries.

## A Cultural Bridge Contributing

### Towards Relations Between

### Turkey and Russia

As a place where the White Russians rebuilt a new life far away from their homeland during a time of great need, Gallipoli has significant symbolic value in Russian history. Under such challenging conditions, Gallipoli offered a haven for the Russians, enabling them to get back on their feet. In that sense, it served as the birthplace of the White Russian culture which then spread to the world. These people never forgot their experiences in Gallipoli, honoured that part of their life as the "Gallipoli Miracle" and always remembered their siblings in Gallipoli, Turkey with immense gratitude. As the place of exile for 30 thousand White Russians, Gallipoli is considered to be the place of rebirth and the source of existence by the grandchildren of the "Gallipolian Russians" who

sonra yaşadıklarını “Gelibolu Mucizesi” olarak adlandırmış ve buradaki kardeşlerini her zaman teşekkürle anmışlardır. Yaklaşık 30 bin Beyaz Rus’un zorunlu bir gurbet yaşadığı Gelibolu, buradan dünyanın çeşitli ülkelerine dağılan “Gelibolulu Ruslar”ın torunları tarafından yeniden doğum yeri ve varoluş kaynağı olarak kabul edilmektedir.

2020’de, Türkiye ile Rusya’nın Gelibolu kardeşliği ve dayanışmasının 100. yıl dönümü sebebiyle anma etkinlikleri düzenlenmeye başlayacak. Beyaz Ruslar Gelibolu’ya ilk olarak 1920 yılı Kasım ayında gelmiş, son katile de Mayıs 1923’te Gelibolu’dan ayrılmıştı. Dolayısıyla, 2020-2023 yıllarını kapsayan dört yıllık dönem önümüzde uzanmakta. Bu yıl dönümü bir bakıma, iki ülke arasındaki gurur verici dostluğun, zor zamanlardaki dayanışmanın ve barışın öneminin yeniden hatırlanması için bir çağrıdır. 100 yıl önce Gelibolu’ya sığınarak zorunlu bir gurbet yaşayan Beyaz Rusların anısı, komşu ulusları barış içinde bir araya getirme misyonunu halen sürdürmekte. Bir zamanlar Gelibolu’da yaşananlar, günümüzde Türkiye ve Rusya’ya ortak tarihsel ve kültürel bağlarını hatırlatarak, kültürel diyalogu ve iş birliğini geliştirmek için güçlü bir köprü oluşturmaktadır.

“Gelibolu Kardeşliği”nin 100. yıl dönümü sürecinde gerçekleştirilecek etkinlikler Türk-Rus Toplumsal Forumu, Türk ve Rus Kanadı Eş Başkanlıkları tarafından dikkatle takip edilmekte; ÇOMÜ Türkiye Rusya İşbirliği Araştırma Merkezi (TURUSIA) de koordinasyon sürecine katkı sağlamaktadır. 100. yıl dönümünde Gelibolu’ya odaklanan çalışmalar, iki ülke arasındaki bilimsel, kültürel, sektörel, sanatsal ve sportif iş birliklerini çok ileri seviyelere taşıyacak. ●

#### KAYNAKÇA BIBLIOGRAPHY

- ACAR, K. (2016). *Rusça Kaynaklarda Gelibolu ve Beyaz Ruslar*, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, Sayı: 201-33.
- BAKAR, B. (2012). *Esir Şehrin Misafirleri Beyaz Ruslar*, Tarihçi Kitapevi, İstanbul.
- ÇALIŞKAN V., İbrahimov A. (2019). “Gelibolulu Rusların 100. Yıldönümü Yaklaşırken Bir Değerlendirme ve Öneriler”, *Beyaz Rusların Gelibolu Gurbetinin 100. Yıldönümü (1920-1923/2020-2023)*, Türkan Olcay, Aydın İbrahimov, Vedat Çalışkan, Ed., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Yayınları, Ankara, ss.199-231.
- LUKAŞ, I. (1922). *Goloye Pole Gelibolu*, çev. Sevinç Üçgül, Çeviribilim Yayınları, 2015.
- RAYEVSKI, N. (2009). *Gelibolu Günlüğü-Zorunlu Bir Gurbetin Öyküsü*, Çev: A. İbrahimov, N.B. Erten, Ağaç Yayınları, İstanbul.
- UTURGAURI, S.N. (2015). *Boğaz’daki Beyaz Ruslar, 1919-1923*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul.

### **2020’de, Gelibolu kardeşliği ve dayanışmasının 100. yıl dönümü sebebiyle anma etkinlikleri düzenlenmeye başlayacak.**

**In 2020, on the occasion of the 100<sup>th</sup> anniversary of the Gallipoli fraternity and solidarity of Turkey and Russia, a series of commemorative events will be launched.**

dispersed from here to various parts of the world.

In 2020, on the occasion of the 100<sup>th</sup> anniversary of the Gallipoli fraternity and solidarity of Turkey and Russia, a series of commemorative events will be launched. The first arrival of the White Russians in Gallipoli was in November 1920 and the departure of the last group took place in May 1923. Therefore, stretching before us now is a four year period from 2020 to 2023. This anniversary is, in a sense, a call to remember the importance of the honourable friendship between these two countries, of solidarity and peace during times of adversity. The memory of the exiled White Russians who took refuge in Gallipoli 100 years ago still continues to fulfill its mission of uniting neighbour countries in peace. What was once lived in Gallipoli serves today as a reminder to both Turkey and Russia of their shared history and cultural ties, offering a mighty bridge that shall help develop the cultural dialogue and spirit of cooperation.

The events planned for the 100<sup>th</sup> anniversary of the “Gallipoli Fraternity” are closely followed by the Turkish-Russian Social Forum, the co-presidency of Turkish and Russian Wings, with Çanakkale 18 Mart University’s Turkey Russia Cooperation Research and Application Center (TURUSIA) supporting the coordination process. The efforts focusing on Gallipoli on this 100<sup>th</sup> anniversary will further advance the scientific, cultural, sectoral, artistic and sportive collaborations between the two countries. ●

# "7" GERİ SAYIM GÜNCEİ COUNTDOWN CHRONICLE

Temmuz 2020 July

**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**

**YAPIM**

PRODUCTION

**BEK Tasarım ve Danışmanlık**

BEK Design and Consultancy

**KAPAK FOTOĞRAFI**

COVER PHOTO

**Cemal Emden**

**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

**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

**Seden Mestan**

**DÜZELTİ**

PROOFREADING

**Zeyno Erkman Beşikçi**

**ÇEVİRİ**

TRANSLATION

**Aslı Mertan**

**ERSİN ARIOĞLU**

**SÖYLEŞİSİ ÇEVİRİ**

ERSİN ARIOĞLU

INTERVIEW TRANSLATION

**Yapı Merkezi**

**KATKIDA BULUNANLAR**

CONTRIBUTORS

**Beynur Akdeniz**

**Ahmet Bayrı**

**Gözde Doğan Ayan**

**Nadir Ekmekçi**

**Cemal Emden**

**Batuhan Ergüneş**

**Mehmet Kerem Eteş**

**Kağan Gözen**

**Cenk Kalava**

**Yasin Karakuş**

**Arzu Kaymak**

**Melih Mumcu**

**Murat Sezgin**

**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**



**Kule inşaatı,**

**Mayıs 2020.**

Tower Construction,

May 2020.

©CEMAL EMDEN

