

8

Gelişimi Hızlandıracak Dev Proje

A Colossal Project
that will Expedite
Development

“İstiklalden Sonra İstikbal Mücadelesi Veriyoruz”

“We have Won
Our Liberty, Now We are
Fighting for Our Future”

1915Çanakkale'nin Mühendis Kızları

Engineer Girls of
1915Çanakkale

Anzak Bisküvisi ve Türk Peksimeti

ANZAC Biscuits
versus
Turkish Peksimet



İçindekiler

Contents

Kısa Kısa
News Bites 002



Gelişimi Hızlandıracak Dev Proje
A Colossal Project That Will Expedite
Development
ENVER İSKURT 014

“İstiklalden Sonra İstikbal Mücadelesi Veriyoruz”
“We have Won Our Liberty, Now We are
Fighting for Our Future”
ORHAN TAVLI 022

Bir Dönüşüm Projesi
A Project of Transformation
ABDULKADİR URALOĞLU 030



Malkara-Çanakkale Otoyolu'nda Yüzlerce Sanat Yapısı
Hundreds of Engineering Structures
Along the Malkara-Çanakkale
Motorway 036

1915Çanakkale'ye Uluslararası 11 Ödül
11 International Awards
for 1915Çanakkale 040

Tarih Onlara Emanet
Our History is in Their Hands
İSMAİL KAŞDEMİR 044

1915Çanakkale'nin Mühendis Kızları
Engineer Girls of 1915Çanakkale 048

Sizce Kadınların Daha Çok Faal Olması Gereken Alan/Meslek?
In Which Professional Fields do You Think
Women Should be More Active? 058



Şaftların Hikâyesi
Story of the Shafts 060

Nadir Bitkiler ve Vahşi Hayvanlar İçin Günde 10 Bin Adım
10 Thousand Steps a Day for Rare Plants
and Wild Animals 066

Tarih Yazacak Bir İş Birliği
A Historical Collaboration 072

“Köprü, Turizm Potansiyelini Ortaya Çıkarır”
“The Bridge Will Help Reveal the Region's
Tourism Potential” 080

Her Zorluğa Göğüs Geren Bir Tasarım
A Design Ready to Face Any
Challenge 090

“Güvenlik Bu İşin Merkezinde”
“Safety is at the Core of This Work”
UMUT ÖĞÜTMEN 096



Anzak Bisküvisi ve Türk Peksimet
ANZAC Biscuits versus Turkish Peksimet
AYLİN ÖNEY TAN 102

Genel Müdür'den CEO's Message

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



DEĞERLİ OKURLAR,

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'ndeki son gelişmeleri 'insan odaklı' bir anlayışla aktardığımız "Geri Sayım Güncesi" yayınınımızın "sekiz" numaralı "ikinci sayısı" ile karşınızdayız. Bu sayımızda da Proje'yi farklı yönleriyle ele alıyor, bölgedeki yansımalarına değiniyor, aynı zamanda paydaşlarımızın görüşlerine yer veriyoruz. Saha çalışmaları büyük bir hızla ilerleyen 1915Çanakkale Projesi, geniş bir coğrafyada insanların yaşamına doğrudan ve dolaylı pek çok olumlu katkıda bulunacak, büyük bir dönüşüm projesi. Bu yüksek katma değerli Proje'nin şimdiden önemli ödüllere layık görülmesi, daha da önemlisi bölge halkı tarafından büyük bir heyecanla sahiplenilmesi bizleri gururlandırıyor.

*
Yeni sayımızda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Sayın Enver İskurt, Çanakkale Valisi Sayın Orhan Tavlı ve Karayolları Genel Müdürü Sayın Abdulkadir Uraloğlu, Proje'yi 2023 Vizyonu çerçevesinde stratejik ve sosyoekonomik açılardan, yerel, ulusal ve küresel boyutlarıyla değerlendirdiler. Proje'mize çok değerli desteklerinden dolayı kendilerine teşekkür ediyoruz. Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanı Sayın İsmail Kaşdemir ile de kentin Türkiye ve dünyadaki tarihi önemini konuştuk. Türkiye'nin Mühendis Kızları Projesi'nin yetiştirdiği ve 1915Çanakkale'de görev alan genç mühendislerimizden buradaki deneyimlerini dinledik. İlerleyen sayfalarda ayrıca otoyol inşaatımıza, proje kapsamında yürüttüğümüz doğa koruma ve güvenlik çalışmalarına yer verdik. Çanakkale Savaşı'nda askerler arasında Anzak bisküvisi ve Türk peksimetinden kurulan dostluk, bu sayımızda okuyacağınız diğer ilginç yazılardan biri...

Bir sonraki sayımızda görüşmek dileğiyle.

Saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

DEAR READERS,

We are happy to present you with the "second issue" of the "Countdown Chronicle" numbered "eight", where we do our best to convey to you, with a 'people-oriented' approach, the latest developments at the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project. In this issue, we are zooming in on various interesting aspects of the Project, reflecting on its influence in the region, and lending an ear to our stakeholders' opinions. Currently making great strides on site, 1915Çanakkale Project is a major transformation project that will directly and indirectly make positive contributions to people's lives within an expansive geography. The fact that this Project, which has so much added value, is already deemed worthy of exceptional awards, and more importantly, that it is received and embraced with so much enthusiasm by the local public, is a great source of pride for us.

*
In this issue, Republic of Turkey's Deputy Minister of Transport and Infrastructure Mr. Enver İskurt, Governor of Çanakkale Mr. Orhan Tavlı and Director General of Highways Mr. Abdulkadir Uraloğlu have offered us a strategic and socioeconomic evaluation of the Project within the framework of Vision 2023, addressing its local, national and international aspects. We would like to thank them for their invaluable contributions to our Project. With the Chairman of Çanakkale Wars Gallipoli Historical Site Directorate Mr. İsmail Kaşdemir, we have discussed the city's historical significance both for Turkey and the world. We have listened to the experiences of our young engineers who have been brought up by the Engineer Girls of Turkey Project and are currently employed at 1915Çanakkale. Finally, we have looked at the progress of our motorway construction, and other integral parts of our project such as our environmental and safety practices. The friendship of soldiers at the War of Çanakkale built on a shared piece of ANZAC biscuit and Turkish "peksimet" is one of the other interesting stories you will read in this issue...

Looking forward to meeting you again in our next issue.

With my kindest regards.

1915Çanakkale Köprüsü Keson Batırma Töreni Gerçekleştirildi 1915Çanakkale Bridge – Caisson Immersion Ceremony in Lapseki

1915Çanakkale Köprüsü - keson batırma operasyonu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'ın katılımıyla 2019 Mayıs ayında gerçekleştirildi. Böylelikle Sütluçe ve Şekerkaya arasında uzanacak köprünün Asya Yakası kesonu, deniz tabanındaki nihai yerine yerleştirilmiş oldu. Bakan Cahit Turhan, köprünün tamamlandığında Trakya ve Batı Anadolu Bölgesi'nde ekonomik anlamda büyük ivmelenmeyi sağlayacağını belirterek, "Ayrıca Avrupa Birliği ülkeleri ve özellikle Bulgaristan ve Yunanistan'dan gelen yük hareketlerinin hızlı bir şekilde Ege, Batı Anadolu ve Batı Akdeniz'e inmesini sağlayacak. Feribotla 30 dakikada geçilen ancak bekleme süreleri dikkate alındığında bir buçuk ile beş saati bulan Çanakkale Boğazı seyahat süresini altı dakikaya kadar indirecek" şeklinde konuştu. ●

The operation for immersion of the caissons of the 1915Çanakkale Bridge was executed in May 2019 with the attendance of the Minister of Transport and Infrastructure Mehmet Cahit Turhan. The Asian Side caisson of the bridge spanning between Sütluçe and Şekerkaya was immersed on its final position. Minister Cahit Turhan stated that when completed, the bridge would greatly accelerate the economy in Thrace and Western Anatolia. He also added: "It will enable speedy access for freight movements from the European Union States, especially Bulgaria and Greece, into the Aegean, Western Anatolia and Western Mediterranean regions. Current travel time across the Çanakkale Strait can be 90 minutes to 5 hours including the 30-minute ferry ride and the waiting time. The bridge will bring that time down to six minutes only. ●



Çanakkale Valisi Tavlı'dan Şantiye Ziyareti Governor of Çanakkale Mr Tavlı Visits the Site

Çanakkale Valisi Orhan Tavlı, beraberindeki yetkililerle 1915Çanakkale inşaat sahasını ziyaret etti. Alanda incelemelerde bulunan Vali Tavlı, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürü Sezgin Küçükbekir'den devam eden çalışmaların yanı sıra köprünün teknik özellikleri ile çevresel ve sosyal etki yönetimi hakkında bilgi aldı. Ziyarete katılım gösteren yöneticiler şu şekildedir (yukarıdaki fotoğrafta, soldan sağa): Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü Asma Köprü Mühendisi Şeyma Serin Okur, DLSY JV Proje Müdür Yardımcısı Öncü Gönenc, Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü Yapım Başmühendisi Ömer Mert Börekçi, ÇOK A.Ş. İcra Kurulu Üyesi Ömer Güzel, Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü Asma Köprü Başmühendisi Kemal Çetin, Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü IT Teknik Personel Kadir Özgöçen, Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdür Yardımcısı Erdoğan Dedeoğlu, KGM Müşavir Teşkilatı (Tekfen - T Engineering JV) Başkanı Selçuk Halıcılar, Lapseki Kaymakamı Tahir Şahin, Mülkiye Baş Müfettişi Naci Çetin Akder, Çanakkale Valisi Orhan Tavlı, Mülkiye Baş Müfettişi Ali Alper Orkun, Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürü Sezgin Küçükbekir, Lapseki Belediye Başkanı Eyüp Yılmaz ve ÇOK A.Ş. İcra Kurulu Üyesi Reşit Yıldız. ●

Governor of Çanakkale Orhan Tavlı paid a visit to the 1915Çanakkale construction site with an accompanying group of officials. Governor Tavlı surveyed the site and was briefed about the current state of the works, technical aspects of the bridge and the environmental and social impact management from the General Directorate of Highways (KGM) Public and Private Sector Partnership Regional Director Sezgin Küçükbekir. The executives who attended the visit are as follows (the photograph above, from left to right): Highways Public and Private Sector Partnership Regional Directorate Suspension Bridge Engineer Şeyma Serin Okur, DLSY JV Deputy Project Manager Öncü Gönenc, Highways Public and Private Sector Partnership Regional Directorate Construction Chief Engineer Ömer Mert Börekçi, ÇOK A.Ş. Executive Committee Member Ömer Güzel, Highways Public and Private Sector Partnership Regional Directorate Suspension Bridge Chief Engineer Kemal Çetin, Highways Public and Private Sector Partnership Regional Directorate IT Technical Staff Kadir Özgöçen, Highways Public and Private Sector Partnership Deputy Regional Director Erdoğan Dedeoğlu, Head of KGM Consultant Organization (Tekfen - T Engineering JV) Selçuk Halıcılar, Lapseki District Governor Tahir Şahin, Civil Service Chief Inspector Naci Çetin Akder, Governor of Çanakkale Orhan Tavlı, Civil Service Chief Inspector Ali Alper Orkun, General Directorate of Highways Public and Private Sector Partnership Regional Director Sezgin Küçükbekir, Mayor of Lapseki Eyüp Yılmaz and ÇOK A.Ş. Executive Committee Member Reşit Yıldız. ●



Yaşanacak En İyi Kent, Çanakkale Ideal City to Live, Çanakkale

Çanakkale was the number one city in the 2019 list of "Ideal Cities" created every year for the last 5 years by Forbes Turkey magazine aiming to rank the best cities in Turkey to live and work in. The list is prepared with many factors being taken into consideration such as human capital, life quality, branding ability and innovation, trade ability, production potential and accessibility.

Forbes Turkey commented on Çanakkale's top ranking: "The result of the Ideal Cities survey was in fact a surprise, since Çanakkale ranked 18th in last year's listing. The city owes this leap to its positioning among the top 25 in nearly all of the categorical data regarding life quality."

Forbes Türkiye dergisinin 2019'da beşincisini hazırladığı, Türkiye'de iş yapmak ve yaşamak için en iyi kentlerin bir sıralamasını sunan "İdeal Kentler" listesinde Çanakkale ilk sırada yer aldı. Birçok veri seti kullanılarak hazırlanan listede kentler, beşeri sermaye ve yaşam kalitesi, markalaşma becerisi ve yenilikçilik, ticaret becerisi ve üretim potansiyeli ile erişilebilirlik gibi kategorilerde değerlendiriliyor.

Forbes Türkiye yaptığı açıklamada Çanakkale'nin birinciliğini şu şekilde değerlendirdi: "İdeal Kentler araştırmasının sürprizi, Türkiye'de yaşamak için en iyi kentin Çanakkale olması. Geçen yıl 18. sırada olan kent, bu sıçramayı yaşam kalitesini içeren 60 verinin neredeyse tamamında, ilk 25 içinde yer almasına borçlu."



1915Çanakkale Uluslararası Arenada Tanıtıldı

1915Çanakkale was Introduced on
the International Platform



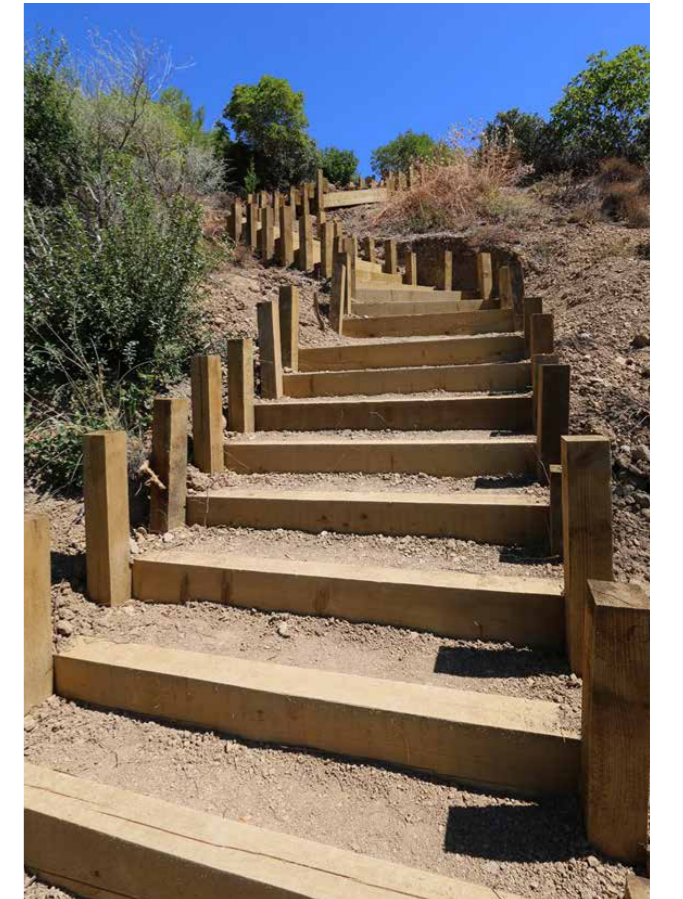
1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi, Ankara'da 9-11 Ekim 2019 tarihleri arasında dördüncü kez düzenlenen Uluslararası Karayolları, Köprüler ve Tüneller İhtisas Fuarı'nda tanıtıldı. Sektörden hem yerli hem de uluslararası müteahhitler, mühendisler ve tedarikçileri buluşturan fuarın açılışında Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan, "Asya ile Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak küresel ticaret için önemli bir keşişme noktasında yer alan ülkemizin her daim gelişmesindeki en önemli anahtarlardan biri hiç şüphesiz ulaşım altyapısı olacaktır" dedi. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu standını ziyaret eden Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'a, ÇOK A.Ş. CEO'su Mustafa Tanrıverdi tarafından bilgi verildi.

1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project was promoted at the 4th International Highways, Bridges and Tunnels Fair which took place on 9-11 October 2019 in Ankara. At the opening of the fair uniting local and international contractors, engineers and suppliers in the sector, Minister of Transport and Infrastructure Cahit Turhan spoke: "Our country is positioned at an important point of intersection for global commerce, linking Asia and Europe. There is no doubt that one of the key factors in its constant development is the transport infrastructure". On his visit to the 1915Çanakkale Bridge and Motorway stand, the Minister of Transport and Infrastructure Cahit Turhan was briefed by the CEO of ÇOK A.Ş. Mustafa Tanrıverdi.

Yarımadanın Yeni Yürüyüş Güzergâhı The New Walking Route on the Peninsula

Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı, "Arıburnu Cephesi Yürüyüş Güzergâhı" adı altında yeni bir yürüyüş güzergâhı projesinin hayata geçirileceğini duyurdu. Çanakkale Savaşı'nın en önemli cephelerinden Arıburnu'nda oluşturulan yürüyüş güzergâhı, tamamlandığında yaklaşık altı ila yedi saatlik bir rota süresini kapsayacak. Yedi kilometreye yakın uzunluktaki parkur üzerindeki yürüyüşü zorlaştıran engebeli ve eğimli bölgeler, tarihi doku korunarak düzenlenecek. Bunun yanı sıra, ziyaretçilerin rotalarını daha kolay takip edebilmelerini sağlamak için krokiler, haritalar ve yönlendirmeler de parkura eklenecek.

Directorate of Çanakkale Wars Gallipoli Historical Site announced the future opening of a new walking route called "Arıburnu Front Walking Route". When completed, the route created on Arıburnu, which was one of the most important frontlines of the Çanakkale War, will take 6 to 7 hours to walk. The rugged and sloping terrain in some parts of the 7-kilometer long route will be landscaped while making sure that the historical texture remains intact. The route will also be marked with drawings, maps and signings to orientate the visitors.



5. Turkcell Gelibolu Maratonu Koşuldu

5th Turkcell Gallipoli Marathon

Gelibolu Yarımadası'nın tarihi atmosferinde düzenlenen Turkcell Gelibolu Maratonu, binlerce koşucunun katılımıyla 6 Ekim 2019 tarihinde gerçekleşti. Dünyanın sayılı tematik maratonlarından biri olarak kabul edilen organizasyonun 2019 teması "Adımlar Fidana" olarak belirlendi. 16 ülkeden katılımcıların mücadele ettiği Turkcell Gelibolu Maratonu öncesinde başlangıç noktasına sembolik fidan dikimi de yapıldı. Maraton öncesinde gerçekleştirilen törene Çanakkale Valisi Orhan Tavlı, Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir ve Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Sedat Murat katıldı. Üç yıl önce başlatılan Turkcell Barış Ormanı'na, bu yıl da 100 bin fidan dikimi yapıldı. Her katılımcı için 10 fidan dikilen ormandaki ağaç sayısı böylece 130 bine ulaştı.

42 kilometrelik parkuru kadınlarda Raziye Arabacı, erkeklerde de Murat Kurtak ilk sırada tamamladı. 21 kilometrelik yarı maratonda şampiyonluk kadınlarda Meryem Kılıç Gündoğdu, erkeklerde ise Ümit Er'in oldu. ●

Turkcell Gallipoli Marathon organized in the historical atmosphere of the Gallipoli Peninsula was actualized on 6 October 2019 with the participation of thousands of runners from 16 different countries. One of the world's select thematic marathons, the theme of 2019 organization was "I Run For Peace". Before the race, a symbolic tree-planting ceremony was held with the attendance of the Governor of Çanakkale Orhan Tavlı, Historical Site Director İsmail Kaşdemir and Rector of Çanakkale Onsekiz Mart University Prof. Dr. Sedat Murat. One hundred thousand new trees were planted in the Peace Forest which was started three years ago. With ten trees planted in the name of each participant, the total number of trees in the forest reached 130 thousand.

The first female athlete to finish the 42-kilometer-long route was Raziye Arabacı, and the male winner was Murat Kurtak. The winners of the half-marathon were Meryem Kılıç Gündoğdu in the women's category and Ümit Er in the men's category. ●



Tarihi Alan Başkanlığı'ndan 1915Çanakkale'ye Özel Ziyaret

1915Çanakkale Receives A Special Visit from the Directorate of Gallipoli Historical Site

Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı, 14 Ekim 2019 tarihinde 1915Çanakkale Köprüsü Lapseki Asya Ankrj şantiyesine teknik gezi düzenledi. Tarihi Alan Başkanlığı'ndan 41 yetkilinin katıldığı gezide, KGM Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü Asma Köprü Şefi Kemal Çetin tarafından bir sunum yapıldı. Sunumda 1915Çanakkale Projesi vizyonu, ihale bilgileri, Proje hazırlanırken çevreye olan etkileri üzerinde yapılan araştırmalar, Proje yapılanması, kapsamı ve otoyol-köprü konumu ayrıntılarıyla ele alındı. Yapılan sunumun ardından, Tarihi Alan Başkanlığı yetkilileri şantiye alanında incelemelerde bulundular. ●

Directorate of Çanakkale Wars Gallipoli Historical Site organized a technical trip to the 1915Çanakkale Bridge Lapseki Asian Anchorage Construction Site on 14 October 2019. Attended by 41 officials from the Directorate of Gallipoli Historical Site, GDH Public Private Sector Partnership Regional Directorate Suspension Bridge Chief Kemal Çetin gave a presentation explaining the vision of the 1915Çanakkale Project, giving information about the tender stage, the environmental impact assessment, the scope and structure of the project, and the location of the motorway and the bridge. Following the presentation, the officials from the Directorate of Gallipoli Historical Site surveyed the site. ●



1915Çanakkale is Europe's Largest Public-Private Sector Partnership Investment

According to the Public Private Sector Partnership Report issued by the Presidential Directorate of Strategy and Budget, the 1915Çanakkale and Malkara-Çanakkale Motorway Project ranked first among Europe's largest public private sector partnership investments with its value at 3.1 billion Euros. In second place came the Ankara-Niğde Motorway with 1.2 billion Euros. These two projects were followed by the Gronde Broadband Network in France with 1.2 billion Euros, the Blankenburg Tunnel in Holland with 1 billion Euros and the A16 Rotterdam Motorway in Holland with 930 million Euros. Furthermore, Turkey along with Brazil, India, China and Mexico were revealed as the countries that have drawn the highest amount of investments for public-private partnership projects between the years 1990 and 2018. ●

1915Çanakkale Avrupa'nın En Büyük Kamu-Özel İş Birliği Yatırımı

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından hazırlanan Kamu-Özel İş Birliği Raporu bilgilerine göre 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi, 3,1 milyar avro'luk değeriyle Avrupa'nın en büyük kamu-özel iş birliği yatırımları arasında ilk sırada yer aldı. İkinci sırada 1,2 milyar avro ile Ankara-Niğde Otoyolu dikkati çekti. Bu iki projeyi, 1,2 milyar avro ile Fransa'daki Gronde Genişbant Ağı, 1 milyar avro ile Hollanda'daki Blankenburg Tüneli ve 930 milyon avro ile Hollanda'daki A16 Rotterdam Otoyolu izledi.

Türkiye ayrıca Brezilya, Hindistan, Çin ve Meksika ile birlikte, 1990-2018 yılları arasında en çok yatırım tutarına sahip kamu-özel iş birliği projesi gerçekleştiren ülke oldu. ●



1915Çanakkale Kreditorleri Gelibolu'da Toplandı

ÇOK A.Ş.'nin ev sahipliğinde düzenlenen Yıllık Kreditorler Toplantısı 9-10 Temmuz 2019 tarihinde, aralarında banka, danışman ve sponsorların bulunduğu 35 kurumdan 85 katılımcıyla gerçekleşti. Toplantının ilk günü, ÇOK A.Ş. Genel Müdürü Mustafa Tanrıverdi'nin karşılama konuşmasıyla başladı. Tüm teknik ekibin katıldığı görüşmelerde projedeki son gelişmeler ele alındı ve ardından saha gezilerine geçildi. İkinci günde ise hem teknik hem de finansal konuların analiz edildiği toplantıların sonrasında tekrar saha gezisine çıkıldı ve Koruköy Otoyol şantiyesi ziyaret edildi. ●

Lenders of 1915Çanakkale Gathered in Gallipoli

The Annual Lenders Meeting hosted by ÇOK A.Ş. was realized on 9-10 July 2019 with 85 participants from 35 institutions among which were banks, consultancy firms and sponsors. The first day of the meeting started with a speech given by the ÇOK A.Ş. CEO Mustafa Tanrıverdi. During the talks attended by the entire technical crew, the latest developments were discussed. The day ended with a tour of the construction site. On the second day, following the meetings focusing on technical and financial matters, the participants were taken on another field trip to the Koruköy Motorway construction site. ●



Intertoll'e Saha Gezisi

Haziran 2019 tarihinde yapılan saha gezisi ile, 1915Çanakkale Projesi'nin işletme ve bakım alt yüklenicisi Intertoll firmasının Polonya'da bulunan A1 ve A2 otoyolları ile, Macaristan'da bulunan M6 otoyollarında sürdürmekte olduğu işletme ve bakım çalışmaları yerinde incelendi. Yapılan saha gezisine Karayolları Genel Müdürlüğü, KÖSOB ve Proje'nin Müşavir Firması Tekfen-T Engineering Ortak Girişimi temsilcileri ile birlikte ÇOK A.Ş. yetkilileri katılım sağladı. Intertoll yetkililerinden otoyollarda sürdürülen çalışmalar hakkında detaylı bilgi alınan saha gezisinde; A1, A2 ve M6 otoyollarında bulunan Bakım İşletme Merkezleri, Gişe Kontrol Merkezleri ve Otoyol Hizmet Tesisleri gibi işletme binaları da yerinde incelendi. ●



Site Visit to Intertoll

In this site visit which took place in June 2019, 1915Çanakkale Project's operation and maintenance sub-contractor Intertoll's operation and maintenance works on the motorways A1 and A2 in Poland, and M6 in Hungary, were surveyed on site. The field trip was attended by the representatives of the General Directorate of Highways, KÖSOB and Tekfen-T Engineering Joint Venture and the directors of Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. Intertoll officials delivered detailed information regarding the works currently continuing on the motorways. Operation and Maintenance Centers, Toll Control Centers and Motorway Service Facilities were surveyed on site. ●

Çanakkale Akıllı Kent Olma Yolunda Çanakkale is on its Way to Become a Smart City

Çanakkale Troya Müzesi, Akıllı Fikrim Çanakkale projesinin paydaşlarını ağırladı. 2017 yılı başında Kale Grubu ve Türkiye Bilişim Vakfı'nın iş birliği sonucu Novusens Akıllı Şehirler Enstitüsü yürütücülüğünde başlatılan proje, Çanakkale'nin akıllı kente dönüşümüne odaklanıyor. Bu doğrultuda "Sürdürülebilir ve Akıllı Şehirler: Akıllı Fikrim Çanakkale" temasıyla düzenlenen uluslararası konferansta akademisyenler, uzmanlar, iş dünyası ve teknoloji liderleri sürdürülebilirlik ve akıllı kentler üzerine konuşmalar gerçekleştirdi.

Kale Grubu Başkanı Zeynep Okyay, "Dünya Bankası, bugün nüfusunun yüzde 72'si kentlerde yaşayan Türkiye'nin kentleşme oranının 2030 yılında yüzde 80'i geçeceğini tahmin ediyor. Böyle bir değişim durumunda, sınırlı kaynakların bugünküne göre daha etkin ve akıllı bir şekilde kullanılması, hayati bir önem taşıyor" diyerek projenin önemine dikkat çekti. ●



Çanakkale Troy Museum welcomed the stakeholders of Çanakkale On My Mind Project. Having started in early 2017 as a collaborative effort by Kale Group and Türkiye Bilişim Vakfı under the coordination of Novusens Smart City Institute, the project's focus is to transform Çanakkale into a smart city. At the international conference "Sustainable and Smart Cities: Çanakkale On My Mind" organized to this end, academics, experts, technology and business leaders delivered speeches on sustainability and smart cities.

Director of Kale Group Zeynep Okyay highlighted the importance of the project, stating: "The World Bank estimates that Turkey's rate of urbanization which is currently 72 percent will exceed 80 percent by 2030. During times of such change, efficient and smart use of limited resources is vital". ●

Türkiye'nin İlk Meteorit Araştırmaları Laboratuvarı Çanakkale'de Açıldı

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Bilim ve Teknoloji Uygulama ve Araştırma Merkezi (ÇOBİLTUM) bünyesinde açılan Meteorit Araştırmaları Laboratuvarı, meteorit örneklerinde uzmanlaşmış ilk tematik ulusal laboratuvar oldu.

ÇOBİLTUM'da kurulan Meteorit Araştırmaları Laboratuvarı'nda numune hazırlama üniteleri, stereo ve polarize mikroskoplar, çeşitli spektroskopik sistemler ile elektron mikroskopları bulunuyor. Bu deneysel sistemlere ek olarak, ÇOBİLTUM ile ilgili kurumlar arasında yapılan protokoller sayesinde ülkemizdeki çeşitli laboratuvarlardaki farklı deney sistemlerine erişim sağlanarak, gerekli deneyler ve analizler kolayca yapılabilecek. ●

Turkey's First Meteorite Research Laboratory is Opened in Çanakkale

The Meteorite Research Laboratory which was opened in the Çanakkale Onsekiz Mart University's Science and Technology Application and Research Center (ÇOBİLTUM) is the first national thematic laboratory specializing in meteorite samples.

At the Meteorite Research Laboratory in ÇOBİLTUM, there are sample preparation units, stereo and polarized microscopes, various spectroscopic systems and electron microscopes. In addition to these experimental systems, thanks to certain protocols between ÇOBİLTUM and relevant institutions, it will be possible to access different experimentation systems in various laboratories across Turkey for the purpose of conducting experiments and analyses. ●



Güney Kore'de 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı

Türkiye Cumhuriyeti'nin 96. kuruluş yıldönümü, Güney Kore Seul Büyükelçiliğinde düzenlenen 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı Resepsiyonu'yla kutlandı. ÇOK A.Ş.'nin sponsorluğunda gerçekleşen resepsiyona, Güney Koreli yetkililerin yanı sıra, medya, iş ve sanat çevreleri, kordiplomatik, askeri makamlar ve vatandaşlardan oluşan yaklaşık 500 kişi katıldı.

Törende Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın tebrik mesajının okunmasının ardından Büyükelçi Durmuş Ersin Erçin'in ve Güney Kore Dışişleri Bakanlığı Kamu Diplomasinden Sorumlu Büyükelçi Chang Jae-bok'un konuşmaları gerçekleşti. Törende ayrıca üç konuğa çekilişle THY tarafından sağlanan, İstanbul'a gidiş-dönüş uçak bileti armağan edildi. ●

29th of October Republic Day in South Korea

The 96th anniversary of the founding of the Republic of Turkey was celebrated at the reception given in honor of the 29th of October Republic Day at the Turkish Embassy in Seoul, South Korea. Sponsored by ÇOK A.Ş., the reception was attended by nearly 500 guests including South Korean officials, members of the media, business and art circles, diplomatic corps, military officers and citizens.

After the reading of President Recep Tayyip Erdoğan's congratulatory message, Ambassador Durmuş Ersin Erçin and the Ambassador in Charge of Public Diplomacy at the South Korean Ministry of Foreign Affairs Chang Jae-bok delivered speeches. There was also a raffle at the ceremony and three guests won return flight tickets to Istanbul provided through the courtesy of Turkish Airlines. ●

Tekirdağ Hava Kalitesi Artan Tek Kent Tekirdağ is the Only City Where the Air Quality is Improving



Doğa koruma ve sağlık alanında çalışan 17 sivil toplum kuruluşunun oluşturduğu Temiz Hava Hakkı, 2018 yılı raporunu açıkladı. Rapora göre Tekirdağ'ın 2016 yılında 71 PM olan hava kalitesi, 2018 yılında 41 PM olarak ölçüldü. Böylece Tekirdağ 2018 yılı itibarıyla ulusal limit olan 44 µg/m³ seviyesinin altına düşerek, kirliliği statüsünden çıkmış oldu.

Hava kirliliğinin azaltılması ve hava kalitesinin iyileştirilmesi, Tekirdağ Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü ile Tekirdağ Belediyesi'nin aldığı önlemlerle birlikte Temiz Hava Eylem Planı'nın etkin bir şekilde uygulanması sonucunda sağlandı. ●

Right to Clean Air formed by 17 non-governmental organizations working in environmental protection and health, published its 2018 report. According to this report, Tekirdağ's air quality which was 71 PM in 2016 was measured at 41 PM in 2018. It means that in 2018 Tekirdağ fell under the national limit of 44 µg/m³ and is no longer classified as having air pollution.

Alleviation of air pollution and improvement of air quality was made possible through the measures taken jointly by Tekirdağ City Administration of Environmental and Urban Management and the Municipality as well as the effective implementation of the Clean Air Action Plan. ●

Çanakkale Troiatlon Festivali'nin İlki Gerçekleştirildi

Tevfikiye'de ilki düzenlenen Çanakkale Troiatlon Festivali, 28 Eylül 2019 günü Güzelyalı'daki Tarihi Karanlık Liman'da gerçekleşen yüzme yarışıyla başladı. İki gün süren festivalde farklı alanlarda halk yürüyüşü, Troya yemekleri yarışması, Helen ve Paris'in düğünü gibi çeşitli etkinliklere yer verildi.

Çanakkale Turizm Tanıtma Derneği (ÇATUD) tarafından düzenlenen Troiatlon Festivali'yle Çanakkale ve Türkiye turizmine katkı sağlanması amaçlanıyor. Ana hedeflerden biri de Dünya Kültür Mirası Troya'nın zenginliklerine ilgiyi artırmak. ●



The First Çanakkale Troiathlon Festival

Çanakkale Troiathlon Festival organized for the very first time in Tevfikiye started with a swimming race held at the historical site of Karanlık Liman in Güzelyalı on the 28th of September 2019. During the two-day festival, a public parade, a Trojan food competition, and the wedding of Helen and Paris were some of the activities enjoyed by the participants.

The Troiathlon Festival is organized by the Çanakkale Tourism Promotion Association (ÇATUD) with the aim of contributing towards the tourism of Çanakkale and Turkey. Another major objective is to attract attention to the riches of the World Heritage Site Troia. ●



Assos'ta Platon Konuşuldu

Plato was the Topic of Discussion in Assos

2000 yılından bu yana düzenlenen ve 1-4 Temmuz 2019 tarihleri arasında gerçekleştirilen uluslararası Assos'ta Felsefe sempozyumunda Platon ele alındı. Felsefe Sanat Bilim Derneğinin kurucu üyesi ve Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Örsan K. Öymen'in öncülüğünde hayata geçen Assos'ta Felsefe, 19 yıldır felsefe tutkunlarını Assos'ta buluşturarak, doğal bir tartışma ve fikir paylaşımı ortamı yaratmayı amaçlıyor. Sempozyum, Antik Yunan filozofu Aristoteles'in de felsefe dersleri verdiği Assos'ta düzenlenmesi açısından da özel bir yere sahip.

Sempozyum süresince Platon'un etik, siyaset felsefesi, ontoloji ve epistemoloji öğretileri üzerinde duruldu. Bunların yanı sıra antik tiyatrodan Anne Monika Sommer-Bloch'un müzik dinletisi gerçekleştirildi.

The international symposium of Philosophy in Assos took place on 1-4 July 2019 with Plato as the main topic of discussion. Led by the founding member and chairperson of the Association of Philosophy Science and Arts, Prof. Dr. Örsan K. Öymen, the symposium has been running since 2000, aiming to unite people devoted to philosophy on a shared platform of natural discussion and intellectual exchange. The fact that the event takes place in Assos where the ancient Greek philosopher Aristoteles also lectured his students is another point of attraction.

The symposium focused on Plato's philosophy of ethics and politics and his teaching of ontology and epistemology. A concert given by Anne Monika Sommer-Bloch at the ancient theater was another event that accompanied the symposium. ●



Sporun Tüm Dallarını Sahiplenen Yeni Bir Festival

Bozcaada'nın yeni festivali Run The Island Bozcaada, 13-14 Eylül 2019 tarihlerinde düzenlendi. Bozcaada'nın spor turizmi alanında uluslararası arenada tanıtımına katkı sağlamayı amaçlayan festival ilk kez gerçekleştirildi.

Festivalde, koşunun yanı sıra sokak tenisi, yoga ve zumba gibi birçok farklı etkinliğe de yer verilirken Cumhuriyet Meydanı'na çocuklar için platformlar kuruldu, Bozcaada Belediye Başkanı Hakan Can Yılmaz'ın start verdiği 11 ve 21 kilometrelik parkurlarda koşular gerçekleştirildi. Festival kapsamında düzenlenen konserlerin ilkinde Gonca Vuslateri sahne aldı, festivalin kapanışı ise Kalben'in Ayazma Plajı'ndaki performansıyla yapıldı. ●



A New Festival Embracing All Sports Branches

Bozcaada's new festival Run The Island Bozcaada took place on 13-14 September. 2019 was the first year of this festival aiming to contribute towards the promotion of Bozcaada on the international arena as a center of sports tourism.

The festival was focused not only on running but included a range of sportive events such as street tennis, yoga and zumba. Platforms were set up for children in Cumhuriyet Meydanı and running races were organized on 11 km and 21 km tracks. Mayor of Bozcaada Hakan Can Yılmaz was present to signal the start of these races. The festival's first concert was by Gonca Vuslateri and the festival's closing performance was by Kalben at Ayazma Beach. ●

1915Çanakkale'ye Yeni Teknik Geziler

1915Çanakkale Köprüsü şantiyeleri, kurumlara yönelik geziler kapsamında üniversite öğrencileri ile mühendisleri ağırlamaya devam ediyor. Proje'yi Ekim 2019 sonu itibarıyla 2000'e yakın katılımcı ziyaret etti. Gezilerde katılımcılara inşaat ve proje süreciyle ilgili teknik konularda bilgiler aktarıldı. Ağustos ayından bu yana 1915Çanakkale şantiyelerinde ağırlanan kurumlar ve üniversiteler şöyle: Selçuk Üniversitesi Mühendislikte Gelişim Topluluğu, TBMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Çanakkale Şubesi, TBMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Kocaeli Şubesi, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Bursa Şubesi, Tekfen Mühendislik İstanbul Merkez Ofisi, Balıkesir Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Kulübü, Boğaziçi Üniversitesi Yapı Kulübü, Gebze Teknik Üniversitesi Harita Teknolojileri Araştırma Kulübü, İstanbul Gelişim Üniversitesi Genç İnşaat Mühendisleri Kulübü, İzmir Katip Çelebi Üniversitesi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi ve Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Proje İnovasyon Topluluğu. ●

New Technical Site Visits to 1915Çanakkale

1915Çanakkale Bridge's construction sites continue to welcome university students and engineers as part of a program of corporate site visits. As per late October 2019, the Project has been visited by nearly 2000 participants who were given information during their time on site about the technical aspects of the project and the construction process. Among the institutes that have been welcomed at 1915Çanakkale's construction sites since August are: Selçuk University, Development in Engineering Society, TBMMOB Chamber of Civil Engineers Çanakkale Branch, TBMMOB Chamber of Civil Engineers Kocaeli Branch, Chamber of Topographical and Land Survey Engineers Bursa Branch, Tekfen Engineering İstanbul Head Office, Balıkesir University Civil Engineering Club, Boğaziçi University Construction Club, Gebze Technical University Topographical Technologies Research Club, İstanbul Gelişim University Young Civil Engineers Club, İzmir Katip Çelebi University, Kütahya Dumlupınar University and Sakarya Applied Sciences University, Project Innovation Society. ●



GELİŞİMİ HIZLANDIRACAK DEV PROJE

A COLOSSAL PROJECT THAT WILL EXPEDITE DEVELOPMENT

Dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsü olarak bir rekora imza atacak olan 1915Çanakkale Projesi tamamlandığında bölgedeki sosyoekonomik gelişime önemli katkılar sağlayacak. 1915Çanakkale ayrıca Bir Kuşak Bir Yol Projesi kapsamında uluslararası bir rol de üstlenecek. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcılığı görevini sürdüren Enver İskurt, 1915Çanakkale'yi 2023 Vizyonu çerçevesinde stratejik yönleriyle değerlendirirken mühendislik açısından önemine de vurgu yapıyor.

A record-breaker as the world's longest mid-span suspension bridge, the 1915Çanakkale Project will make significant contributions to the socioeconomic development in the region. Not only that, but 1915Çanakkale will also take on an international role as part of the "One Belt One Road" Project. Currently serving as the Deputy Minister at the Ministry of Transport and Infrastructure, Enver İskurt offered a strategic evaluation of 1915Çanakkale within the framework of Vision 2023 while emphasizing its significance in terms of engineering.



ULAŞTIRMA ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde yaklaşık 30 yıldır emek veren bir isim olarak 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi gündeme geldiğinde neler düşündünüz? Sizin de belirttiğiniz gibi, 30 yıla yakın bir süredir bu ülkenin ulaşım altyapısını geleceğe taşımak için canla başla mücadele ediyoruz. Özellikle 2002 yılı sonrasında ulaşım altyapısına verilen önemin artması sayesinde dünyanın en büyük projelerini başlatmanın ve tamamlamanın gururunu yaşadık. Hatta 2000'li yılların başından beri de ülkemizin gelişmesine katkı sağlamak, insanımızın yaşam standardını yükseltmek, hizmetlerimizi adil, herkes için erişilebilir şekilde sunmak adına, bugünün işini yarına bırakmadan, arkadaşlarımızla birlikte ulaştırma konusunda faaliyetlerimizi sürdürüyoruz. Çünkü biliyoruz ki Türkiye'nin yarını, bugününden mutlaka daha iyi olmak zorunda. Görevde olduğum geçen süre içerisinde de çalışma arkadaşlarımızla birlikte bu bilinçle hareket ettik ve bu şekilde de yapılan çalışmalar, günümüzde artık sonuçlarını ortaya koymuş durumda.

Bu çalışmalarımız esnasında gerek değerli genel müdürlerimizin, gerek dönemin bakanlarının ve tabii ki sayın Cumhurbaşkanımızın büyük desteğini aldık. Bu ülkenin yarınları için atılan her adımda büyük heyecan duyduk. Hiç kimsenin cesaret dahi edemediği, İstanbul Boğazı'nın iki katı uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'nın iki yakasını birleştirecek bir köprüyü yapmak ise bizi gerçekten mutlu etti.

Karayolları Genel Müdürlüğü Otoyolları (İşletmeler) Daire Başkanlığı yaptığım dönemde de benzer bir süreci yaşamıştık. 1915Çanakkale Köprüsü'nün yer aldığı Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi gündeme gelmişti. Çanakkale Boğazı geçişinin uzunluğu ve 3.800 metreyi aşan genişliği, bölgesel ve jeolojik yapısı dikkate alındığında teknik olarak uygulanması zorluklar getiren bir asma köprü yapımı söz konusu olmuştu. Özellikle boğaz geçişinde, güvenli geçişi sağlayacak seyrüsefer koridor genişliğinin en az 1.500 metreyi bulması, orta açıklık olarak dünyadaki en uzun (2.023 metre) asma köprüünün yapımını zorunlu kıldı.

Tarihimizde büyük inanç, irade ve zaferin gösterildiği, dünyada eşi ve benzeri olmayan kahramanlık destanının yazıldığı Çanakkale'de böyle bir köprüünün yapılması ayrı bir önem arz etmektedir. Dünyanın en ileri teknolojileriyle inşa edilen 1915Çanakkale Köprüsü, hem en uzun orta açıklığa sahip köprü olarak hem de ayak yüksekliğiyle bugün kendi alanında zirveye oturmuştur. Osmangazi Köprüsü ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün ardından ara vermeksizin inşa ettiğimiz 1915Çanakkale Köprüsü'nü, Türk mühendisleriyle gerçekleştiriyor olmaktan dolayı gurur duyuyoruz.

90'lı yıllarla kıyaslandığında, altyapı yatırımları açısından ülke olarak geldiğimiz noktayı nasıl değerlendirirsiniz?

Ulaşım sektörü ekonomik kalkınmada en temel itici güçlerden biri, toplum refahının artırılmasına katkı sağlayan önemli bir hizmet sektörüdür. Hükümetimiz göreve geldiği ilk günden bu yana da bunu bilerek çalışmakta ve sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde projeler

AS SOMEONE who's been serving within the body of the Ministry of Transport and Infrastructure for nearly 30 years, what were your thoughts when the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project came into focus?

As you have mentioned, I have been striving for nearly 30 years to bring this country's transportation infrastructure into the future. Especially after 2002, with increased focus and attention on transportation infrastructure, I have had the honor of starting and completing some of the world's greatest projects. In fact, since the early 2000's, I have been working diligently with my colleagues in transportation to contribute to our country's development, to elevate our people's living standards and to make our services accessible to all. Because I know that Turkey's future should be better than its present day. Throughout the entire time I've been in office, my

Proje tamamlandığında Trakya ve Batı Anadolu Bölgesi'nde ekonomik anlamda büyük ivmelenme sağlayacak.

When the Project is completed, it will greatly accelerate the economic growth in the Thrace and Western Anatolia Region.

colleagues and I have always acted with that awareness and we are now harvesting the fruits of our hard work. During this time, I have always received enormous support from the general directors, the ministers and of course our President. I have felt great excitement at every single step taken towards the future of this country. Taking on this challenge which no one has ever dared before, and building this bridge connecting the two sides of the Çanakkale Strait which is twice the length of the Bosphorus has made me very happy indeed.

I'd had a similar experience when I was serving as the Director of the Motorways Operations Office at the General Directorate of Highways. The Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway which also includes the 1915Çanakkale Bridge came to the fore at that time. In view of factors

such as the length of the Çanakkale Strait crossing and its width of 3800 meters, and the geological formation of the area, a technically challenging suspension bridge construction was discussed. The minimum corridor width to ensure a secure passage through the Strait should be at least 1500 meters. This is why it became necessary to construct the world's longest suspension bridge in terms of its mid-span (2023 meters).

The construction of such a bridge in Çanakkale, a historic stage on which a great drama of faith, willpower and heroic victory was enacted, is truly significant. Constructed with the world's most advanced technologies, the 1915Çanakkale Bridge is a record-

.....

2023 yılı vizyonu kapsamında hedef, sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturmak.

As part of Vision 2023, the aim is to create a sustainable transportation system.

.....

üretmektedir. Bu doğrultuda da bugüne kadar gerek ulaştırma politikalarında ve gerekse mevzuatta yapılan çalışmalarımız, günü kurtarma yerine köklü bir reform niteliği taşıyan projeler oldu. Dün insanımız için hayal olan pek çok ulaşım ve bilişim hizmeti bugün günlük hayatın vazgeçilmezi haline geldi ve bu bağlamda Türkiye gelişim açısından Avrupa ortalamasının üzerinde bir ivme yakaladı.

Gerçeği kabul etmek lazımdır ki hükümetin tam desteğini alan bir ulaştırma politikası ancak 2002 yılından sonra mümkün hale gelmiştir. Bu nedenle de ulaşım altyapı alanında yapılan yatırımlarda son 17 yıl büyük önem arz etmektedir. Keza 17 yılda karayollarında bölünmüş yol uzunluğumuzu 6.100 kilometreden 26.750 kilometreye çıkardık. Sadece altı şehir birbirine bölünmüş yolla bağlı iken, 76 şehri birbirine bölünmüş yolla bağladık. Yavuz Sultan Selim ve Osmangazi köprüleri ile Avrasya Tüneli gibi küresel ölçekli dev karayolu projelerini başarıyla tamamlayarak tüm dünyanın hizmetine verdik. Türkiye’yi Avrupa’nın altıncı, dünyanın sekizinci yüksek hızlı tren işletmecisi ülkesi yaptık. Bakü-Tiflis-Kars Projesi ve bir buçuk asırlık rüyamız Marmaray ile Uzak Asya’dan Batı Avrupa’ya; Pekin’den Londra’ya uzanan İpek Demiryolu hayalini gerçeğe dönüştürdük. Türk sahipli deniz ticaret filosunu dünyanın ilk 17 ülkesi arasında soktuk. Uluslararası sefer yapan gemilere açık 175 liman tesisimiz bulunmaktadır. Ayrıca ülkemizin etrafındaki denizlerde birer büyük liman yapılmasını hedefledik. Ege Denizi’nde altyapısı tamamlanan Kuzey Ege-Çandarlı Limanı üst yapısının, Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmesine yönelik çalışmalar devam ediyor. Filyos Limanı yapım çalışmalarına başlandı. Havayolunu halkın yolu yaptık. 2002 yılında iç hatlarda iki merkezden 25 noktaya gerçekleştirilen uçuş ağını yedi merkezden 56 noktaya yükselttik. İstanbul Havalimanı’nın taşınma sürecini de Nisan ayı başında tamamladık.

Ülkemizin rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkıda bulunma, insanımıza en iyi şekilde hizmet etme anlayışımız

breaking feat with the length of its mid-span and the height of its towers. We have begun to construct the 1915Çanakkale Bridge right after we finished the Osmangazi Bridge and the Yavuz Sultan Selim Bridge, and we are proud to be actualizing it with Turkish engineers.

In comparison to the 90's, where do you see our country today in terms of infrastructure investments?

The transportation sector is one of the main driving forces of economic development contributing to the improvement of society’s welfare. Since the first day our government came to office, we have been working in full knowledge of that fact and producing projects under the leadership of our President. Towards that end, all our work in transportation policies and legislation has been based on projects that spelled radical reform rather than just try and save the day. A great many transportation and information services which were once dream scenarios for our people now became not only the reality but also indispensable for daily life. In that context, Turkey achieved a momentum in development that far exceeds the European average.

It is an undeniable fact that a transportation policy receiving full governmental support only became possible after 2002. Therefore, the last 17 years in investments in transportation and infrastructure have great significance. In 17 years, we have increased the length of our dual carriageways on the highways from 6100 kilometers to 26750 kilometers. Before, only six cities were connecting to each other with divided roads, now we have connected 76 cities with divided roads. We have completed global and colossal highway projects such as the Yavuz Sultan Selim and Osmangazi Bridges and the Eurasia Tunnel and made them accessible for the world. We have made Turkey Europe’s sixth and the world’s eighth high speed rail service operator. With the Baku-Tiflis-Kars project and our dream of 150 years Marmaray, we have made the Silk Railroad fantasy stretching from the Far East to Europe, from Beijing to London a reality. We have put the Turkish-owned merchant marine fleet among the world’s first 17 countries. We currently have 175 port facilities open to ships engaged on international voyages. We have set a goal to construct a large harbor on each of the seas surrounding our country. The North Aegean-Çandarlı Harbor’s infrastructure has already been completed and the work is under way to realize the superstructure based on the Build-Operate-Transfer model. We have begun the construction work on Filyos Harbor. We have made airline services people’s services. The domestic flight network extending from two centers to 25 destinations in 2002, now extends from seven centers to 56 destinations. We completed the moving process of Istanbul Airport in early April.

In line with our mission to contribute to our country’s competition power, to elevate our people’s quality of life and to serve our people to the best of our ability, we continue our work on our current transportation and infrastructure projects without losing any steam, and we keep adding to these great investments. In response to public demand, we will be actualizing the 3-Deck Great Istanbul Tunnel Project which brings together Marmaray and the Eurasia Tunnel. After all the studies are done for the project, we are planning to start the tendering process in the framework of the Build-Operate-Transfer model.

In order to meet the demands which will increase on account of the One Belt One Road Project, and to provide all the services required by the logistics sector which holds together all modes of transportation under the same umbrella, we began to establish logistic villages. Nine of the 21 logistic centers planned to be constructed within that context have already been opened for service, five are currently in construction. We have also actualized the grand scale harbor projects needed by our country at this time.

doğrultusunda mevcut ulaşım ve altyapı projelerimize hız kesmeden devam ediyor, bu büyük yatırımlara yenilerini ekliyoruz. Yine vatandaşlarımızın talepleri doğrultusunda Marmaray ve Avrasya Tüneli’ni bir araya getirecek Üç Katlı Büyük İstanbul Tüneli Projesi’ni hayata geçireceğiz. Etüt proje çalışmalarının tamamlanmasının ardından Yap-İşlet-Devret Modeli ile ihale ilanına çıkılmasını planlıyoruz. Bir Kuşak Bir Yol Projesi ile artacak talebe cevap verebilmemiz için tüm ulaşım modlarını bir çatı altında birleştiren lojistik sektörünün ihtiyaç duyduğu bütün hizmetleri verebilmek için lojistik köyleri kurmaya da başladık. Bu kapsamda yapımı planlanan 21 lojistik merkezin dokuzu işletmeye açıldı, beşinin de inşa çalışmaları devam ediyor. Ülkemizin bu noktada ihtiyaç duyacağı büyük ölçekli liman yatırımlarını da hayata geçirdik. Denizcilikte, gemi sanayinde, balıkçılıkta, Türkiye’yi tekrar adı geçen ülkeler arasına soktuk. Bilişim ve haberleşme sektöründe tüm Türkiye’yi geniş bant ağıyla donattık; bu da yetmez dedik, her eve fiber altyapı getirecek adımları da atmaya başladık. Demiryollarında ve lojistikte Türkiye’yi dünyanın merkezi yapacak projelere imza attık. Türkiye’yi yüksek hızlı trene sahip dünyanın sekizinci ülkesi yaptık. Yaptıklarımızla ülkemizi geleceğe taşıdık. 17 yılda ülkemize çağ atlattık. 17 yıl önce böyle bir Türkiye’de yaşamıyorduk. 17 yıl önce milli geliri 230 milyar dolar olan bir Türkiye’deydik. Ama şimdi küresel finans krizine rağmen ekonomisiyle olduğu kadar dış politikasıyla da güçlü bir Türkiye’deyiz. 17 yıl boyunca elde ettiğimiz ekonomik başarılar ile ulaştırma altyapısında yakaladığımız başarılar paralel olarak ilerlemiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak hedeflerimiz de belli. Bundan önceki yıllarda olduğu gibi hizmet kalitemizi daima artırarak; Türkiye’nin gelişimi, toplumun kalkınması ve Cumhuriyetimizin 100. yılı hedeflerine ulaşmada gerekli her türlü gayret ve kararlılığı göstermeye devam edeceğiz.

Bu proje, Türkiye’nin Vizyon 2023 Master Planı hedefleri açısından nasıl bir önem arz ediyor?

Bizim 2023 yılı vizyonumuz da her şeyden önce, ülkemizin rekabet gücüne ve toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı veren; güvenli, erişilebilir, ekonomik, konforlu, hızlı, çevreye duyarlı, kesintisiz, dengeli, çağdaş hizmetlerin sunulduğu, sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturmaktır. Bu nedenle köklü reform niteliği taşıyan çalışmalar yapıyoruz. 2023 Vizyonu çerçevesinde de, gelecekte görmeyi hedeflediğimiz Türkiye fotoğrafını daha da netleştirmekteyiz. Bu fotoğraftaki Türkiye, demiryolunda yüksek hızlı tren ağını genişletmiş, hızlı tren koridorları oluşturmuş, mevcut yollarını yenilemiş, üretim merkezlerinin ve organize sanayi bölgelerinin demiryollarıyla limanlara bağlandığı, yerli bir demiryolu endüstrisi oluşturmuş, milli yüksek hızlı trenini kendisi üreten, lojistik merkezlerle ülkesinin rekabet kabiliyetini güçlendiren, İpek Demiryolu’nun merkez ülkesi konumuna gelen bir ülke olacaktır. Bölünmüş yollarıyla, işlevsel hale getirdiği ve yeni açtığı koridorlarla, diğer ulaşım modlarıyla entegre karayolu yatırımlarıyla, Yavuz Sultan Selim Köprüsü’yle, 1915Çanakkale Köprüsü’yle, Avrasya Tüneli ve Osmangazi Köprüsü’yle, Kanal İstanbul’uyla ve bunun gibi nice mega proje ve otoyollarla, karayolu altyapısını tamamlamış bir ülke olacaktır. Kıyı yapılarıyla, büyük limanlarıyla, ülkemizi gemi inşasında marka yapan tersaneleriyle, güçlü deniz ticaret filomuzla deniz ülkesi kimliğimizi yeniden hatırlatan bir ülke olacaktır. Yeni havaalanlarıyla ve tabii ki yeni İstanbul Havalimanı’yla sadece bölgesel değil; kıtalararası konumunu güçlendiren, havacılık endüstrisinde söz sahibi olan, kendi

We have placed Turkey in the list of estimable countries in maritime affairs, shipping industry and the fishing sector. As far as the information and communications sector is concerned, we have provided the entire country with a broadband network and begun to take steps towards equipping each house with fiber infrastructure. In railways and logistics, we have completed projects that put Turkey at the center of the world. We have made Turkey the world’s eighth country with a high-speed train system. We have carried our country into the future. In 17 years, we have made it possible for Turkey to step into the new age. Seventeen years ago, the country we live in today had little resemblance to the country we live in today. Seventeen years ago, the country had a national income of 230 billion USD. But now, despite the global financial crisis, Turkey is strong both with its economy and its foreign policy. Our accomplishments in the economy over these last 17 years have progressed in parallel with our accomplishments in transportation infrastructure.

As the Ministry of Transport and Infrastructure, our goals are already defined. We will continue, as before, to keep improving our service quality and working with diligence and resolve towards the development of our nation, and the accomplishment of the goals we set for the 100th anniversary of the founding of our Republic.

What is the significance of this project for Turkey’s Vision 2023 Master Plan?

Our vision for 2023 is to create a secure, accessible, economical, comfortable, fast, environmentally conscious, uninterrupted, balanced and sustainable transportation system that offers contemporary services and contributes towards our country’s competition power and the elevation of our people’s quality of life. Therefore, we carry on reformative works. Within the framework of Vision 2023, we are zooming in on the photograph of Turkey which we would like to see in the future. In this photograph, Turkey is a country that has expanded its high-speed train railway network, formed high speed

.....

1915Çanakkale başta olmak üzere tüm mega projeler birbirine bağlanarak Türkiye’yi Orta Koridor’un merkezi haline getirecek.

Starting with 1915Çanakkale, all our mega projects will become integrated to make Turkey the center of the “Middle Corridor”.

.....

Proje bölgedeki tarım,

turizm ve sanayi

yatırımlarının ve

bunun getireceği gelirin

de artmasına vesile

olacaktır.

1915Çanakkale will

help generate new

investments in

agriculture, tourism and

industry in the region

and conduce an increase

in their revenue.

milli uydusunu üreten bir ülke olacaktır. Bilgi Toplumu'na geçen, bilişim teknolojilerinde ve yazılımda üretici vasfına sahip bir ülke olacaktır.

1915Çanakkale Köprüsü de işte bu yolda attığımız adımların en önemlilerinden biri. Çünkü stratejik önemi çok büyük. İstanbul Boğazi'nin iki katı uzunluğundaki Çanakkale Boğazi'nin iki yakasını birleştirecek. Tamamlandığında ülkemizin önemli hizmet, sanayi ve turizm firmalarının bulunduğu Trakya ve Batı Anadolu Bölgesi'nde ekonomik anlamda büyük ivmelenmeye sebep olacak. Ayrıca Avrupa Birliği ülkeleri ve özellikle Bulgaristan ve Yunanistan'dan gelen yük hareketlerinin hızlı bir şekilde Ege, Batı Anadolu ve Batı Akdeniz'e inmesini sağlayacak. Feribotla 30 dakikada geçilen,

ancak bekleme süresiyle bir saat süren Çanakkale Boğazi'ndeki seyahat süresini altı dakikaya kadar da indirecek. Nüfus ve ekonomi bakımından Türkiye'nin en büyük kenti olan İstanbul'un ülkemizin tarım ve sanayi bölgelerine otoyolla bağlanması, İstanbul ve bağlantılı şehirlerin değerini artıracak, önemli sosyoekonomik katkılar sağlayacak. Proje, ihalesi tamamlanan ve planlanan diğer otoyollar ile birlikte değerlendirildiğinde, özellikle Ege, İç Anadolu'nun batısı, Adana-Konya aksı ve Batı Akdeniz bölgeleri ile Trakya-Avrupa arasındaki yük ve yolcu taşımacılığında, İstanbul Boğaz Geçişi'nden bile önemli bir alternatif olacak. Otoyolun Balıkesir civarında Gebze-İzmir Otoyolu'na bağlanması sayesinde İzmir, Aydın, Antalya gibi turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleri ile arasındaki mesafe kısalacak ve turizm sektöründe gelişmeye önyak olacak. Özellikle dış ticaret ve turizm bakımından 2023 hedeflerimize ulaşmada büyük öneme sahip olacak. Marmara ve Ege bölgelerindeki limanlar, demiryolu ve hava ulaşım sistemlerinin karayolu ulaşım projeleri ile entegrasyonunu da Çanakkale Köprüsü sağlayacak.

Tabii ki bildiğiniz üzere, bu köprünün sadece stratejik değil, mühendislik açısından da büyük önemi bulunuyor. 2.023 metrelik orta açıklığı ile dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olacak. Toplam uzunluğu ise yan açıklıklar ve viyadükleri ile birlikte 4.608 metreyi buluyor. Yüksekliği ise üçüncü ayın 18. gününü temsilen yaklaşık 318 metre olacak. Bu özellikleri ile dünyanın sayılı projelerinden biri. Bununla birlikte dünyanın en yüksek mühendislik ve estetik tasarım örneklerinden biri olacak. Köprünün kule kesonlarının oturacağı konumlarda zemin iyileştirmesi için 203 adedi Avrupa kulede, 165 adedi Asya kulede olmak üzere 2,5 metre çapında toplam 368 adet çelik kazık çakıldı. Avrupa kule keson temeli 51.186, Asya kule keson temeli ise tam tamına 54.800 ton ağırlığında. En kısa zamanda bu dev projeyi tamamlayarak hem dünyanın en geniş orta açıklıklı asma köprüsünü Türkiye'ye kazandırmak hem de Çanakkale'nin silüetini tekrar şekillendirmiş olmak istiyoruz.

Sayın Cumhurbaşkanımızın son Çin gezisinde de vurguladığı

train corridors, restored its existing roads, connected its centers of production and organized industrial sites to the harbors via railways, created a local railway industry, become able to manufacture its own high-speed train, reinforced its competitive edge through the use of logistic centers, and become the pivotal country of the Silk Railroad. With its divided roads new and functional corridors, investments into highways integrated with other modes of transportation, Yavuz Sultan Selim Bridge, 1915Çanakkale Bridge, Eurasia Tunnel and Osmangazi Bridge, Canal Istanbul and many other mega projects and motorways, Turkey will be a country that has completed its transportation infrastructure. With its shore structures, grand harbors, dockyards that make our country a brand in ship construction, strong merchant marine fleet, Turkey will be a country that reminds us of our identity as a marine country. With its new airports including the brand-new Istanbul Airport, it will be a country that has strengthened its position not only regionally but also intercontinentally, that has a say in the aviation industry and produces its own national satellite. Turkey will be a country that has stepped into the age of Information Society and become a manufacturer of information technologies and software.

1915Çanakkale Bridge is one of the most important steps we have taken in this direction mainly because of its strategic significance. It is going to connect two sides of the Çanakkale Strait. When it's completed it will accelerate the economic growth in the Thrace and Western Anatolia Region which is home to our country's several important companies in the service, industrial and tourism sectors. It will also open a speedy transit route for freight movements between the European Union States – especially Greece and Bulgaria – and the Aegean, Western Anatolia and Western Mediterranean. Average travel time across the Çanakkale Strait which takes 30 minutes by ferry but can stretch to an hour including the wait in the queue will be reduced to 6 minutes. Connecting Istanbul, which is Turkey's largest city in terms of population and economy, via a motorway to our country's agricultural and industrial regions will make a significant socioeconomic contribution enhancing Istanbul and the associated cities. Taken together with other motorways whose project tenders have been completed or are currently in the planning stage, it will constitute a new alternative to the Istanbul Bosphorus passage, especially in freight and passenger transport between the Aegean, the western part of Central Anatolia, the Adana-Konya axis and the Western Mediterranean region and Thrace-Europe. When the motorway connects with the İstanbul-İzmir Motorway in the vicinity of Balıkesir, the distance between tourism centers like İzmir, Aydın, Antalya and Europe will be shortened which will contribute to the development of the tourism sector. It will also play an important role in helping us meet our "2023 targets" in foreign trade and



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı M. Cahit Turhan ve Bakan Yardımcısı Enver İskurt Çin Halk Cumhuriyeti'nde gerçekleştirilen rüzgâr testinde.

Minister of Transport and Infrastructure M. Cahit Turhan and Vice-Minister Enver İskurt attending the wind tests conducted at the People's Republic of China.

gibi, 1915Çanakkale Projesi Bir Kuşak Bir Yol girişiminin önemli bileşenlerinden biri. Yeni İpek Yolu kapsamında 1915Çanakkale hangi işlevleri üstlenecek?

Yeni bir süper güç olmaya aday Çin Halk Cumhuriyeti'nin Modern İpek Yolu'na yönelik başlattığı Bir Kuşak Bir Yol Projesi ülkemiz açısından da büyük öneme sahip. Mart 2015'te vizyon belgesi yayınlanan girişim çerçevesinde Çin; Asya, Avrupa ve Orta Doğu'yu birbirine bağlayan devasa bir altyapı ve ulaşım, yatırım, enerji ve ticaret ağı oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu itibarla Türkiye olarak, Orta Koridor yaklaşımımız kapsamında Çin'in Bir Kuşak Bir Yol Projesi'ne ilişkin aktif bir diplomasi başlattık. Türkiye tarafından "Modern İpek Yolu Projesi" olarak da adlandırılan Orta Koridor, Doğu ile Batı arasındaki mevcut hatları tamamlayıcı ve güvenli bir güzergâh teşkil etmektedir. Ülkemizin ulaşım politikalarının temel eksenini, Çin'den Londra'ya kesintisiz bir taşımacılık hattı sağlamak üzere büyük ölçekli altyapı yatırımları gerçekleştirmek olmuştur. Uzak Doğu'dan Avrupa'ya kadar uzanan, yüzyıllar boyunca ticaret kervanlarının güzergâhı olarak yerini almış olan tarihi İpek Yolu'nun Orta Koridor'da geliştirilmesi için hem Anadolu'da hem de Kafkasya ve Orta Asya'da demiryolu ağlarının teşkil edilmesi ve karayollarının entegrasyonu konularında uzun süreden beri bölge ülkeleriyle çalışmalarımız yakından devam etmektedir. Bu amaç doğrultusunda da Asya-Avrupa-Orta Doğu ekseninde çok yönlü ulaşım ağını geliştirmek için önemli adımlar atarken, ülke içerisinde doğu-batı ve kuzey-güney ekseninde ulaşım bağlantısını geliştirecek projeleri de hayata geçiriyoruz. Geçen yıl açılan Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı bu nedenle Çin'den ve Orta

tourism. 1915Çanakkale will be integrating the seaports, railways and airways with highway transportation projects in the Marmara and Aegean regions.

Of course, as you well know, this bridge is profoundly significant not only strategically but also in terms of engineering. With a mid-span of 2023 meters, it will have the longest mid-span of any suspension bridge in the world. The total bridge length including the side spans and viaducts will be 4608 meters. The height will be 318 meters symbolizing the 18th day of the 3rd month. With such qualities, it is counted among the world's select projects meeting the highest standards of engineering and aesthetic design. For the purpose of soil improvement on locations where the tower caissons will rest, a total of 368 inclusion piles - 203 at the European and 165 at the Asian Tower - with a diameter of 2,5 meters were driven. The European Tower Caisson Foundation weighs 51186 tons, the Asian Tower Caisson Foundation weighs exactly 54800 tons. We want to complete this colossal project as soon as possible, to present Turkey with the world's longest mid-span suspension bridge and reshape the silhouette of Çanakkale.

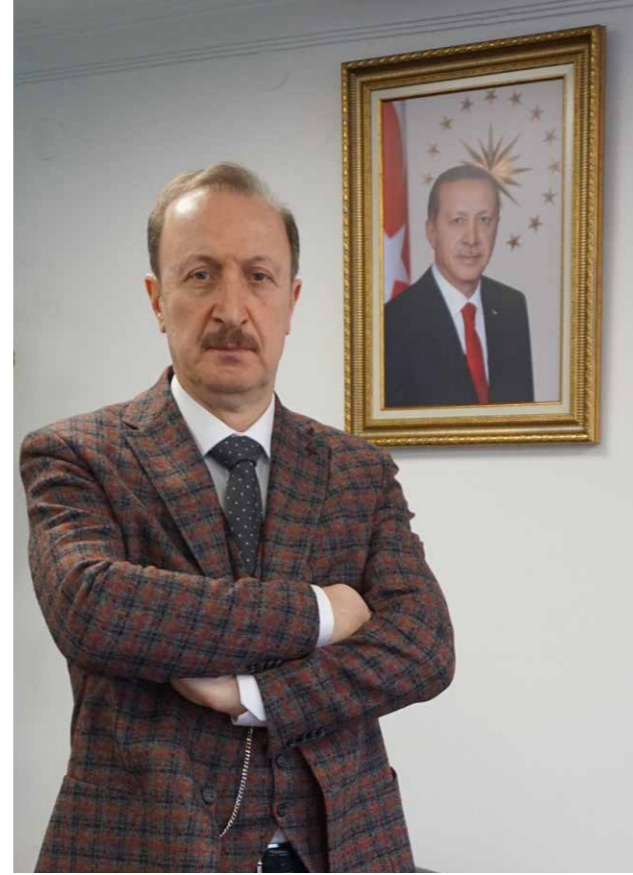
As our President highlighted during his recent trip to China, the 1915Çanakkale project is one of the most important constituents of the One Belt, One Road initiative. What role will 1915Çanakkale play within the context of the New Silk Road?

As a rising superpower, People's Republic of China, initiated the "One Belt, One Road" project concerning the Modern Silk Road. This is very important for our country because China is working towards a massive infrastructure and network of transportation, investment, energy and trade connecting Asia, Europe and the Middle East. In this respect, in line with our "Middle Corridor" approach, Turkey began active diplomacy regarding China's "One Belt, One Road" project. The "Middle Corridor", also called "The Modern Silk Road Project" by Turkey, constitutes a secure course complementing the existing routes between the East and the West. In any case, building an uninterrupted transportation route extending from China to London has long been the main axis of our country's transportation policies and therefore our large-scale infrastructure investments bear great significance at this point. We have long been engaged in close collaborations with the countries in the region on the construction of railways and integration of motorways across

Asya'dan ülkemize ulaşan tüm yolları birleştiren bir altyapı olarak çok büyük önem taşıyor. Bu proje sadece üç ülkeyi birleştirmiyor; İngiltere'yi, Fransa'yi, Belçika'yi, Almanya'yi, Avusturya'yi, Macaristan'ı, Sırbistan'ı, Bulgaristan'ı, Türkiye'yi, Gürcistan'ı, Azerbaycan'ı, Kazakistan'ı, Türkmenistan'ı ve Çin'i birbirine bağlıyor. Bakü'den Kars'a uzanan 829 kilometrelik bir demiryolu hattı, Hazar Geçişli Orta Koridor hattının önemli bir parçasını tamamlıyor. Fakat bu projenin önemi, önümüzdeki yıllarda çok daha iyi anlaşılacaktır. Çünkü Çin ve Avrupa arasındaki ticaret bugün, günde 1,5 milyar doları bulan boyutlara ulaştı. Bu ticaret akışının artarak devam etmesi ve beş-altı yıl içinde günde 2 milyar doları geçmesi bekleniyor. Bu kapsamda Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattının tam kapasiteyle çalışabilmesi, bu hattın tamamlayıcısı olan yolların bitirilmesi hayati önem taşıyor. Bu nedenle diğer yandan Marmaray Tüp Geçidi, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu ve Avrasya Tüneli, 1915Çanakkale Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, hızlı tren ve yüksek hızlı tren hatları, Kuzey Ege Limanı, Gebze Orhangazi-İzmir Otoyolu, İstanbul Havalimanı gibi mega projelerle de bu koridorun sağladığı yararı ve önemi artırıyoruz. 1915Çanakkale başta olmak üzere tüm mega projelerimiz birbirine bağlanarak Türkiye'yi Orta Koridor'un merkezi haline getirecek.

Projenin ulaşım altyapısına ve ekonomimize katkıları neler olacak? Özellikle Marmara ve Ege bölgelerinde nasıl bir dönüşüm öngörüyorsunuz?

Projenin sağlayacağı yararların bir kısmını biraz önce belirtmiştim. Ancak açacak olursak, bu dev projenin tamamlandığında Avrupa ile Türkiye'nin batı ve güney bölgeleri arasında doğrudan bağlantı sağlayacağını ve bu bölgelerde gelişmeyi hızlandıracağını altını çizmek isterim. Ayrıca alternatif bir güzergâh, İstanbul'un trafik yükünü de azaltacak. Çanakkale Boğazı'nı geçmek için bayram ve tatil dönemlerinde saatlerce sürebilen feribot bekleme süreleri ve yaklaşık bir saat süren seyahat süresi altı dakikaya inmiş olacak. Hizmete alınan Gebze-Orhangazi-Bursa-Balıkesir-İzmir Otoyolu ile entegre olarak Edirne-Kınalı-İstanbul-Ankara Otoyolu, İzmir-Aydın Otoyolu ile de bağlanacaktır. Yapımına başlanan Kuzey Marmara Otoyolu ile entegre olarak Marmara Bölgesi'nin otoyol ringini de 1915Çanakkale Köprüsü tamamlamış olacaktır. 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 sağlayarak; bu bölgelerde ekonomik gelişime ve sanayinin ihtiyaç duyduğu dengeli bir planlama ve yapılanmanın oluşturulmasına imkân sunacaktır. Keza,



Anatolia, Caucasus and Central Asia, to facilitate the development of the Silk Road, the historical trade route originating in the Far East and reaching all the way to Europe, along the "Middle Corridor". To this end, we took important steps to develop a multi-directional transportation network on the Asia-Europe-Middle East axis and implemented other projects to develop the transportation connections on the East-West and North-South axis within Turkey. The Baku-Tbilisi-Kars Railway Line which opened last year bears great significance as it is the infrastructure connecting all the roads that reach our country from China and Central Asia. This project does a lot more than connect only three countries; it links together Great Britain, France, Belgium, Germany, Austria, Hungary, Serbia, Bulgaria, Turkey, Georgia, Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan, and China. An 829 km long railway line extending from Baku to Kars complements the Middle Corridor route passing through the Caspian. But the project's significance will be clearer to everyone in the coming years. Because the trade between China and Europe has already reached 1.5 billion USD today. This trade flow is expected to increase and exceed 2 billion USD per day in 5-6 years. In this framework, it is vitally important that the Baku-Tbilisi-Kars Railway Line is fully functional, and all supplementary roads are completed. Therefore, on another angle, we are heightening the significance and advantage of this corridor with other mega projects such as Marmaray Bosphorus Tube Crossing,

bu projeye sadece bir köprü ve otoyol olarak bakılmaması gerektiğini de vurgulamak isterim. Ulaşım ve erişim hizmetleri, ekonomik gelişmenin yanında köy-şehir bütünleşmesini, kültür birliğini ve dengeli nüfus dağılımı gibi birçok sosyal faydayı sağlayan; tarım, turizm ve sanayinin altyapısını oluşturan stratejik bir sektördür. Sağlıklı ve yeterli bir ulaştırma sistemine sahip olmayan ülkelerin asla kalkınamayacakları da bir gerçektir. 1915Çanakkale de bölgedeki tarım, turizm ve sanayi yatırımlarının ve bunun getireceği gelirin de artmasına vesile olacaktır. Bölge ekonomisinin önemli oranda büyümesine ve özellikle yeni yatırımları artıracak, Çanakkale'nin sanayisi ve ticaretiyle büyüyen bir şehir olmasına katkı sağlayacaktır.

Proje'nin her aşamasını yakından izliyorsunuz. Şimdiye kadarki aşamaları nasıl değerlendiriyorsunuz?

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun, biraz önce de bahsettiğim gibi hem ülkemiz hem ülkemizin uluslararası konumu hem de mühendislik açısından büyük önemi bulunuyor. Proje kapsamında 1915Çanakkale Köprüsü'nün yanı sıra 88 kilometre otoyol ve 13 kilometre bağlantı yolu da yapılıyor. Ayrıca iki yaklaşım viyadüğü, dört betonarme viyadük, 59 köprü ve üstgeçit, 34 alt geçit, 239 çeşitli ebatlarda menfez, 12 kavşak (devlet yolu üzerindeki kavşaklar dahil), dört otoyol hizmet tesisi, iki bakım işletme merkezi, yedi ücret toplama istasyonu inşa ediliyor. Yani başlı başına dev bir proje.

Biraz önce de belirttiğim gibi bu projenin ihalesini yaptığımızda hedefimiz 2023 yılı Mart ayında köprüyü hizmete açmaktı. Ancak ülkemiz için belirlediğimiz hedeflere ulaşabilmemiz açısından bu projenin daha erken bir zamanda bitmesi bizim için önemli. Şu ana kadar otoyol çalışmaları kapsamında alt ve üst geçit imalatına başlandı. Köprü inşaatının önemli aşamalarından biri olan kuru havuza su alımı işlemi başarıyla tamamlandı ve ıslak havuza çekme operasyonu gerçekleştirildi. Kule kesonlarının nihai kule yerine batırılması tamamlandı. Yine iki kesonun da kuzey ve güney plint montajları yapıldı. Hem Avrupa hem de Asya kulelerinin ilk kule blok montajları yapıldı. Asya kulesinin de güney ve kuzey ayak ilk kule blok montajı gerçekleştirildi. Kısacası, proje istendiği şekilde hızla ilerliyor ve sona adım adım yaklaşıyor. ●

Yavuz Sultan Selim Bridge, North Marmara Motorway and the Eurasia Tunnel, 1915Çanakkale Bridge, Osmangazi Bridge, express train and high-speed train lines, North Aegean Harbor, Gebze Orhangazi-İzmir Motorway, and İstanbul Airport. Starting with 1915Çanakkale, all our mega projects will become integrated to make Turkey the center of the "Middle Corridor".

How will the Project benefit the transportation infrastructure and our economy? Especially in the Marmara and Aegean Regions, what kind of a transformation do you foresee?

We have already talked about some of the benefits of the project, but if you would like me to elaborate further, I can say that when this colossal project is completed, there will be a direct connection between Europe and the southern and western parts of Turkey which is sure to accelerate development in these regions. Furthermore, an alternative route will be alleviating İstanbul's heavy burden of traffic. The time it takes to get on the ferry which can be hours on holidays, plus the time it takes to make the actual journey which is at least an hour, will be reduced to six minutes in total. Becoming integrated with the Gebze-Orhangazi-Bursa-Balıkesir-İzmir Motorway, Edirne-Kınalı-İstanbul-Ankara Motorway will connect with the İzmir-Aydın Motorway. With the integration of the North Marmara Motorway, the Marmara Region's motorway ring will be completed with the 1915Çanakkale Bridge. The project will integrate the seaports, railways and airways in the Marmara and Aegean regions, which are Turkey's most developed regions in terms of population and economy, with highway transportation systems which will facilitate the economic development and balanced planning and structuring required by the industries in these regions. I would like to stress that this project should not be seen as just another motorway and bridge project. Transportation and access services is a strategic sector that facilitates the city-village integration as well as economic development, creates cultural unity, introduces many social advantages such as balanced distribution of the population, and provides the infrastructure required for agriculture, tourism and industry. It is a fact that countries that lack an adequate transportation system will never achieve adequate development. 1915Çanakkale will help generate new investments in agriculture, tourism and industry in the region and conduce an increase in their revenue, thus contributing to the growth of Çanakkale with its flourishing industry and commerce.

You have been watching over every phase of the Project. How would you evaluate the progress so far?


As I said before, the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway is very important both for our country and our country's international status, and also in terms of engineering. The Project includes 88 km of motorway and 13 km of access roads besides the 1915Çanakkale Bridge, as well as 2 approach viaducts, 4 reinforced concrete viaducts, 59 bridges and overpasses, 34 underpasses, 239 culverts of varying dimensions, 12 junctions (including those on the state highway), 4 motorway service areas, 2 operation and maintenance centers and 7 toll plazas. So, it is a colossal project. When we launched the tender for this project, we targeted 2023 March for the opening. Nevertheless, in view of our targets on a greater national scale, it became important for us to finish this project at an earlier date.

As part of the motorways works, we have started the construction of the overpasses and the underpasses. As part of the bridge construction, we have successfully completed the inundation operation at the dry dock, and the towing operation to the wet dock. The immersion of the tower caissons in their final locations is done. The north and south plinth installations of the both towers have been completed. Asian tower's northern and southern leg first tower block installation has been realized. In short, the project is advancing at the desired speed and getting closer to the finish line step by step. ●

“İSTİKLALDEN SONRA İSTİKBAL MÜCADELESİ VERİYORUZ”

"WE HAVE WON OUR LIBERTY, NOW WE ARE FIGHTING FOR OUR FUTURE"

Çanakkale Valisi Orhan Tavlı ile inşaat çalışmalarını yakından takip ettiği 1915Çanakkale Projesi ve ilin geleceği hakkında konuştuk. Tavlı, Proje'nin Çanakkale Savaşı'ndan sonra, dünya tarihine vurulacak ikinci bir damga niteliğinde olduğunu söylüyor.

We have talked to the Governor of Çanakkale Orhan Tavlı about the 1915Çanakkale Project and the future of the city. Tavlı follows the construction very closely and believes that after the Çanakkale War, this bridge will give the city its second chance to make a mark in the course of world history.  CENK KALAVA



1915Çanakkale sadece Çanakkale'nin değil, ülkemizin projesidir. This is a project that belongs not just to Çanakkale, but to our country.

SAYIN TAVLI, 1915Çanakkale Projesi'nden ilk ne zaman haberdar oldunuz ve neler hissettiniz? 2014 – 2016 tarihleri arasında Mülkiye Teftiş Kurulu Başkanlığı görevini yürüttükten sonra Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın takdiriyle 10.09.2016 tarih ve 29827 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2016/9158 Sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla Çanakkale iline vali olarak atandım. 1915Çanakkale

Projesi'nin temellerinin 2017 yılında atılacağını, ülkemizin ve bölgemizin önemi ve dinamiğine uygun, estetik, dünya çapında vizyona sahip bir projeye, dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsüyle taçlanacağını ise göreve başladığımda öğrendim. Tarifsiz bir gurur duydum. Çünkü bu proje tamamlandığında renkleri, figürleri ve diğer özellikleriyle simgelerin köprüsü olacak.

Bu dev projeye Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın önderliğinde 2023 hedeflerine ulaşmak için önemli bir adım daha atmış olacağız. 104 yıl önce Çanakkale'de istiklal mücadelesi veren atalarımızın torunları olarak, biz bugün burada istikbal mücadelesi veriyoruz ve dünyayı kışkandıracak projeleri hayata geçirmiş olmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Kahramanlıklarıyla tarihe geçen şanlı ecdadımızdan sonra 1915Çanakkale Projesi ile bir kez daha tarihe damga vurmanın haklı gururunu bütün Çanakkalelilerle birlikte yaşıyorum. 1915Çanakkale sadece Çanakkale'nin değil, ülkemizin projesidir. 1915Çanakkale gibi bir mega projenin ülkemize, bölgemize kazandırılmasında saygıdeğer Cumhurbaşkanımıza, emeği geçen, bakanlarımıza, bürokratlarımıza, yüklenici firmaya, mühendislerimize ve işçilerimize, Çanakkale bölgesinde yaşayan vatandaşlarımız ve şahsım adına özellikle teşekkür ederim.

1915Çanakkale Projesi'nin Çanakkale'ye ekonomik ve sosyal alanda ne gibi katkıları olacağını düşünüyorsunuz?

1915Çanakkale, Trakya'dan Ege ve Akdeniz'e uzanan ulaşım hattında Çanakkale'yi Marmara Bölgesi'nde çok önemli bir konuma taşıyacak. İstanbul'u Çanakkale'ye ve sonrasında Kuzey Ege'ye bağlayacak. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan ulaşım ağları üzerinde bulunan Çanakkale, gelişen karayolu ve ulaşım altyapısıyla yatırımcılara çeşitli fırsatlar sunuyor. Daha hızlı ve daha düşük maliyetli yük taşımacılığı, üretken nüfus barındıran şehrimizin ekonomik faaliyetlerinin

MR TAVLI, when did you first hear about the 1915Çanakkale Project and what were your feelings at the time?

Having served as the Chairman of the Civil Inspection Board in 2014 – 2016, I was appointed as the Governor of Çanakkale with the approval of President Recep Tayyip Erdoğan as per the decree No. 2016/9158 issued by the Council of Ministers and published in the Official Gazette No. 29827 dated 10 September 2016. I learnt all about the 1915Çanakkale Project when I took up my duty. I learnt that the groundbreaking was scheduled for 2017 and that our country and region would be crowned with the world's longest mid-span suspension bridge which is a project with a truly global vision and esthetic stance befitting our country's and region's prominence and dynamism. My sense of pride was beyond words. When this project is completed, it is going to be known as the world's longest mid-span suspension bridge; it is going to be a bridge of symbols with its colors, figures and other qualities.

With this colossal project, we will have taken one more significant step towards the goals of 2023 following the leadership of President Recep Tayyip Erdoğan. As the grandchildren of our ancestors who fought here for liberty 104 years ago, we are fighting here for our future and we are happy to have brought to life projects that are the envy of the entire world. Following the example of our glorious ancestry who wrote history with their unparalleled heroism, I share with all the people of Çanakkale the rightful pride of making history once again with the 1915Çanakkale Project. This is a project that belongs not just to Çanakkale, but to our country. On behalf of all our citizens living in Çanakkale and myself, I would like thank our honorable President, our ministers and bureaucrats, the contractor company, engineers and workers for making possible a mega project like 1915Çanakkale come to life and create value in our country and our region.

How do you think the 1915Çanakkale Project will contribute to Çanakkale in economic and social spheres?

As far as the transportation route stretching from Thrace to the Aegean and the Mediterranean is concerned, 1915Çanakkale will put Çanakkale in a very important position in the Marmara region. It will be connecting Istanbul first to Çanakkale, then to the North Aegean. Located on the transportation route connecting Asia and Europe, Çanakkale presents various opportunities with its developing motorway and transportation infrastructure. Faster and cheaper freight shipment will be contributing to the development of economic activity in our city which is home to a productive population. With 1915Çanakkale opening for

1915Çanakkale doğaya

saygılı, çevreci bir proje.

1915Çanakkale is an environmentalist

project with utmost respect for nature.

Çanakkale Valisi Orhan Tavlı, Karayolları Genel Müdürlüğü Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürü Sezgin Küçükbekir'den Proje ile ilgili bilgi alırken. Governor of Çanakkale Orhan Tavlı getting briefed by the Directorate of Highways Public and Private Sector Partnership Bursa Regional Director Sezgin Küçükbekir about the Project.

gelişmesine katkıda bulunacak. 1915Çanakkale'nin hizmete girmesiyle yük taşıyan araçların hava ve deniz koşullarına bağlı ulaşım kısıtlaması ortadan kalkacak. Bu sayede ithalat ve ihracatımızdaki zaman maliyeti azalacak. Tarımsal üretimde, çiftçilerimizin ürettiği elmanın, domatesin, şeftalinin, peynirin, zeytinin ve zeytinyağının ihracatı için gerekli altyapı sağlanmış olacak. Ayrıca Avrupa ülkeleri ile ticari ilişkiler olumlu yönde gelişecek.

Çanakkale; Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alanı'yla, Troya'sıyla, Assos'uyla, Kazdağları'yla, masmavi koylarıyla, tertemiz kumsallarıyla dünya çapında turizm potansiyeline sahip. Bu yatırımlar ve çalışmalar Çanakkale'de katma değerli kültür ve turizm faaliyetlerinin de önünü açacak. Çanakkale dünya kültür ve turizm destinasyonlarının önde gelen yerlerinden biri olacak. Yine ulusal ve uluslararası etkinlikler, bilimsel çalışmalar, uluslararası organizasyonlar ve tanıtım faaliyetleriyle hem Çanakkale hem de ülkemiz turizmde önemli kazanımlar elde edilecek.

1915Çanakkale Projesi daha tamamlanmadan dahi ilimize dikkatlerin çevrilmesini sağladı. Dünyanın *World Tour* kategorisine yükselen tek kıtalararası bisiklet turu olan Cumhurbaşkanlığı Bisiklet Turu'nun 2019 yılı etaplarının bir bölümü olan Tekirdağ-Eceabat, Çanakkale-Edremit etapları ilimiz sınırlarında gerçekleştirildi. Tekirdağ-Eceabat etabı, 1915Çanakkale'nin iki şantiyesinin önünden geçti. Şantiyelere tura özel hazırlanan "Avrupa ile Asya'nın Dev Buluşması" pankartları asıldı. Çalışanlar ayrıca ellerinde bayraklarla sporcuları selamladılar. 185'ten fazla ülkede, ulusal

service, cargo vehicles will no longer suffer limitations due to weather and sea conditions which will in turn cut down the time cost in our import and export operations. In agricultural production, the infrastructure required for the export of our locally produced apples, tomatoes, peaches, cheese and olives and olive oil will be made available. Our trade relations with European countries will improve.

With such assets as the Çanakkale Wars and Gallipoli Historical Site, Troy, Assos, Mount Ida, blue inlets, clean beaches, Çanakkale has world class tourism potential. These investments and efforts will also pave the way for value added cultural and touristic activities in Çanakkale, making the city a top destination in the global circuit, as a home to national and international events, scientific studies and other activities.

The 1915Çanakkale Project attracted attention to our city even before it is completed. As the world's only intercontinental cycling tour that made it into the category of World Tour, The Presidential Cycling Tour partially took place within the borders of our city, with its stages marked between Tekirdağ - Eceabat, and between Çanakkale - Edremit. The Tekirdağ - Eceabat stage passed by two of the Project's construction sites. To honor the cyclists attending the tour, banners were hung at the sites, displaying the slogan: "The Great Bond Between Europe and Asia". The workers greeted the athletes with flags. Televised in over 185 countries on national and international channels via live broadcasts and recordings, the Tour contributed greatly towards the promotion of our city.

Furthermore, with the completion of the bridge, Turkey's greatest annually held thematic marathon International Turkcell Gallipoli Marathon will also gain an intercontinental identity and attain worldwide recognition.

Thanks to the 1915Çanakkale Bridge, tourists coming to Çanakkale will enjoy much more comfort and ease while visiting the beautiful sites of the city such as Troy, Assos, Parion, Mount Ida and Gallipoli Peninsula which we believe will increase the number of visitors.

Along with our President and other State officials, you have closely followed the works accomplished so far. What are your impressions? We have been following closely and surveying the works that continue on the Bridge project which was initiated under the leadership of our President. Today, I was at the Lapseki leg of the bridge with my colleagues surveying the works. The work on the bridge and motorway is progressing with full speed. At this point in the bridge, we have before us an exquisite example of engineering. We are talking about a bridge with the world's longest mid-span. Besides all the engineering work and the wind tests, a symbolical study was

ve uluslararası kanallar aracılığıyla canlı ve banttan yayınlanan tur, ilimizin tanıtımına büyük katkı sağladı. Ayrıca her yıl düzenlenen, Türkiye'nin en büyük tematik maratonu olan Uluslararası Turkcell Gelibolu Maratonu da köprü'nün tamamlanmasıyla kıtalararası bir kimlik kazanacağından, dünya çapında ses getirecek bir maratona dönüşecek.

Çanakkale'ye gelen turistler Troya, Assos, Parion, Kazdağları, Gelibolu Yarımadası ve Çanakkale şehrinin var olan güzelliklerini 1915Çanakkale Projesi'nin tamamlanmasıyla birlikte daha rahat ve konforlu bir şekilde ziyaret edebilecekler. Bu nedenle ziyaretçi sayısında daha fazla artış olacağını düşünüyoruz.

Bugüne kadar yapılan çalışmalarını başta Sayın Cumhurbaşkanımız olmak üzere devlet erkanı ile birlikte yakından takip ettiniz. Çalışmalarla ilgili izlenimleriniz neler?

Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde ve dünya çapında izlenen vizyonuyla başlayan köprü projesindeki çalışmalarını yerinde inceliyor ve yakından takip ediyoruz. Köprümüzün Lapseki ayağında arkadaşlarımızla incelemelerde bulduk. Köprü ve otoyol çalışmaları son hızla devam ediyor. Köprüde gelinen noktada harika bir mühendislik örneği var. Dünyanın en uzun ayak açıklığı olan bir köprüden bahsediyoruz. Bununla beraber konuyla ilgili mühendislik çalışmaları, rüzgâr testleri yapılırken bir de simgesel bir çalışma gerçekleştirildi köprü için. Bu çok estetik bir mühendislik çalışması haline geldi. Örneğin köprümüz, klasik köprü rengi olan gri-beton rengi değil, kırmızı-beyaz renklerle Türk bayrağını temsil edecek. 2.023 metrelik orta açıklık ile Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100. yılına atıfta bulunulmuş olacak. Bunların da ötesinde köprü'nün üst bağlantı noktaları, Çanakkale Savaşı kahramanı Seyit Onbaşı'nın hatırasını yaşatmak için top mermilerini anlatan figürleri taşıyacak.

1915Çanakkale'nin en önemli özelliklerinden biri de doğaya saygılı, çevreci bir proje olması. Bu proje kapsamında Yerel Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) çalışmasına ek olarak uluslararası standartlarda bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) süreci de yürütülmüştür. Proje'nin bölgeye, çevreye, doğaya ve insana etkileri göz önünde bulundurularak tarihi alanlara da zarar vermemek için saha çalışmaları yapıldı ve güzergâhta bulunabilecek tarih ve kültür varlıklarının korunması sağlandı.

Ayrıca, deniz suyu ve su altı yaşamındaki biyoçeşitliliği korumak amacıyla gereken her türlü önlem alındı. Kule temellerini güçlendirmek için Anadolu ve Avrupa yakasında yaklaşık 45 metre

carried out for the bridge, giving it an esthetic edge in engineering. For example, our bridge will not have the classical grey-concrete look of bridges, it will be red and white representing the Turkish flag. The mid-span is going to be 2023 meters long which is a reference to the 100th anniversary of the founding of our Republic.

Furthermore, the cable saddles of the bridge will be shaped like cannon bullets to honor the memory of the Çanakkale War hero Seyit Onbaşı.

One of the most important aspects of 1915Çanakkale is its environmentalist approach. Within its framework, the Project involved not only a local Environmental Impact Assessment (EIA) but also an internationally recognized Environmental and Social Impact Assessment (ESIA). Field studies were conducted to assess the Project's environmental and social impacts in order to prevent damages to historical sites, thus protecting the historical and cultural assets that may be found along the route.

Preventative measures were taken also to preserve the sea water and biodiversity of sub-aquatic habitats. In the piling works at a depth of 45 meters, the works were brought to a halt during the passage of the dolphins so as not to cause them agitation. Also, the endemic species of fan mussels called *Pinna nobilis*, which have been listed as an endangered and protected species under the European Council Directive since 1992, were transported from the construction site to a safer zone. So, we are talking about a bridge that is exemplary in its engineering practices and symbolic significance and has utmost respect for the nature and environment.

Throughout your interactions with the people of Çanakkale, have you had a chance to learn about their thoughts and feelings about the bridge? How does the public approach this project?

The 1915Çanakkale Project will help ensure continuity in transportation by providing an alternative passage and offering a solution to the problems arising from disruptions to the ferry schedule caused by unfavorable weather conditions such as fog and wind. Intercity travel times will be reduced. Economic and social mobility in the region will be accelerated. The people of Çanakkale are aware of all these factors, so they are in favor of the construction, expressing their support by declaring that the bridge will provide great ease and comfort – especially in terms of transportation – savings and contributions. Our people are conscious of the fact that the 1915Çanakkale Bridge will mark a turning point in the history of Çanakkale with its immense contributions to the regional

Çanakkale, bir "marka il" konumuna gelecek. Çanakkale is going to become a "brand city".

Proje, üretimi ve ticareti

atağa kaldıracak.

The project will

be a driving force

for production and

commerce.

derinlikte kazıkların çakılması esnasında yunusları ürkütmemek için yunusların geçişi sırasında çalışmalar durduruldu. Aynı zamanda 1992 yılında Avrupa Konseyi tarafından avlanması yasaklanmış endemik bir tür olan *Pinna nobilis* adındaki tarak midyesi türü inşaat alanlarında boğazda güvenli bir bölgeye taşındı. Hem mühendislik açısından hem simgesel olarak örnek hem de doğaya saygılı, çevreci bir köprüden bahsediyoruz.

Çanakkale halkı ile olan temaslarınızda onların köprüyle ilgili duygu ve düşüncelerini öğrenme şansınız oldu mu? Halk bu projeye nasıl bakıyor?

1915Çanakkale Projesi, alternatif bir geçiş sağlayacak ve sis, fırtına gibi kötü hava koşullarında vapur geçişlerinin aksamasından kaynaklı sorunları gidererek ulaşımda devamlılığı sağlayacak. İller arasındaki ulaşım zamanı azalacak, bölgedeki hareketlilik artacak. Tüm bunların farkında olan Çanakkale halkı, köprüünün yapılmasını desteklemekte; köprüünün mikro ve makro anlamda, öncelikle ulaşım yönüyle büyük kolaylık, tasarruf ve katkı sağlayacağını ifade ediyor. Halkımız, 1915Çanakkale'nin, bölge ekonomisine ve uluslararası ticari faaliyetlere büyük ölçüde katkıda bulunarak Çanakkale tarihinde bir dönüm noktası olacağını bilincinde. Köprüyü sadece bir ulaşım imkânı olarak görmüyor. Aynı zamanda Biga'nın sanayisi, Ezine'nin peyniri, Bayramiç'in elması, Lapseki'nin kirazı, Kalkım'ın çileği, Çanakkale'nin domatesi, Ayvacık'ın zeytini ve zeytinyağı gibi bu bölgede üretilen her türlü ürün ve değer daha rahat ihraç edilmesine imkân sağlayacağını da biliyor. Aslında 1915Çanakkale Projesi Çanakkale'nin tarımı, turizmi demek; Çanakkale'nin sanayisi ve istihdamı demek.

10 milyar liranın üzerinde yatırım tutarına sahip köprü, Trakya'dan Ege ve Akdeniz'e uzanan ulaşım hattında Çanakkale'yi Marmara Bölgesi'nde çok önemli bir konuma taşıyacak. Mega projenin geçtiği güzergâha yatırımcı kuruluşlardan yoğun ilgi var. Köprüünün geçtiği güzergâhta devreye alınması planlanan her tesis, vatandaş için istihdam anlamına geliyor. Turizmin gelişmesinde de umut kaynağı olan 1915Çanakkale Projesi'nin ekonominin birçok alanında önemli etkileri olacak. Bu nedenle Çanakkale'nin tarihine, turizmine, sanayisine çok büyük bir değer katacak olan bu dev yatırımın ilimize yapılmasından dolayı halkımız oldukça memnun.

economy and international trade activities. They don't regard the bridge only as a means of transportation. They know that it will also help the export of all kinds of local produce from the cheese of Ezine to the apples of Bayramiç, from the cherries of Lapseki to strawberries of Kalkım, from the tomatoes of Çanakkale to the olives and olive oil of Ayvacık. In fact, the 1915Çanakkale Project is synonymous with agriculture, tourism, industry and employment opportunities of Çanakkale.

With an investment total of over 10 billion Turkish liras, the bridge will put Çanakkale in a very important position on the transportation route stretching from the Thrace into the Aegean and the Mediterranean. The investing organizations are showing much interest in this route. Every facility planned to go into operation along the route means employment opportunities for the citizens. Also, a source of hope for further developments in tourism, the 1915Çanakkale Project is going to have serious influence in many areas of the economy. Based on all these factors, the public are very happy that this colossal investment, which will contribute greatly to Çanakkale's history, tourism and industry, is taking place in our city.

What is being envisioned for Çanakkale? And what projects have been put into motion towards this end? Which of these projects are currently up and running?

We want to empower our Çanakkale in every way possible. In the very near future, Çanakkale is destined to become a "brand city" in culture, tourism, agriculture and industry. Serious work is under way to evaluate the agricultural potential of our city, to open the tourism sector to the world, and to become a brand in agricultural and industrial production. In this city where the green embraces the blue, where fertile lands, different cultures and ancient civilizations coexist in harmony, we have as our main natural and cultural assets the Çanakkale Wars and Gallipoli Historical Site and the Troy National Park. As a result of our efforts to reveal Çanakkale's cultural, natural and historical values for the world to see, 2018 was declared under the auspices of our President as the Year of Troy. With the support of the Ministry of Culture and Tourism, we've run activities throughout the year to promote Çanakkale and Troy both at home and abroad. Completed in 2018 and officially opened on 18 March 2019 by our President, the Troy Museum contributed greatly to tourism in Çanakkale, causing a considerable increase in the number of local and foreign tourists visiting the city. Infrastructure and superstructure works currently continue at the Troy Historical National Park, to make the region a center of attraction with worldwide recognition.

As part of the Results Focused Program for R&D

Çanakkale için nasıl bir vizyon planlanmakta ve bu doğrultuda hangi projeler gerçekleştirildi? Devam eden projeler neler?

Çanakkale'mizi tüm yönleriyle güçlü bir il yapmak istiyoruz. Çanakkale yakın gelecekte kültür ve turizmde, tarımda, sanayide gerçek bir "marka il" konumuna gelecektir. İlimizin tarımsal potansiyelinin değerlendirilmesi, turizm sektörünün dünyaya açılması, tarımsal ve endüstriyel üretimde markalaşma yönünde önemli çalışmalar yapılıyor.

Yeşil ve mavinin kucaklaştığı; bereketli toprakların, farklı kültürlerin, asırlık medeniyetlerin iç içe bulunduğu bu kentte doğal ve kültürel özellikleriyle öne çıkan Çanakkale Savaşları ve Gelibolu Tarihi Alanı ve Troya Tarihi Milli Parkı bulunuyor. Çanakkale'nin kültürel, doğal, tarihsel değerlerini de görünür kılmak ve uluslararası alanda tanıtımını yapmak için gerçekleştirdiğimiz çalışmalar sonucunda, Cumhurbaşkanlığımız himayelerinde 2018 yılı, Troya Yılı olarak ilan edildi. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın destekleriyle yıl boyunca yurt içinde ve yurt dışında Çanakkale'yi ve Troya'yı tanıtmak amacıyla çeşitli faaliyetler düzenlendi. Yine 2018 Troya Yılı'nda tamamlanarak 18 Mart 2019 tarihinde sayın Cumhurbaşkanımız tarafından resmi açılışı yapılan Troya Müze'miz tarihi, doğal, antik, kültürel zenginliklere sahip Çanakkale'nin turizmüne önemli katkılar sağladı, ilimize gelen yerli ve yabancı turist sayısında önemli bir artış oldu.

Troya Tarihi Milli Parkı'nda yapılan altyapı ve üstyapı çalışmalarıyla bölgenin dünya çapında cazibe merkezi yapılması yolundaki düzenlemelere devam ediliyor.

İlimizde, 2019 yılında başlayan ve üç yıl sürmesi planlanan Ar-Ge ve Yenilikçiliğin Geliştirilmesi Sonuç Odaklı Programı kapsamında ölçek ekonomilerinin büyümesi; Ar-Ge, inovasyon, ihracat kapasitesinin artırılması gibi pek çok konuda ildeki çalışmalar desteklenmeye devam edilecek. Bu kapsamda pek çok faaliyet yürütülmekte; *Start-Up Weekend* gibi etkinlikler düzenlenerek bölgede girişimciliği artırmaya yönelik adımlar atılıyor. Pek çok sanayi yatırımları, kamu kurumlarımız ve Güney Marmara Kalkınma Ajansı eliyle mali ve teknik destek verilmek suretiyle güçlendiriliyor.

Ülkemizde yenilikçiliğe dayalı bir ekonomik kalkınma modeline geçilmiştir. Çanakkale'nin teknolojik, yenilikçilik ve Ar-Ge altyapısının güçlendirilmesine katkı sağlamak ve Çanakkale'yi bölgenin yazılım ve teknoloji üssü haline getirmek amacıyla, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın desteğiyle Çanakkale Valiliği İl Özel İdaresi,

and Innovation Development which started in 2019 with a trajectory of 3 years, we will continue to support practices and endeavors in many areas such as the growth of economies of scale, R&D, innovation, and the amplification of export capacity. Several activities are already running within that context: Start-Up Weekend focused on encouraging entrepreneurship in the region is one such example. Industrial investments are empowered through the financial and technical support provided by our public institutions and Southern Marmara Development Agency.

Our country has already adopted an economic development model based on innovation. For the purpose of strengthening the technological, innovational and R&D infrastructure of Çanakkale and to make the city a regional home base for software and technology, Çanakkale Technopark project was initiated by Çanakkale Governorship Special Provincial Administration, Onsekiz Mart University, and the

Çanakkale Valisi Orhan Tavlı, 1915Çanakkale Projesi çalışanlarıyla.

Governor of Çanakkale Orhan Tavlı with the staff of the 1915Çanakkale Project.



Onsekiz Mart Üniversitesi ve İl Özel İdaresi şirketi GESTAŞ tarafından Çanakkale Teknopark Projesi 2017 yılında başlatıldı. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, İl Özel İdaresi, GESTAŞ ve Çanakkale Ticaret Borsası ortaklığıyla kurulan Çanakkale Teknopark girişimcilerimize yönetim desteği, teknik danışmanlık, kritik işbirlikleri için eşleştirme hizmetleri (*networking*), öğrencilere iş fikri geliştirme ve iş modeli oluşturma eğitimleri veriyor. Ayrıca, ulusal ve uluslararası düzeyde girişimcilik ve yenilik hizmetleri düzenleniyor, fikri ve sınai mülkiyet hakları konusunda bilgilendirme ve patent vekilliği hizmetleri veriliyor.

İklimi, toprağı, flora ve faunasıyla kendine has özellikler taşıyan Çanakkale’de, tarımsal üretime ve buna bağlı olarak kırsal kalkınmaya ve ekonomik gelişime sağlayacağı katkılar göz önünde bulundurularak, Çanakkale Valiliği öncülüğünde, Çanakkale Valiliği İl Özel İdaresi, Ezine Belediyesi ve Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası’nın katılımıyla 2017 yılında başlanan Çanakkale Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kurulma çalışmaları son hızla devam ediyor. İç ve dış pazarlara, limanlara ve havalimanına yakınlık yönünden stratejik bir noktada bulunan Çanakkale Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’nde muhtelif büyüklükte 91 adet sanayi parseli var. 1915Çanakkale Projesi ve İzmir Yolu tünel çalışmaları tamamlandığında, pazarlara olan mesafesi kısılacak olan Çanakkale Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’nin yaratacağı katma değer daha da artacak.

Güney Marmara Kalkınma Ajansı 2018 yılında mesleki eğitime 12 milyon lira mali destek sağladı. Bu destek sayesinde, okullarımız modern laboratuvarlara ve CNC tezgahlarına kavuşmuştu. Meslek liselerimiz bu desteklerle bölgemizde sanayiye rahatlatıyor ve sektör için nitelikli eleman yetiştiriyor. Yapılan bu yatırımlar sayesinde meslek liselerine kayıt oranı geçen yıla oranla ikiye katlandı.

Güney Marmara Kalkınma Ajansı’nın destelediği projelerden bir diğeri de Çanakkale Valiliği koordinasyonunda İl Tarım ve Orman Müdürlüğü’nün etkili ve verimli çalışmalarıyla yürütülen Çanakkale’de Tarım ve Tarıma Dayalı Sanayi Ürünlerinin İhracat Potansiyelinin Belirlenmesi Projesi. Çanakkale kentinin tarım ve tarıma dayalı sanayi ürünlerinin ihracatının artırılmasının hedeflendiği proje kapsamında ihracat potansiyeli olan ürünlere yönelik veri tabanı niteliğinde bir platform *ihracatcanakkale.org* hazırlandı ve söz konusu portal aracılığıyla alıcı ve üreticilerin buluşturulması sağlandı. Her köyün verileri bu portalda bir araya getirildi ve ihracatçılarımız için alım yapmak istedikleri ürünün hangi köyde ne kadar üretildiği, o köyün muhtarının iletişim bilgileri, o

Special Provincial Administration’s company GESTAŞ, with the support of the Ministry of Industry and Technology. Established through the partnership of Çanakkale Onsekiz Mart University, Special Provincial Administration, GESTAŞ and Çanakkale Stock Exchange, Çanakkale Teknopark provides management support, networking services for critical collaborations and technical consultancy for entrepreneurs and offers students classes on development of business ideas and creation of business models. Other services include entrepreneurship and innovation on national and international levels, information on intellectual and industrial property rights and patent attorneyship.

Çanakkale Ezine Organized Industrial Site for Food Specialization is a project initiated in 2017 by the Governorship of Çanakkale, in consideration of the contributions it is going to make towards agricultural production and consequently rural development in Çanakkale which has a unique climate and soil, flora and fauna. The project is supported by the Çanakkale Governorship Special Provincial Administration, Ezine Municipality, Çanakkale Chamber of Trade and Industry and is currently in the making. Including in its premises 91 industrial plots of various sizes, Çanakkale Ezine Organized Industrial Site for Food Specialization’s strategic location near seaports and the airport renders it easily accessible by both domestic and foreign markets. When the 1915Çanakkale Project and the İzmir Motorway tunnel works are completed, its distance to the markets will be even shorter which will seriously amplify the site’s added value in the region.

In 2018, the Southern Marmara Development Agency provided a subsidy of 12 million Turkish liras to benefit vocational education. Thanks to this financial assistance, we were able to equip our schools with modern laboratories and CNC machines. Thanks to this support, our vocational colleges are able to train good quality personnel for the sector and provide relief for the industry in our region. As a result of these investments, number of students registering at vocational colleges doubled in comparison to last year.

Another project supported by the Southern Marmara Development Agency is the Project to Determine the Export Potential of Agricultural and Agriculture-Based Industrial Products of Çanakkale, coordinated by the Governorship of Çanakkale and efficiently run by the Provincial Directorate of Agriculture and Forestry. As part of this project which aims to amplify the export of agricultural and agriculture-based industrial Products of Çanakkale, a platform was created at the *ihracatcanakkale.org* address to provide a database of products with export potential. This portal was used to bring together buyers and producers. The data of each village was made available on this portal, informing exporters about the products they want to buy, the

köye ulaşımın nasıl sağlanacağı gibi büyük kolaylık sağlayıcı bilgilere yer verildi.

Size göre 1915Çanakkale’nin bu projelere, diğer sanayi ve kültür yatırımlarına ne gibi katkıları olacak?

Sahip olduğu tarihsel derinlik, özgün kültürel çeşitlilik, doğal ve kültürel mirasın coğrafik yaygınlığı gibi unsurlar Çanakkale’yi benzer unsurlara sahip diğer kentlerden daha üstün bir konuma taşıyor. Yoğun tarım ve sanayinin olduğu bu bölgede 1915Çanakkale; ekonominin, ticaretin ve turizmin aynı şekilde canlanması ve Çanakkale’nin dünya çapında cazibe merkezi olmasında büyük bir rol üstlenecek.

Çanakkale Boğazı’nın iki yakasını altı dakikada birbirine bağlayacak olan köprü, üretimi ve ticareti kuşkusuz atağa kaldıracaktır. Lojistik faaliyetleri hususunda da büyük bir kolaylık sağlayacak olan bu proje sonucunda ülkemizin önde gelen firmalarının köprü civarında lojistik üs kurma ihtiyacı doğacak ve bu lojistik üsler de yeni istihdam olanakları ve büyük ölçekli yatırımları da beraberinde getirecektir.

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu’nun Türkiye ekonomisinin en gelişmiş bölgesi olan ve nüfusun önemli bir bölümünün yaşadığı Marmara ve Ege bölgelerindeki limanlar, demiryolu ve hava ulaşım sistemlerinin, kara yolu ulaşım projeleriyle entegrasyonunu sağlayacak ve söz konusu bölgelerde ekonomik gelişime ve tarım, turizm ve sanayinin ihtiyaç duyduğu dengeli bir planlama ve yapılanmanın oluşturulmasına imkânlar yaratacak. ●

location and the amount of the produce, the contact info of villages’ headmen, how to reach the villages etc.

How do you think 1915Çanakkale is going to contribute to these projects and other industrial and cultural investments?

Çanakkale’s historical depth and unique cultural diversity and the geographical prevalence of its natural and cultural heritage are factors that elevate Çanakkale above other cities with similar characteristics. Already vibrant with agricultural and industrial activity, this region will benefit from the 1915Çanakkale Project regarding the enhancement of its economic, commercial and touristic capacity. As a result, the city will make great strides towards becoming a center of attraction for the world. The bridge will connect the two sides of the Strait within a travel time of six minutes. This will surely provide great acceleration for production and commerce. As far as logistic activities are concerned, again the bridge will provide great ease and comfort. Leading firms in the country will feel the need to set up logistic bases in the vicinity of the bridge, which will then give rise to new employment opportunities and grand-scale investments.

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway will integrate sea ports, railways and airways with highway projects in the Marmara and Aegean regions which are Turkey’s most developed and densely populated economic zones, providing opportunities for economic development as well as balanced planning and structuring required by the touristic and industrial sectors in these regions. ●

Çanakkale’ye gelen turist sayısı şimdiden arttı. Number of tourists visiting Çanakkale has already increased.

Çanakkale Valisi
Orhan Tavlı
1915Çanakkale yöneticileriyle.
Çanakkale Governor Orhan Tavlı with the executives of 1915Çanakkale.



BİR DÖNÜŞÜM PROJESİ

A PROJECT OF TRANSFORMATION

Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu, 1915Çanakkale Projesi'nin önemini anlatırken, “Deniz ulaşımında da önemli bir geçiş noktası olan Çanakkale ilimizin jeostratejik açıdan sahip olduğu potansiyeli artırmış olacağız” diyor. Proje için çalışmalar tüm

hızıyla devam ederken Uraloğlu'yla bölgedeki son durumu, ülke genelinde ulaşım konforunu artıracak projeleri ve 1915Çanakkale tamamlandığında oluşacak sosyal ve ekonomik dönüşümü konuştuk.

Explaining the significance of the 1915Çanakkale Project, General Director of Highways Abdulkadir Uraloğlu says: “We will be enhancing the geostrategic potential of Çanakkale which is already an important passage in maritime transportation.” As the project progresses with full speed, we have talked to Uraloğlu about the latest developments in the region, the projects that will be amplifying transportation comfort across the country and the social and economic transformation which will follow the completion of 1915Çanakkale.

SAYIN Uraloğlu, büyük hayranlık uyandıran pek çok proje üzerinde çalışıyorsunuz. Bunların önemli bölümünü tamamladınız. Genel Müdürlüğünüzün yürüttüğü mega projeler içinde 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyol Projesi'nin yeri nedir?

Karayolları Genel Müdürlüğü olarak, 1950'den bu yana yaklaşık 70 yıldır ülkemizde ticari, turistik, tarımsal, kültürel faaliyetler başta olmak üzere katma değer üreten tüm sektörlerin sürdürülebilir olması, kalkınma hedefleri doğrultusunda geliştirilmesi için gerekli olan karayolu yatırımlarını hayata geçiriyor; Avrupa'yı Kafkaslar'a, Orta Doğu'ya ve Orta Asya'ya bağlayan yollarımızın ulaşım konforunu mega projelerle artırıyoruz. Bugüne kadar gerçekleştirdiğimiz yatırımlarla önemli adımlar atarken, 2023 ve 2035 vizyonuyla

MISTER Uraloğlu, you are working on a number of highly admirable projects and you have completed most of them. Out of all the mega projects run by your Directorate, what is the position of the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project? As the General Directorate of Highways, for nearly 70 years since 1950, we have been actualizing highway investments required to achieve our development goals and ensure the sustainability of all sectors creating added value, such as commerce, tourism, agriculture, and culture. We have been working on mega projects for the purpose of raising the comfort levels of our roads connecting Europe to Caucasus, to the Middle East, and to Central Asia. Having already made significant progress with our investments so far, ahead of us we have a vision of our goals for 2023 and 2035 to determine the course of our future work.

As you well know, we completed the İstanbul-İzmir Motorway and opened it to service in August. We have made significant progress in another important project, the Northern Marmara Motorway. We hope to open this road in 2020. We are completing the last section that will allow



çalışmalarımıza yön veriyoruz.

Bildiğiniz gibi İstanbul-İzmir Otoyolu'nu Ağustos ayında tamamen bitirerek hizmete sunduk. Yine bir diğer önemli projemiz Kuzey Marmara Otoyolu'nda önemli ilerlemeler sağladık. Umuyoruz ki bu projemizi de 2020'de hizmete sunacağız. Ankara-Niğde Otoyolu ile Kapıkule'den İstanbul, Ankara, Doğu Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu'ya uzanan otoyol ağının kesintisiz işlenmesini sağlayacak son kesimi de tamamlıyoruz. Ege'de, İzmir'in kuzeyine uzanan ve liman bağlantısını sağlayacak Menemen-İzmir-Çandarlı Otoyolu'nda çalışmaların sonuna yaklaşıyoruz. Batı Karadeniz'de Ilgaz ile, Doğu Karadeniz'de Ovit Tüneli ile ulaşımın mevsime bağımlılığını ortadan kaldırdık; Avrupa'nın en uzun tüneli olacak Zigana Tüneli'ni inşa ediyoruz. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde Nissibi Köprüsü'yle aktarmalı ulaşım son vererek kesintisiz ve konforlu yolculuk imkânı sağladık. Bir başka önemli proje, Hasankeyf Köprüsü'nü ise bitirmek üzereyiz.

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Proje'mize geldiğimizde; 2017 yılında Sayın Cumhurbaşkanımızın da katılımıyla yapımına başladığımız proje tamamlandığında, Asya ve Avrupa denizini üstünden dördüncü kez, toplamda ise altıncı kez birleştirilmiş olacak. Ancak daha da önemlisi Çanakkale Boğazı üzerinde ilk kez bir boğaz köprüsü inşa edilerek kesintisiz karayolu ulaşımını sağlayacağız. Böylece, deniz ulaşımında da önemli bir geçiş noktası olan Çanakkale ilimizin jeostratejik açıdan sahip olduğu potansiyeli artırmış olacağız.

2.023 metreyle dünyanın en uzun orta açıklığa sahip asma köprüsü olacak 1915Çanakkale, 334 metrelik tepe noktası yüksekliğiyle de dünyanın en yüksek kuleli asma köprüsü unvanını alacak. Köprü'nün ayakları arasındaki 2.023 metre orta açıklığı Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. kuruluş yılını, deniz seviyesinden itibaren 318 metre olan kule yüksekliği de Türk milletinin bağımsızlığını kazanmasındaki en önemli tarihlerden biri olan 18 Mart Çanakkale Zaferi'ni sembolize ediyor. Çanakkale'nin şanlı tarihine ve 21. yüzyıla yaraşır bir eser projesi

Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu, şantiye ziyaretinde.
General Director of Highways Abdulkadir Uraloğlu at site visit.



uninterrupted functioning of the motorway network encompassing the Ankara-Niğde Motorway and the motorway stretching from Kapıkule to İstanbul, Ankara, Eastern Mediterranean and Southeastern Anatolia. We are coming to the end of the works on the Menemen-İzmir-Çandarlı Motorway which reaches out to the North of İzmir in the Aegean and is going to provide a connection to the port. We have eliminated the seasonality of transportation with Ilgaz Tunnel in the Western Black Sea and Ovit Tunnel in the Eastern Black Sea. We are currently building Zigana Tunnel which is going to be Europe's longest tunnel. In the Southeastern Anatolia Region, we put an end to transfer transportation with the Nissibi Bridge and provided an uninterrupted and comfortable travel opportunity. We are also about to finish another important project, the Hasankeyf Bridge.

As for the 1915Çanakkale and Malkara-Çanakkale Motorway Project; we began this project in 2017 with the participation of President Recep Tayyip Erdoğan. When it's completed, it will be the sixth time Asia and Europe are connected and the fourth time they are connected over the sea. But more importantly, it will be the first bridge built on the Çanakkale Strait and we will be able to provide uninterrupted transportation. Consequently, we will be enhancing the geostrategic potential of Çanakkale which is already an important passage in maritime transportation.

With a mid-span of 2023 meters, the bridge will be the world's longest mid-span suspension bridge. Also, with the top of the bridge tower measuring at 334 meters from the sea level, it will be the world's tallest bridge in terms of structural height. The distance of 2023 meters between the towers of the bridge symbolizes the 100th anniversary of the founding of the Republic of Turkey, the 318 meters of tower height represents the Çanakkale Victory on the 18th of March which is one of the most important dates in the Turkish nation's battle for independence. Feeling the full pride and responsibility of presenting a masterpiece project befitting Çanakkale's glorious history and the 21st century, we are continuing our work.

When the 1915Çanakkale opens for service, it will be an important part of the Marmara motorway integration. Could you tell us about the ways in which this integration will benefit our transportation system and especially motorway users?

With the completion of Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway, Malkara-Çanakkale Motorway will integrate with İstanbul-İzmir Motorway and the Northern Marmara Motorway which is currently in

1915Çanakkale tamamlandığında, Asya ve Avrupa kıtaları denizin üstünden dördüncü kez, toplamda ise altıncı kez birleştirilmiş olacak.

When 1915Çanakkale is completed, it will be the sixth time Asia and Europe are connected and the fourth time they are connected over the sea.

hizmete sunacak olmanın gururu ve sorumluluğuyla çalışmalarımıza devam ediyoruz.

1915Çanakkale hizmete girdiğinde Marmara otoyol entegrasyonunun önemli bir parçası olacak. Bu entegrasyonun ulaşım sistemimize katkılarından, özellikle karayolu kullanıcılarına sağlayacağı faydalardan söz edebilir misiniz?

Malkara-Çanakkale Otoyolu, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun tamamlanmasıyla birlikte, İstanbul-İzmir Otoyolu ve yapımı devam eden Kuzey Marmara Otoyolu ile entegre olacak ve Marmara Denizi'ni kuşatan otoyol ağının önemli bir parçasını oluşturacak.

Ulaşım alternatiflerine göre Çanakkale Boğazı geçiş süreleri değerlendirildiğinde Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan Lapseki-Gelibolu arasındaki boğaz kesimini feribotla geçmek, özellikle yaz aylarındaki yoğun trafik nedeniyle uzun kuyruklar ve bekleme süreleri dikkate alındığında bir buçuk ile beş saat arasında değişmekteyken bu mesafeyi 1915Çanakkale ile altı dakikada geçilebilir hale getiriyoruz. Projenin çok önemli bir başka faydası ise Marmara Bölgesi'nden Ege Bölgesi'ne alternatif otoyol ağı ile İstanbul'un trafik yükünü azaltması olacak.

Ulaşım altyapısının ulaşacağı bu yeni seviyeye Marmara, Trakya ve Kuzey Ege'de nasıl bir sosyal ve ekonomik dönüşüm öngörüyorsunuz?

2022 yılında hizmete sunmayı hedeflediğimiz 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu, İstanbul'u Çanakkale'ye ve sonrasında Kuzey Ege'ye bağlayacak proje konumunda. Nüfus ve ekonomi bakımından Türkiye'nin en büyük kenti olan İstanbul'un ülkemizin tarım ve sanayi bölgelerine otoyolla bağlanması, İstanbul ve bağlantılı illerin sosyoekonomik ilerlemesine ivme kazandıracak.

Projeyle Marmara ve Ege bölgelerindeki limanlar, demiryolu ve hava ulaşım sistemlerinin karayolu ulaşım projeleri ile entegrasyonu sağlanacak, böylece bu bölgelerde ekonomik gelişim ve sanayinin ihtiyaç duyduğu dengeli bir planlama ve yapılanmanın oluşturulmasına imkân sunulacak. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu ile İstanbul-İzmir Otoyolu'nun Balıkesir civarında bağlanmasıyla İzmir, Aydın, Antalya gibi turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleri ile arasındaki mesafe kısalacak, turizm sektörünün gelişmesine katkı sağlanacak.

Proje, ihalesi tamamlanan ve planlanan diğer otoyollar ile birlikte değerlendirildiğinde, özellikle Ege, İç Anadolu'nun batısı, Adana-Konya aksı ve Batı Akdeniz bölgeleri ile Trakya-Avrupa arasındaki yük ve yolcu

construction and it will form an important segment of the motorway network surrounding the Marmara Sea.

When we review the Çanakkale Strait crossings while considering various transportation alternatives, we can see that crossing the section between Lapseki and Gelibolu by ferry can take between 1,5 and 5 hours depending on traffic and length of queues. With 1915Çanakkale, we cut this down to 6 minutes. Another major benefit of the project is that the alternative motorway network from the Marmara Region to the Aegean Region will greatly alleviate Istanbul's heavy burden of traffic.

Reaching this new level in the transportation infrastructure, how do you envisage the social and economic transformation taking place in Marmara, Thrace and North Aegean regions?

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway, which we aim to open for service in 2022, is a project that will connect Istanbul to Çanakkale, and then to the North Aegean. As Turkey's largest city in terms of its population and economy, Istanbul's connection to our country's agricultural and industrial areas will accelerate the Socioeconomic development of both Istanbul and the associated cities.

The project will integrate the seaports, railways and airways in the Marmara and Aegean regions with highway transportation systems which will facilitate the economic development and balanced planning and structuring required by the industries in these regions. When the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway connects with the İstanbul-İzmir Motorway in the vicinity of Balıkesir, the distance between tourism centers like İzmir, Aydın, Antalya and Europe will be shortened which will contribute to the development of the tourism sector.

The project, when considered under the same umbrella with other motorways that have already been tendered or are currently in planning, will offer an alternative to the İstanbul Bosphorus crossing, especially for freight movements and passenger transportation in the Aegean, the western part of Central Anatolia, the Adana-Konya axis, West Mediterranean, and between Thrace and Europe. With the completion of this motorway and bridge, which are of critical importance not just for Turkey but also European Union countries and especially our neighbours Bulgaria and Greece, we will provide uninterrupted access from Europe to the southwestern part of Turkey and to industrial areas such as İzmir and Aydın.

In conclusion, the industrial, commercial and service sectors in the Thrace and Western Anatolia regions will gain momentum, with faster and more cost-effective freight operations strengthening the economic activities and social connections of these regions that

taşımacılığında, İstanbul Boğaz geçişine yeni bir alternatif oluşturacak. Sadece Türkiye için değil, Avrupa Birliği ülkeleri ve özellikle komşularımız Bulgaristan ve Yunanistan açısından da önem taşıyan otoyol ve köprünün tamamlanmasıyla Avrupa'dan Türkiye'nin güneybatısına, İzmir ve Aydın gibi endüstriyel bölgelere kesintisiz erişimi sağlayacağız.

Sonuç olarak, 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 hem ekonomik faaliyetlerini hem de sosyal bağlarını güçlendirecek.

Çin'in Bir Kuşak Bir Yol girişimi ile bağlantılı olarak, 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi aynı zamanda uluslararası bir öneme sahip. Bu konuda neler söylemek istersiniz?

Asya ve Avrupa arasında yeniden canlandırılmaya çalışılan, Çin'den İngiltere'ye uzanacak Modern İpek Yolu'nun kavşak noktasında yer alan ülkemiz, kurulum çalışmaları devam eden lojistik merkezler aracılığıyla önemli miktarda mal akışının üssü olacak. 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi az önce de belirtmiş olduğum pek çok faydanın yanında lojistik üslerden yapılacak mal akışının önemli geçiş noktalarından biri olacak, bu vesileyle Avrupa ve Asya arasındaki ticari hareketliliği önemli ölçüde artıracak.

Bir inşaat mühendisi olarak 1915Çanakkale'yi inşaat teknolojisi açısından nasıl değerlendirirsiniz?

1915Çanakkale'de kuru havuz ve ıslak havuzda keson imalatları, plint ve bağ kirişi imalatları, ankraj blokları, kule montajı, ana kablo montajı, tabliye montajı ve üst yapı çalışmaları gibi yapım tekniği açısından birçok önemli imalat kalemi yer alıyor. Zor rüzgâr koşulları ve deprem riski gibi problemlere karşı koyabilecek şekilde tasarlanan köprüde, bölgedeki yüksek rüzgâr hızları dikkate alınarak, 9 metre tabliyeler arası boşluk ile birlikte toplam 45 metre genişliğe sahip ortotropik ikiz kutu kesitli çelik tabliye kullanılmasına karar verildi.

Köprünün tabliyesinin gerek işletme döneminde gerekse de inşaat sırasında oluşacak en elverişsiz rüzgâr etkilerine karşı stabilitesi 1/60 ölçeğinde tabliye kesit modeli, 1/225 ölçeğinde serbest kule modeli ve 1/190 ölçeğinde tam köprü modeli ile test edilerek, seçilen kesitler rüzgâr tüneli testleriyle doğrulandı. Deprem riski açısından, kule temelleri çelik kazıklarla güçlendirildi, zemin üzerinde konumlandırılmış batırma keson tipi temel seçildi.



hold a highly productive population.

In relation to China's One Belt One Road initiative, 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project has international significance. Could you elaborate on that?

Located at the junction point of the Modern Silk Road which stretches from China to England and is currently being reinvigorated between Asia and Europe, our country is going to serve as a base for a significant amount of merchandise trade flow, via logistic centers that are still in the making. So, besides all the other benefits which I mentioned earlier, the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project is also going to be an important point of passage for this merchandise flow which will be conducted via these logistic centers, ultimately serving to boost the commercial mobility between Europe and Asia.

As a civil engineer, how would you evaluate 1915Çanakkale in terms of construction technology?

In 1915Çanakkale, there are many work items such as the caisson production in the dry dock and wet dock, plinth and tie-beam works, anchorage blocks, tower installation, main cable installation, deck installation and superstructure works. These are critical items with regard to construction technique. The bridge was designed to resist challenging wind conditions and earthquake risks. Bearing in mind the high wind speeds in the region, we decided to use an orthotropic steel deck with twin box girder sections. This deck is 45 meters wide including a gap between decks as 9 meters.

The stability of the bridge in the face of most unfavorable wind

Trakya ve Batı Anadolu'da sosyoekonomik ilerleme ivme kazanacak, bölgelerdeki ticaret ve turizm seviyesi gelişecek.

Socioeconomic development will gain momentum in the Thrace and Western Anatolia, raising the level of commerce and tourism in the area.

Köprü, inşa edildiği bölgenin elverişsiz hava koşullarına ve deprem riskine karşı koyabilecek şekilde tasarlandı, dayanıklılığı testlerle doğrulandı.

The bridge was designed to resist the challenging wind conditions and earthquake risks in the area.

Its strength and durability were confirmed through appropriate testing.

Kule keson temeli bağ kirişi, plint, kompozit shaft, keson temel, çakıl yataklama ve zemin iyileştirmesi için kullanılan çelik kazıklardan meydana geliyor.

Proje, asma köprüyle birlikte viyadük, alt geçit, kavşak gibi pek çok unsuru içeriyor. Bu inşaatlar hakkında da bilgi verebilir misiniz?

Proje kapsamında köprü'nün yanı sıra, iki yaklaşım viyadüğü, dört betonarme viyadük, 59 köprü ve üst geçit, 34 alt geçit, 239 çeşitli ebatlarda menfez, 12 kavşak (devlet yolu üzerindeki kavşaklar dahil), dört otoyol hizmet tesisi, iki bakım işletme merkezi, yedi ücret toplama istasyonu inşa ediliyor.

Bir Yap-İşlet-Devret projesi olan 1915Çanakkale özelinde, Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü'nün çalışmalarına kısaca değinebilir misiniz?

Asma köprü ve otoyol güzergâhında proje ve kamulaştırma çalışmaları hızla devam ediyor. Köprü'nün kule kesonlarının oturacağı konumlarda deniz dibi tarama çalışmalarını tamamladık ve deniz tabanında (-37 metre kuzey / -45 metre güney) zemin iyileştirmesi için 203 adedi kuzey kulede, 165 adedi güney kulede olmak üzere toplam 368 adet 2,5 metre çapındaki çelik kazığın tamamı çakıldı. Kule temellerinde çakıl yataklama ve tesviye çalışmaları tamamlandı.

Asma köprü'nün en önemli yapı elemanlarından biri olan 83,3 metre x 74 metre boyutlarındaki kule keson temellerinin ilk imalat aşaması kuru havuzda tamamlandıktan sonra 2019 Ocak ayında yüzdürülerek ikinci imalat aşaması noktası olan ıslak havuza getirildi ve buradaki imalat çalışmaları da bitirildi. Kulelerden gelecek yükleri kule keson

conditions that could possibly arise during both the construction and operation stages was tested with a deck section model at the scale of 1/60, free standing tower model at the scale of 1/225, full bridge model at the scale of 1/190. The selected sections were confirmed by the wind tunnel tests. Calculating the earthquake risk, the tower foundations were fortified with steel piles and immersed type caisson foundations were chosen for use. The tower caisson foundation is composed of tie-beam, plinth, composite shaft, caisson foundation, and inclusion piles & gravel bedding used for soil improvement.

Besides the suspension bridge, the Project comprises many other elements such as the viaducts, underpasses and junctions. Could you also tell us about these works?

Besides the suspension bridge, the Project covers 2 approach viaducts, 4 reinforced concrete viaducts, 59 bridges and overpasses, 34 underpasses, 239 culverts of varying dimensions, 12 junctions (including those on the state highway), 4 motorway service areas, 2 operation and maintenance centers and 7 toll plazas.

1915Çanakkale is a Build-Operate-Transfer project. With that specificity in mind, could you briefly tell us about the work of the Public Private Sector Partnership Directorate?

The project and expropriation works along the route of the suspension bridge and the motorway is advancing at full speed. We have completed the seabed dredging operations on those locations where the tower caissons will be installed. For the purposes of soil improvement on the seabed (-37 meters north / -45 meters south) a total of 368 steel piles, each with a diameter of 2,5 meters, were driven. 203 of these piles were driven in the location of the north tower, and 165 in the south tower. Gravel bedding and levelling operations at the tower foundations have been completed.

As one of the most important structural elements of the suspension bridge, the initial production stage of the tower caisson foundations (83,3 meters x 74 meters) was completed in the dry dock. In January 2019, they were floated to the wet dock for the second stage of caisson production which also got completed. The steel shafts, which transfer the load coming from towers to the tower caisson foundations, were manufactured in



temellere aktaracak çelik shaftlar Gölcük'te her kule temeli için iki adet olmak üzere toplam dört adet üretildi ve hem Avrupa hem de Asya kesonlarında montajları yapıldıktan sonra kule keson temelleri yüzdürülerek bu yılın Mayıs ayında nihai konumlarına batırıldı.

Plint yapısı tamamlanırken, bağ kirişi montaj çalışmalarını sürdürüyoruz. Çelik kule blok ve ana kablo imalatları fabrikada devam ederken, Çimtaş Gölcük Tesisleri'nde imal edilen çelik kule bloklarından montaja hazır hale getirilen üç adedi kuru havuzdaki depo sahasına getirildi. Bu yılın Ağustos ayında başladığımız montaj çalışmalarında bugüne kadar Avrupa ve Asya kule ayağındaki yedi adet çelik kule bloğunun montajı yapıldı. Asya ve Avrupa ankraj imatları, Avrupa ve Asya yaklaşım viyadüklerinde çalışmalar devam ederken, her iki ankraj bölgesinde deniz tahkimat çalışmaları tamamlandı. Otoyol kesiminde ise 115-140, 170-181 ve 186-192. kilometreler arasında kalan yaklaşık 42 kilometrelik kesimde toprak işleri ve sanat yapılarına devam ediliyor. Bugüne kadar beş adet alt geçit, 35 adet menfez tamamlanırken sekiz adet alt geçit, dört adet üst geçit, iki adet köprü, 18 adet kutu menfez, iki adet kavşak ve bir adet betonarme viyadükte çalışmalar sürüyor.

Projede çok sayıda KGM personelinin yanı sıra pek çok alt yüklenici görev alıyor. Bu geniş kapsamlı iş birliğiyle ilgili neler söylemek istersiniz?

Aralık 2019 sonu itibarıyla, Proje'den sorumlu Karayolları Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürlüğü'nde 33'ü mühendis olmak üzere toplam 76 personel, Müşavirlik Hizmetleri'nde 110'u mühendis, toplam 154 personel görev yapıyor. Ayrıca, Görevli Şirket ve Alt Yüklenici bünyesinde; 1915Çanakkale'de 336'sı mühendis 2.410 personel, otoyol kesiminde 164'ü mühendis 2.250 personel olmak üzere Aralık 2019 sonu itibarıyla toplam 4.890 personel bulunuyor. Projede 367 kadın personel görev yaparken 1.037 yerel çalışan buluyor. Aralık 2019 itibarıyla, yüklenici bazında değerlendirirsek, 48'i asma köprüde, 38'i otoyol kesiminde olmak üzere toplam 86 alt yüklenici var.

Bildiğiniz gibi karayolu ulaşımı tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de en yaygın kullanılan ulaşım sektörü konumunda. Konuyu sadece Karayolları Genel Müdürlüğü çerçevesinde ele alacak olursak, ülke genelinde yaklaşık 68 bin kilometrelik bir yol ağıımız mevcut. Yapım, bakım ve kullanım aşamasında yer alan tüm kalemleri göz önünde bulundurduğumuzda, karayolu sektörünün ekonomimizi birçok açıdan doğrudan etkilediğini, ekonomik büyüme, yatırım, dış ticaret, ekonomik verimlilik gibi birçok sahada önemli etkiler meydana getirdiğini görmekteyiz. Bunlar arasında istihdam da yer alıyor. Ülke genelinde yol çalışmalarının sağladığı istihdam olanağından bir milyon vatandaşımız doğrudan ve dolaylı olarak etkileniyor. Biz, Karayolları Teşkilatı olarak yollarımızın kalitesini artırmak için çabalarırken, bir yandan da bu önemli görevde vatandaşlarımıza ekonomik fayda sağlamakla mutluluk duyuyor, yüklenicilerimizi de çözüm ortağımız olarak görüyoruz. ●

Gölcük. Two shafts were needed for each caisson foundation which meant that four shafts were produced in total. They were installed at the European and Asian caissons. The tower caisson foundations were then floated and immersed into their final locations.

As the plinth structure is completed, we are continuing to work on the installation of tie-beams. The fabrication of steel tower blocks and the main cable continues at the factories. While that's still going on, three of the steel tower blocks, that are ready for installation, were transferred from Çimtaş Gölcük Shipyard to the storage area in the dry dock. We started the tower installation works in August this year, and so far, we have completed the installation of seven steel tower blocks at the European and Asian legs. The Asian and European anchorage production and the works at the European and Asian viaducts are continuing. At each anchorage area, revetment works have been completed. On the motorway, inside a section of 42 kilometers (between Km: 115-140, Km: 170-181 and Km: 186-192) earthworks and structures are still in the making. So far, five underpasses and 35 culverts have been completed. Eight underpasses, four overpasses, two bridges, 18 box culverts, two junctions and one reinforced concrete viaduct are the works in progress.

The project employs a great number of KGM personnel as well as several subcontractor. How would you like to comment on this extensive collaboration?

As per the end of December 2019, there are 76 staff members at the Regional Directorate of Public and Private Sector Partnership and 33 of them are engineers. At the Consultancy Services, there are 154 staff members and 110 of them are engineers. Within the body of Appointed Company and Subcontractors; 2410 staff members are employed at 1915Çanakkale and 336 of them are engineers. On the motorway, there are 2250 staff members, 164 of them are engineers. As per the end of December 2019, we have a total of 4890 personnel. 367 of them are women and 1037 are local residents. As of December 2019 we have a total of 86 subcontractors, 48 on the suspension bridge and 38 on the motorway.

As you might know, today highway transportation is the most prevalently used form of transportation not only in our country but the whole world. Just talking on behalf of the General Directorate of Highways, we have a road network spanning 68 thousand kilometers across the country. Considering all the items involved in the construction, maintenance and use of these roads, we can see that the highway sector has a direct impact on our economy in terms of economic growth, investment, foreign trade and economic efficiency, not to mention employment. One million of our citizens are directly or indirectly benefiting from the employment opportunities provided by the road works across the country. As the General Directorate of Highways, while we continue to work towards the goal of raising the quality of our roads, we are happy to bring economic advantage to our citizens and we see our contractors as our solution partners in this endeavor. ●



MALKARA-ÇANAKKALE OTOYOLU'NDA YÜZLERCE SANAT YAPISI HUNDREDS OF ENGINEERING STRUCTURES ALONG THE MALKARA- ÇANAKKALE MOTORWAY

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nde köprüyle birlikte otoyol inşaatı da hızla sürüyor. 88 kilometre otoyol ve 13 kilometre bağlantı yolundan oluşan proje için ayrıntılı ve karmaşık mühendislik çalışmaları yürütülüyor.

Within the scope of the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project, construction of both the bridge and the motorway is advancing rapidly.

For the project comprising 88 km of motorway and 13 km of access roads the engineering work is extremely elaborate and complex.

CEMAL EMDEN CENK KALAVA

İki yaklaşım viyadüğü, dört betonarme viyadük, 59 köprü ve üstgeçit, 34 alt geçit, 239 menfez, 12 kavşak, dört otoyol hizmet tesisi, iki bakım işletme merkezi, yedi ücret toplama istasyonu...

36 milyon 230 bin metreküp kazı, 27 milyon metreküp dolgu.

Koruköy, Çimendere, Sütlüce ve Lapseki'de kurulu dört şantiyede çalışan ve yakında sayıları 4.000'e ulaşacak 2.500 işçi.

Tüm bu sayılar, 1915Çanakkale Köprüsü ile birlikte uzunluğu 88 kilometre otoyol ve 13 kilometre bağlantı yolu olmak üzere 101 kilometreyi bulacak Malkara-Çanakkale Otoyolu için ne kadar yoğun ve zorlu bir çalışma yapıldığını anlatıyor. Neredeyse her kilometre başına "sanat yapısı" olarak adlandırılan bir alt geçit veya köprü düşüyor. Sadece otoyol çevresindeki yerleşim ve tarım alanları değil, arkeolojik kalıntılar ve ekolojik denge düşünülerek karmaşık ve hassas bir inşaa çalışması sürdürülüyor.

Kasım 2018'de başlayan Malkara-Çanakkale Otoyolu için çalışmalar, Nisan 2019'dan itibaren hız kazandı. Öncelikle farklı noktalarda toplam 11 bin metre sondaj yapılarak zemin özellikleri belirlendi ve jeoteknik raporlar hazırlandı.

Kil gibi taşıma kapasitesi düşük toprak tipleri kireçle karıştırılarak çok büyük miktarda kireç stabilizasyonu yapıldı ve dolgu alanlarında kullanıldı. Proje kapsamındaki en önemli zorluklardan

Toplam 11.000 metre sondaj yapılarak zemin özellikleri belirlendi ve jeoteknik raporlar hazırlandı. 11.000 meters were drilled in total, to ascertain soil characteristics and draw up geotechnical reports.

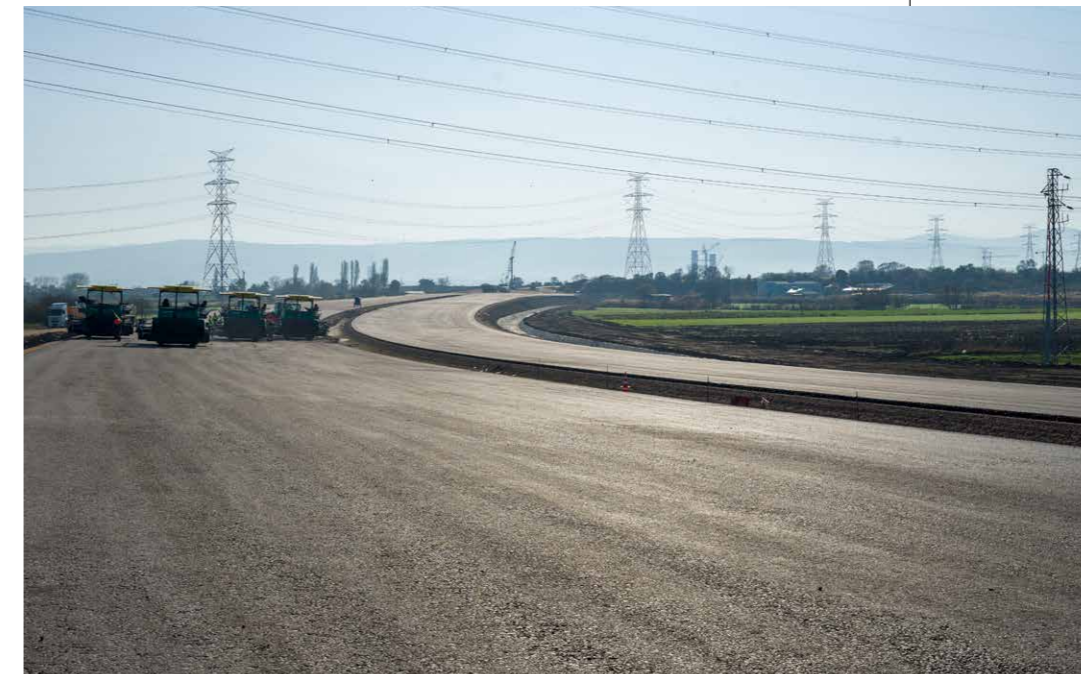
access roads, including the 1915Çanakkale Bridge. At almost each kilometer can be found an underpass or a bridge that is defined as an "engineering structure". Bearing in mind not only the settlements and agricultural areas in the vicinity of the motorway but also the archeological remains and the ecological balance, the work that is carried out is extremely complex and sensitive.

Having started in November 2018, the work on the Malkara-Çanakkale Motorway gained momentum from April 2019. First of all, various points were drilled, totaling 11.000 meters, to ascertain soil characteristics and draw up geotechnical reports.

Types of soil with low carrying capacity such as clay were mixed with lime to achieve a great amount of lime stabilization which was then used in fill areas.

One of the greatest challenges of the Project was the proximity of the Project sites to the earthquake zones. These challenging conditions had to be considered in the design. As a result, on the piles bearing the load of the Malkara-Çanakkale Motorway, double rows of reinforcement with a diameter of 40 millimeters are used. The weight of reinforcement used in piles is 280 kg/m³ which is generally 100 kg/m³ under normal conditions. Tying the double row of reinforcement with a diameter of 40 millimeters requires a certain kind of expertise. So, the subcontracting firms are chosen very carefully.

The application that will





Viyadük 6 imalatları kapsamında temel, kenar ve orta ayak, tabliye imalatları devam ediyor. Within the scope of Viaduct - 6 activities; foundation, abutment & pier, and deck works are in progress.

Bölgenin zorlu deprem koşulları tasarım çalışmalarında büyük önem arz ediyor.
The challenging earthquake conditions of the region constitute a crucial factor in the design.

biri de Proje sahalarının deprem bölgelerine yakın olması ve tasarımın bu zorlu koşullara göre yapılması gerekliliği. Bu nedenle Malkara-Çanakkale Otoyolu sanat yapılarını taşıyan kazıklarda, 40 milimetre çapında çift sıra demir kullanılıyor. Kazıklarda, normal koşullarda 100 kilogram olan bir metreküpteki ağırlık burada 280 kilogram. 40 milimetre çapındaki çift sıra demirleri bağlamak da farklı bir uzmanlık gerektiriyor. Bu nedenle taşeron firmalar özenle seçiliyor.

“Sanat yapısı” teriminin altını çizecek uygulama ise

dört viyadüğün üçünün ayaklarının Çanakkale Şehitler Abidesi’ne benzeyecek şekilde inşa edilmesi olacak. Bu 3 viyadüğün inşasında “itme-sürme” adı verilen bir yöntem kullanılacak. Viyadük ayaklarının imalatları sırasıyla tamamlandıktan sonra, imalatı tamamlanmış tabliyeler itme-sürme yöntemi ile nihai konumlarına getirilecek. Böylece imalat alanı genişlemeden daha kompakt bir çalışma yapılacak ve çalışmalar sırasında yaşanacak olası bir depreme karşı güvenlik daha üst seviyeye çıkarılmış olacak.

Otoyol projesi kapsamında doğal hayatı korumak için de bir ekolojik köprü yapılacak. Bu köprü sayesinde otoyolun böldüğü alanlardaki yabani hayvanların geçişi sağlanacak. Böylelikle yabani hayvanlar besin ve su kaynaklarına ulaşımında bir engelle karşılaşmayacaklar.

Güzergâhta toprak sadece tarımsal açıdan değil, arkeolojik olarak da bereketli. Arkeologlar tarafından her kilometresi yürünerek taranan güzergâhta tespit edilen potansiyel, arkeolojik alanlarda Çanakkale Müzesi Müdürlüğü iş birliği ve koordinasyonu ile yapılan çalışmalar sayesinde titizlikle açığa çıkarılıyor.

Yetkililer, güzergâhta bulunan 32 yerleşim alanında yaşayanlar

highlight the definition of “engineering structure” is the construction of the piers of three viaducts in the form of the Çanakkale Martyrs Monument. A technique that is known as “incremental launching method” is going to be used in the construction of these 3 viaducts. After the manufacturing of all viaduct piers are respectively completed, the manufactured decks will be in their final position using the “incremental launching method”. In this way, the production area will not be expanded any further, the work will be kept compact and safety measures against seismic risk will be optimized.

The motorway project will also include the construction of an ecological bridge to facilitate the safe passage of wild animals in areas intercepted by the motorway, ensuring that they meet with no obstacles while trying to get access to food and water.

Along the route, the soil is fertile not only agriculturally but also archeologically. Archeologists have walked and scanned the entire route to ascertain the potential which is now becoming unveiled through the collaborative efforts and coordination of the



ile sürekli iletişim halinde. Sadece toz kalkmasını engellemek için yaklaşık 30 arazöz, iş makinelerinin ve kamyonların ardından sürekli sulama yapıyor. Toplum Düzeyinde Destek Programı doğrultusunda yöre halkının ihtiyaçları, çalışmalardan kaynaklı mağduriyetleri gideriliyor: Ağır iş makinelerinin geçişleri sırasında zarar gören yollar yeniden yapılıyor, gerekli görülen yerlere istinat duvarları inşa ediliyor, tarlalara giden sulama boruları zarar görmemeleri için toprak altına alınıyor. ●



Directorate of Çanakkale Museum.

The officials are in constant touch with the local residents living in 32 settlements located along the route. Approximately thirty pumper are constantly following trucks and construction vehicles sprinkling water to prevent dust. In line with the Community Level Assistance Program, the locals’ needs and grievances are addressed: the roads that have been damaged due to the passage of heavy construction vehicles are repaired, retaining walls are built where required, the irrigation pipes leading to the fields get reinstalled underground to prevent damage. ●



“YOL YAPMAK KOMPLİKE BİR İŞ”

Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi’yle ilgili konuştuğumuz Otoyol Proje Müdürü Murat A. Beşiroğlu, otoyol yapımının toprağı düzleyip üstüne asfalt dökmekten ibaret olmadığını vurguluyor.

“11 bin metre sondaj yaptık burada. Toplam 4 milyon metreküp kireç stabilizasyonu yapacağız. Her 1 kilometrede bir üst geçit ya da alt geçit var. Otoyol çalışmalarında hava koşulları da belirleyici... Nisan 2019 ayında yağmur nedeniyle 20 gün kaybettik. Yağmur olmadığı günlerde daha çok çalışarak arayı kapatıyoruz. Rüzgâr köprüdeki çalışmaların aksine bizi olumlu etkiliyor. Zemin ve toprak daha çabuk kuruyor. Köprüde çalışmalar rüzgâr nedeniyle durduğunda biz burada daha çok ve hızlı çalışabiliyoruz. Özetle, yol yapmak çok komplike ve çok boyutlu bir iş. Dozerle zemini düzleyip üstüne asfalt dökmekten ibaret değil.”



“BUILDING A ROAD IS A COMPLEX JOB”

We have talked to the Motorway Project Manager Murat A. Beşiroğlu about the Malkara-Çanakkale Motorway Project and he has told us that motorway construction is a lot more than just levelling the ground and laying asphalt over it. “The drilling we have done totals 11 thousand meters here. We will be stabilizing 4 million cubic meters of lime. At every kilometer, there is either an overpass or an underpass. Weather is a determining factor in motorway works. In April 2019, we lost 20 days because of the rain. We try to make up for it by working a lot more on dry days. Contrary to the bridge, the wind has a positive effect on us. The ground and soil dry faster thanks to the wind. When the work on the bridge takes a break because of the wind, we can get a lot more done here. To summarize, road building is an extremely complicated and multi-dimensional task. It is a lot more than just levelling the ground with a bulldozer and laying asphalt over it.”

1915ÇANAKKALE'YE ULUSLARARASI 11 ÖDÜL 11 INTERNATIONAL AWARDS FOR 1915ÇANAKKALE

Proje finansman görüşmeleri yüksek katılımı ile gerçekleşti. The project finance negotiations were held with high participation.



“Finansmanın temini için önde gelen Türk ve uluslararası finans kuruluşlarını bir araya getirdik. Diğer yandan proje finansmanı dünyanın saygın kurumları tarafından 11 ayrı ödüle layık görüldü. Önemli bir başarıya imza attık, bundan gurur duyuyoruz.” ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Başar Arıoğlu, 1915Çanakkale ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin kazandığı finans ödülleri bu sözlerle değerlendiriyor. Başarının arka planını aktarıırken, ÇOK A.Ş. İcra Kurulu üyelerinin de görüşlerine başvurduk.

“For the procurement of the financing, we brought together Turkish and international finance organizations. The project finance was granted 11 awards by the world's most prestigious institutions. We are proud of our achievement.” These are the comments of ÇOK A.Ş. Board of Directors Member Başar Arıoğlu on the finance awards won by the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project. Reporting on the factors that prepared the stage for this accomplishment, we consulted the ÇOK A.Ş. Executive Committee Members.

Bu ilginin önemli bir nedeni, 1915Çanakkale'nin taşıdığı sembolik anlam. The symbolic meaning of the 1915Çanakkale is one of the main reasons for this interest.

10 FARKLI ülkeden toplam 25 banka ve finans kuruluşundan kredi sağlayan 1915Çanakkale Projesi aralarında PFI, Bonds&Loans, IJGlobal'in de olduğu dünyanın saygın kurumlarından 11 global finans ödülü kazandı. Projenin finansmanı için 2018 Mart ayında 2.265 milyar avro tutarında beş yılı geri ödemesiz olmak üzere toplam 15 yıl vadeli kredi sağlandı. Bu kredinin yüzde 70'lik kısmı 19 yabancı banka ve finans kuruluşu, yüzde 30'luk kısmı ise Akbank, Finansbank, Garanti Bankası,

İş Bankası, Vakıflar Bankası ve Yapı Kredi olmak üzere Türk bankaları tarafından temin edildi. Export Credit Agency (ECA) ve İslami finansman yöntemlerini de içeren sekiz farklı kredi diliminden oluşan kredi paketi, uluslararası proje finansman standartlarında yapılandırıldı. ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Başar Arıoğlu kredi paketiyle ilgili şunları söyledi: “Koreli ihracat kredi destek kuruluşları Korea Eximbank (Kexim) ve Korea Trade Insurance Corporation (K-SURE), 1 milyar avro tutarındaki nakit kredi ve garanti destekleriyle Türkiye'deki bir proje için bugüne kadar tahsis edilen en büyük kredi paketi ile finansmanda yer aldı. Danimarka ihracat kredi destek kuruluşu EKF ve İslam Kalkınma Grubu'na bağlı Yatırım ve İhracat Kredisi Sigortası Kuruluşu ICIEC de Proje'mize destek veren diğer kurumlar arasında.”

“Görüntü Bir G20 Zirvesini Andırıyordu”



Başlangıçta gidişata göre karar verme eğilimindeki bankaların, dördüncü kreditorler toplantısıyla birlikte projeye büyük ilgi gösterdiğini belirten ÇOK A.Ş. İcra Kurulu üyesi Young Jin Woo, söz konusu toplantıyı şu şekilde özetledi: “Dördüncü toplantıya 23 banka ile yaklaşık 200 kişi katıldı. Kore'den, Çin'den, Danimarka'dan, Kuveyt'ten, Almanya'dan, Fransa'dan, İtalya'dan ve Türkiye'den katılımcılar vardı toplantıda; görüntü bir G20 zirvesini andırıyordu.” Young Jin

Woo'ya göre, bu ilginin önemli bir nedeni, 1915Çanakkale'nin taşıdığı sembolik anlam. Köprünün, Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlaması, tarihi bir bölgede inşa edilmesi ve dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olması, kreditorleri etkileyen nedenlerden bazıları.

ÇOK A.Ş. İcra Kurulu üyesi Ebrunur Kapucu Yıldız'a göre ise, başarıda aynı zamanda ekip çalışmasının büyük rolü var. “Finans ekibimiz; hukuk, proje finansmanı, kurumsal finans, denetim, hazine gibi farklı çalışma sahalarından gelen uzmanlardan oluşuyordu ve aynı zamanda dört farklı kurumsal kültürün bir kompozisyonuydu. Bütün bu uzmanlıklar sinerjiji

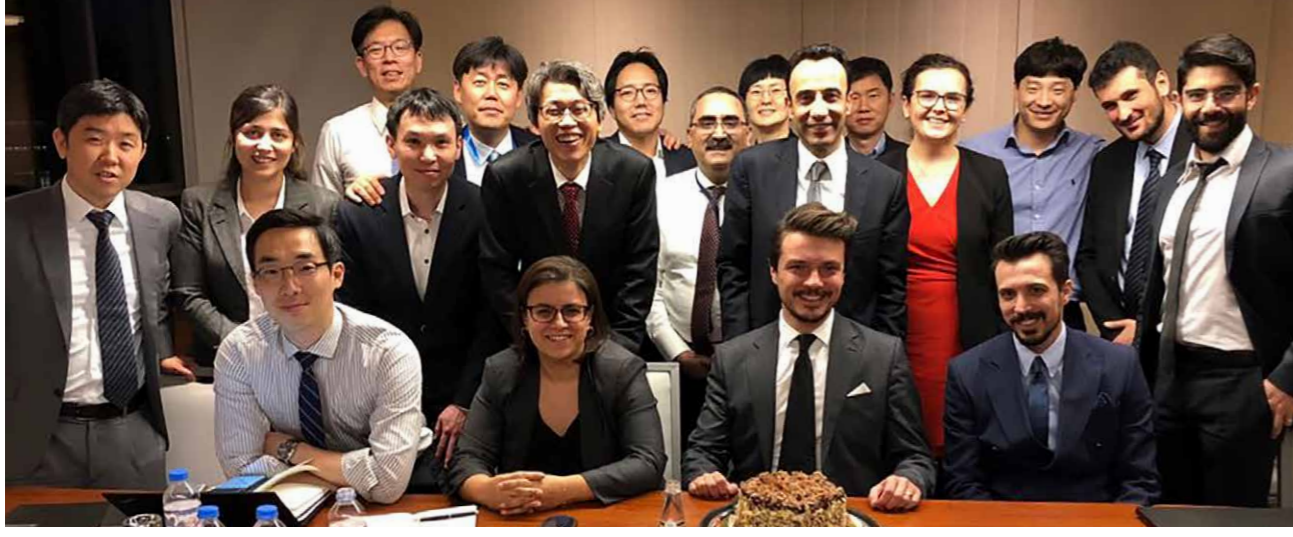
HAVING received loans from 25 banks and financial institutions from 10 different countries, the 1915Çanakkale Project won 11 global finance awards from some of the world's most esteemed organizations among which are PFI, Bonds&Loans, IJGlobal. For the financing of the project, a 15-year term loan, with a grace period of 5 years, for a total sum of 2.265 billion Euros was secured. Seventy percent of this loan was provided by 19 foreign banks and financial institutions, and 30 percent by Turkish banks, namely Akbank, Finansbank, Garanti Bankası, İş Bankası, Vakıflar Bankası and Yapı Kredi. The credit package, which is composed of eight different tranches including Export Credit Agencies (ECA's) and Islamic financing methods, is structured in accord with the international project financing standards. The Board of Directors Member of ÇOK A.Ş. Başar Arıoğlu made the following statement about the credit package: “The Korean export credit agency Korea Eximbank (KEXIM) and Korea Trade Insurance Corporation (K-SURE) participated in the financing with a loan of 1 billion Euros in cash and guarantees which is the largest credit package ever received by a project in Turkey. Among other organizations that have lent their support to our Project are the Danish export credit agency EKF and The Islamic Corporation for the Insurance of Investment and Export Credit (ICIEC) which is a member of the Islamic Development (IDB) Group.”

“The Scene was Reminiscent of a G20 Summit”

According to the ÇOK A.Ş. Executive Committee Member Young Jin Woo, the banks were originally inclined to base their decisions on the progress, but with the fourth creditors meeting, they began to show great

Taraflar arasındaki zaman farkı uzun çalışma saatleri ile aşıldı. Time difference is managed by long working hours.





Gerçek bir takım çalışması ile olağanüstü bir başarı hikayesi gerçekleşti. An extraordinary success story is achieved with great team work.

ve ortak aklı yakalamamızı sağladı.” Zaman zaman çetin tartışmalara sahne olan toplantıların her zaman parlak fikirler ve çözümlerle son bulduğunu belirten Ebrunur Kapucu Yıldız, finans ekibinin çalışmalarını ilgili şunları vurguladı: “Uzun çalışma saatlerinde, bazen çalışmanın bir tam günden bile uzun sürmesine rağmen kimse pes etmedi; oldukça kısıtlı zaman çizelgesi dahilinde projeyi başarıyla sonlandırmak için çalıştık. Gerçek bir takım çalışması ve olağanüstü bir başarı hikâyesiydi.”

“Türk Hükümetinin Güçlü Desteğini Gördüler”



ÇOK A.Ş. İcra Kurulu üyesi Jina Kim’in altını çizdiği diğer konu da, 1915Çanakkale’nin Türkiye’deki bundan sonraki projelere olumlu etkisi. Uluslararası kreditorlerden bazıları için 1915Çanakkale’nin ilk Türk kamu-özel ortaklığı projesi olduğunu hatırlatan Jina Kim, süreci şu şekilde değerlendirdi: “Finansman sürecinde Türk hükümetinin projenin başarısı için verdiği güçlü desteği gördüler. Bu pazara girme yönünde olumlu bir

niyetle Türkiye’yi izlemek konusunda, bunun onlara iyi bir motivasyon kazandırdığına inanıyorum.” Jina Kim’e göre, 1915Çanakkale’nin başarı hikâyesi sayesinde Türkiye, önümüzdeki projelerde uluslararası oyuncuların, bankalarla birlikte diğer yatırımcıların da dikkatini çekecek.

ÇOK A.Ş. eski İcra Kurulu Üyesi Mustafa Koçar açısından, başarının en çarpıcı boyutu, böylesine büyük ve karmaşık bir projenin finansman yapısının bir yıl gibi çok kısa bir sürede tamamlanması. Bu başarıyı dört ortağın projeye olan inançlarına ve ekibin koordinasyon becerilerine bağlayan Mustafa Koçar, zorlukları avantaja çevirdikleri görüşünde: “Sürecin en



interest in the project: “The fourth meeting was attended by 23 banks and nearly 200 people from Korea, China, Denmark, Kuwait, Germany, France, Italy and Turkey. The scene was reminiscent of a G20 summit.” Young Jin Woo explains that the symbolic meaning of the 1915Çanakkale is one of the main reasons for this interest. The fact that the bridge connects Europe and Asia, that it is constructed on a historical site and is the world’s longest mid-span suspension bridge, are other reasons that influenced the creditors’ decision.

According to the ÇOK A.Ş. Executive Committee Member Ebrunur Kapucu Yıldız, teamwork plays a great role in their success. “Our finance team included experts in various disciplines such as law, project finance, corporate finance, auditing, and treasury. It was also the composition of four different corporate cultures. All this expertise enabled us to create a synergy and share a common mind.” She commented that the meetings provided a platform for discussions that were sometimes quite fierce but always managed to generate brilliant ideas and solutions. About the work of the finance team, she added: “Working hours were long. Sometimes we worked round the clock. But even so, nobody gave in; everybody worked within a very tight schedule to bring the project to a successful closure. It was great teamwork and an extraordinary success story.”

“They Witnessed the Turkish Government’s Strong Support for the Project”

ÇOK A.Ş. Executive Committee Member Jina Kim highlighted the ripple effect caused by the 1915Çanakkale project having a positive influence on future projects in Turkey. Noting that for some of the creditors, 1915Çanakkale was the first Turkish Public-Private Partnership project, Jina Kim commented: “During the financing stage, Turkish government’s

zor yanlarından biri, projeye dahil olanlar arasındaki koordinasyonu sağlamak oldu; 25 kreditor, dört ortak, hukuk, finans ve teknik danışmanlar ile ilgili idari makamlar... Bir diğer zorluk ise, farklı kreditor gruplarının beklentileri ve taleplerini yönetebilmektir. Çoğu, farklı saat dilimlerine sahip coğrafi yerlerdeydi. Birlikte çalışabilmek için ortak çalışma saatlerini belirlemek bile neredeyse imkânsızdı. Örneğin, Londra çalışırken Seul’un mesaisi bitmiş; biz Türkiye’de güne başladığımızda da Seul’de günün yarısı tamamlanmış oluyordu. Bu durumu avantajımıza çevirerek 7/24 çalıştık.”

“Altı Kurumdan Toplam 11 Ödül”



Londra’da 6 Şubat 2019’da Project Finance International (PFI) tarafından Yılın Türk Finansmanı ödülü verilen 1915Çanakkale Projesi, Dubai’de Islamic Finance News (IFN) tarafından 10 Mart’ta düzenlenen IFN Ödülleri’nde Yılın Proje ve Altyapı Finansmanı Ödülü’nü kazandı. Yine Londra’da

21 Mart’ta IJGlobal tarafından düzenlenen ödül töreninde Avrupa’da Otoyol Kategorisi’nin birincisi olan 1915Çanakkale Projesi, Türkiye’nin ‘Finans Oscar’ları’ olarak bilinen Türkiye Bonds & Loans Ödülleri’nde de Yılın Proje Finansmanı ve Yılın Altyapı Finansmanı kategorilerinde birincilik ödüllerini kazandı. Lizbon’da 31 Mayıs’ta gerçekleştirilen Proximo Finans Ödülleri’nde Yılın En İyi Exim Destekli Projesi seçilen proje, son olarak Haziran ayında Londra’da düzenlenen EMEA Finance tarafından, Avrupa’nın En İyi Proje Finansmanı ve En İyi Kamu Özel İşbirliği Projesi, EMEA bölgesinin En İyi Proje Finansmanı, En İyi Yol Projesi ve En İyi Sendikasyon Kredisi seçilerek beş ödül birden aldı. ●

1915Çanakkale’nin başarı hikâyesi sayesinde Türkiye uluslararası oyuncuların dikkatini çekecek. Thanks to the success story of 1915Çanakkale, Turkey will be attracting the attention of international players.



strong support for the project became evident. I believe that it motivated the creditors to keep observing Turkey with a positive intention towards entering this market.” According to Jina Kim, thanks to the success story of 1915Çanakkale, Turkey will be attracting the attention of international players, banks and other investors regarding future projects.

For Mustafa Koçar, former ÇOK A.Ş. Executive Committee Member, the most striking aspect of the achievement is the fact that the financing of such a great and complicated project was completed in less than a year and what made it possible was the four partners’ shared faith in the project and the team’s coordination skills. Mustafa Koçar believes that the team was able to turn adversities into advantages: “The most challenging aspect of the project was to create harmony between everyone involved in the project, including 25 creditors, 4 partners, legal, financial and technical advisors and relevant official authorities. Another challenge was to manage the expectations of different groups of creditors. Most of them were at locations in different time zones. It was almost impossible to catch a time window that was inside the working hours of all parties. For example, while London was working, Seoul would have already clocked off; when we started the day in Turkey, Seoul would be in their lunch hour. But we managed to turn this situation around and ultimately benefited from it by working 24/7.”


“11 Awards from 6 Organizations”

Selected by Project Finance International PFI as the “Turkish Deal of the Year” in London on the 6th of February 2019, the 1915Çanakkale Project won the “Project and Infrastructure Finance of the Year Award” at the IFN Awards organized by the Islamic Finance News (IFN) on the 10th of March in Dubai. Again in London, in the award ceremony organized by IJGlobal on the 21st of March the project became the winner of the European Road Deal of the Year category and also won the “Project Finance Deal of the Year” and “Infrastructure Finance Deal of the Year” awards at Turkey’s so-called finance Oscars “2019 Turkey Bonds & Loans Awards”. Selected as the “Best Exim Backed Deal of the Year” at the Proximo Finance Awards realized in Lisbon on the 31st of May, the 1915Çanakkale project finally received in June five awards by EMEA Project Finance Awards held in June in London, including “Best Project Finance”, “Best Public Private Sector Partnership Project Deal” of Central and Eastern Europe, and “Best Project Finance Deal”, “Best Road Deal” in EMEA-wide and in EMEA Finance Achievement Awards “Best Syndicated Loan of the Year” in EMEA region. ●



TARİH ONLARA EMANET OUR HISTORY IS IN THEIR HANDS

Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir ile hem Türkiye’de örneği olmayan bu özgün kurumun işleyişini hem de Çanakkale ruhunu konuştuk. 1915Çanakkale Projesi’nin kendisini çok heyecanlandığını belirten Kaşdemir, tarihi önemiyle Çanakkale’nin hem Türkiye’de hem de dünyada sahip olduğu önemli konuma vurgu yapıyor.

We have talked to the Chairman of the Directorate of Çanakkale Wars Gallipoli Historical Site İsmail Kaşdemir about the modus operandi of this unique institution, which is one of its kind in Turkey, and the Çanakkale spirit. Kaşdemir shared with us his excitement about the 1915Çanakkale Project and highlighted the importance of Çanakkale both for Turkey and the world.  CEMAL EMDEN

BAŞKANLIK ne zaman, hangi ihtiyaca yönelik kuruldu?

2015 yılında Çanakkale Savaşları’nın 100. yıl dönümü faaliyetleri kapsamında kurulmuş bir kurum, bir oluşum bu. Türkiye’de örneği yok diyebiliriz: özel bir kanunu, tüzel bir kişiliği var; icraatçı. Çanakkale Savaşları tarihine dair çalışmalarımızın yanı sıra restorasyon ve altyapı-üstyapı ile ilgili işlerimiz de devam ediyor. Özellikle restorasyon çalışmalarımız UNESCO kriterleri gözetilerek yapılıyor. Bu süreçlerde çok iyi danışmanlarla çalışıyoruz.

Artık burası milli park değil, kanuni adı var: Tarihi Alan. Dünyanın en çok ziyaret edilen açık hava müzesi olma gibi bir iddiamız var. Bunu çok önemsiyoruz, çünkü burası Türkiye tarihi açısından çok önemli bir yer. Ayrıca uluslararası ölçekte de kıymetli; birçok milletin, devletin hatırası var bu topraklarda. O yüzden biz buraya sadece milli değil, global bir bakış açısıyla da bakıyoruz. Çanakkale ruhuna sahip çıkarsak pek çok başarıya imza atabiliriz.

Sizce “Çanakkale ruhu” nedir?

Ekonomik, siyasi veya sosyal; geleceğe dair hedeflerin temelinde Çanakkale ruhu yoksa bir taraf eksik kalmış demektir. O yüzden biz en büyük ihtiyacımızın Çanakkale ruhu olduğunu düşünüyoruz. Bu kardeşlik ruhunu unutturmamak, “Söz konusu vatansa gerisi teferruattır” fikrini canlı tutmak bizim görevimiz.

Aynı zamanda Tarihi Alan Başkanlığı olarak tarihten bize miras kalan ne varsa hepsini bulup ayağa kaldırmak gibi bir sorumluluğumuz var. Bulduklarımızı restore ederek ruhunu, orijinallliğini bozmadan ziyarete açık hale getirmeyi sorumluluğumuz olarak görüyoruz.

Genç arkadaşlarıma, ekibime güveniyorum. En önemlisi de Türkiye’nin desteği. Çanakkale bu milletin göz bebeği. Ayrıca Sayın Cumhurbaşkanımızın buraya olan katkıları da çok önemli. Alan Başkanlığı’nın kuruluşundan bütçelerin oluşturulmasına, projemize dair tüm

WHEN was the Directorate founded and for what purpose?

This institute was established within the context of the commemorative events celebrating the 100th anniversary of the Çanakkale Wars in 2015. It is one of its kind in Turkey: a legal entity with its own special legislation; it can take action of its own accord. Besides the history of the Çanakkale Wars, we have on-going restoration works and other infrastructural and super structural operations.

Restorasyon çalışmaları

UNESCO kriterleri

gözetilerek yapılıyor.

Restoration work

complies with the

UNESCO approved

criteria.



The restoration is realized in compliance with UNESCO approved criteria. We collaborate with extremely competent consultants throughout these processes.

This place is no longer a national park, it has a legal name: Historical Site. We aspire to become the world’s most visited open-air museum. It is very important for us because this place has utmost historical significance for Turkey. It also has immense value on an international scale; a lot of nations have memories of this land. So our vision of this place is not national but global. If we can fully embrace the Çanakkale spirit, we can look forward to great accomplishments.

How would you describe the “Çanakkale spirit”?

Unless there is no Çanakkale spirit at the foundation of future economic, political and social goals, then it is lacking in some way. So, we think that what we need is the Çanakkale spirit. Our

task is to make sure that this spirit of fraternity is never forgotten and to keep alive the idea that “If the motherland is in question, the rest is incidental.”

Also, as the Directorate of the Historical Site we have a responsibility to discover our historical heritage and ensure that it lives on. To that end, we restore everything we find without damaging its spirit and originality and make it accessible for public viewing.

I have full trust in my team, my young colleagues. What is most important is the support we receive from Turkey. Çanakkale is the apple of this nation’s eye. Our President’s support is also

Genç arkadaşlarıma, ekibime güveniyorum. En önemlisi de Türkiye'nin desteği. I have full trust in my team, my young colleagues. What is most important is the support we receive from Turkey.



aşamalarla yakından ilgilenmesi bizi daha da güçlü kılıyor.

Restorasyon çalışmalarında dikkat ettiğiniz konular neler?

Tarihi alan sınırları içerisinde bulunan ve Başkanlığımızın denetim ve kontrolündeki röleve, restitüsyon ve restorasyon uygulamalarını yaparken temel tutumumuz, Venedik Tüzüğü'nün amacına uygun olarak, korumanın kalıcı ve sürekli olmasını sağlamak. Restorasyon uygulamalarında taşınmaz kültür varlığının estetik ve tarihi değerlerini korumak amacıyla üniversitelerin başta mimarlık ve restorasyon bölümleri olmak üzere, farklı disiplinlerin katılımıyla bir bilimsel danışma kurulu oluşturuyoruz. Kurulla beraber düzenli olarak alanda bir araya geliyoruz ve yapılacak uygulamaları birlikte değerlendirerek kararlar alıyoruz.

Nitekim Seddülbahir Kalesi'nde İstanbul Teknik Üniversitesi ve Koç Üniversitesi'nden, Bigalı Kalesi'nde de Mimar Sinan Güzel Sanatlar

extremely important. We have been empowered by his close attention to all the phases of the project from the founding of the Site Directorate to the making of budgets.

As far as the restoration is concerned, what are your main concerns?

Executing the relief, restitution and restoration works that are under our control and supervision within the borders of the historical site, our main concern is to ensure that the conservation is permanent and enduring in alignment with the Venice Charter. In order to protect the esthetic and historical values of the immovable cultural asset, we create a scientific advisory board comprising of faculty members from universities' architecture and restoration departments and other disciplines. We have regular meetings with the board to arrive at joint decisions regarding our practices.

For example, at Seddülbahir Fort we proceed with advisory boards of academics from Istanbul Technical University and Koç University, and at

Üniversitesi ve Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nden akademisyenlerin katılımıyla oluşturduğumuz danışma kurullarıyla birlikte hareket ediyoruz.

Restorasyon sırasında yaptığımız müdahalelerin daha önce uygulanmış ve uluslararası restorasyon ilkelerine uygunluğunun kabul görmüş olmasına özellikle dikkat ediyoruz.

Geçtiğimiz dört yıllık süreçte Tarihi Alan Başkanlığı olarak nelere öncelik verdiniz?

Kanun yapıldıktan sonra ilk olarak "anayasamız" dediğimiz Tarihi Alan Planları'nı bitirdik. Övünerek ve gururla söyleyebilirim ki Türkiye'de, birçok yerde olmayan bir planımız var; bundan sonraki süreçlerde ne yapacağımızı biliyoruz. Kişiler değişse bile tarihi alanda ne yapılacak; nerede, ne olacak belirlendi. Buranın dünyanın en iyi korunmuş savaş alanı olduğunu göz önüne alarak korumacı bir şekilde yaklaştık. Diğer taraftan burada yaşam sürüyor. Bu iki dengeyi tutturarak çalışmak bizim için çok önemli. ●



Bigalı Fort, we have academics from Mimar Sinan Fine Arts University and Çanakkale Onsekiz Mart University advising us.

We are careful to ensure that our restorative interventions comply with previously implemented and internationally recognized restoration principles.

In the last four years, what have you prioritized at the Directorate of the Historical Site?

After the law was made, the first thing we did was finish the Historical Site Plans which we call our "constitution". I am proud to declare that in Turkey we have a plan that is unprecedented in many parts of the world; we know exactly what we're doing in the following stages. Regardless of who's in charge, exact locations and action plans of all operations in the historical site have been determined. In consideration of the fact that what we have here is the world's best preserved battlefield, our approach was conservative. On the other hand, daily life continues here also. It is vital that we strike a balance between these two factors. ●

İSMAİL KAŞDEMİR KİMDİR?

WHO IS İSMAİL KAŞDEMİR?

1978 yılında Çanakkale'nin Biga İlçesi, Balıklıçeşme köyünde doğdu. İlk öğrenimini köyündeki okulunda tamamladı. 1996'da, Keirtepe Anadolu Öğretmen Lisesi'nde parasız yatılı olarak orta öğrenimini tamamladı. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 2000 yılında mezun oldu. 2003-2011 yılları arasında Çanakkale Barosu'na kayıtlı olarak serbest avukatlık yaptı. Serbest avukatlık mesleğini icra ederken 2007-2009 yıllarında Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü'nde yüksek lisans eğitimini tamamladı. 2011 yılında yapılan genel seçimlerde 24. Dönem Çanakkale Milletvekili olarak seçildi. T.C. Gençlik ve Spor Bakanlığı Bakanlık Müşaviri görevinde bulundu. Halen Çanakkale Savaşları Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı görevini yürütmektedir.

Born in 1978, in Balıklıçeşme village in Çanakkale's Biga Province, he completed his elementary education at his village school. In 1996, he graduated from the teacher's training program of Keirtepe Anatolian Highschool where he had studied on a scholarship as a boarding student. In 2000, he graduated from Ankara University Faculty of Law. In 2003-2011, he worked as a freelance lawyer registered with the Bar of Çanakkale. During this time, he completed his post graduate studies at the Çanakkale Onsekiz Mart University's Department of Labor Economy and Industrial Affairs in 2007-2009. At the general elections of 2011, he was elected as the 24th Period Member of Parliament from Çanakkale. He served as an advisor at the Turkish Ministry of Youth and Sports. Currently he is the Chairman of the Directorate of Çanakkale Wars Gallipoli Historical Site.

1915ÇANAKKALE'NİN MÜHENDİS KIZLARI ENGINEER GIRLS OF 1915ÇANAKKALE

CEMAL EMDEN

YAVUZ HARANI



Türkiye'nin Mühendis Kızları (TMK) projesinin yetiştirdiği genç mühendisler, 1915Çanakkale'de önemli görevler üstleniyor. Onlarla uluslararası bir projede çalışmanın ne anlama geldiğini, mühendisliğe dair planlarını ve TMK'nın kendilerine neler kattığını konuştuk.

Young engineers brought up by the Engineer Girls of Turkey (EGT) project take on important roles in 1915Çanakkale. We talked to them about the significance of working for an international project, their plans in engineering, and EGT's contribution to their careers.

TÜRKİYE'NİN MÜHENDİS KIZLARI

ENGINEER GIRLS OF TURKEY

Limak Vakfı, T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nın (UNDP) ortaklığında 2015 yılında başlatılan Türkiye'nin Mühendis Kızları projesi, Türkiye'nin geleceğine yatırım yaparak, kız öğrencilerin mühendislik alanlarında daha fazla yer almalarını sağlamayı hedefliyor. Proje, lise ve üniversitede okuyan kız öğrencilere yönelik iki ayrı programdan oluşuyor.

Liselerde eğitim gören öğrenciler, düzenlenen etkinlikler kapsamında mühendislik mesleğiyle ilgili olarak bilgilendiriliyor. Proje şimdiye dek, "eğitici eğitimleri", projeye özel tasarlanan "karar senin" oyunu, "sanal gerçeklik uygulamaları" ve "rol model buluşmaları" ile Türkiye çapında 20 bin öğrenciye ulaştı. Amaç, kız öğrencilerin kendilerini mühendisliğe yakın hissetmelerini ve üniversite tercihleri arasında mühendislik bölümlerine daha çok yer vermelerini sağlamak.

Üniversite programında ise Türkiye'nin 27 şehrinde, 36 üniversitede 120 öğrenciyle devam eden Türkiye'nin Mühendis Kızları kapsamında, başarılı kız öğrencilere verilen öğrenim bursunun yanı sıra, Limak Grubu ve diğer kuruluşlarda staj ve iş imkânları, gönüllü kadın mühendisler tarafından verilen eğitim ve mentorluk programları, online İngilizce dil eğitimi ile mühendislikte liderlik sertifika programı da bulunuyor. Limak Grubu şirketlerinde ve sektörün önemli kuruluşlarında staj ve istihdam desteği sağlayan proje bünyesinde öğrenciler ayrıca farklı sosyal sorumluluk projelerinde de çalışıyor.

The project Engineer Girls of Turkey initiated in 2015 by the Limak Foundation, Republic of Turkey Ministry of Family, Labour and Social Services and the United Nations Development Programme (UNDP) aims to include greater numbers of female students in the fields of engineering by investing in the future of Turkey. EGT is comprised of two separate programs aimed for high schools and universities.

Highschool students are informed about the engineering profession through various events. The project has so far reached 20 thousand students across the country with various modules such as "trainers' training", a game designed especially for the project "decision is yours", and "encounters with role models". The aim is to enable the schoolgirls feel a closer affinity with engineering and consider this discipline among the subjects they'd like to study at university.

The second part of the programme aimed for university students, currently continuing with the participation of 120 students in 27 cities and 36 universities across Turkey, includes scholarships, employment and internship opportunities, training and mentorship programs offered by volunteering women engineers, online English language courses, and the certificate program in leadership in engineering. As part of the project which offers employment and internship opportunities in the companies of Limak Group and other leading corporations in the sector, students are also encouraged to work in social responsibility projects.

1 Geleceğin mühendis adayı kızlarının yolları TMK projesiyle lise ya da üniversite eğitimleri sırasında kesişiyor. Bu süreç sizin için nasıl gelişti?

2 Mühendislik, sizin için okuldayken ne anlam ifade ediyordu? İş hayatına atıldığınızda bu anlam sizin açınızdan ne şekillerde değişti?

3 1915Çanakkale, tarihi önemiyle sembol bir proje olacak. Burada yer alıp Proje'ye katkı sağlamak size neler hissettiriyor?

4 Mesleğinize ilk adımları 1915Çanakkale projesinde attınız. Sizce bu deneyimin, hem mesleki hem de sosyal hayattaki gelecek planlarınıza etkisi ne yönde oldu?

5 Günden güne Türkiye'de kadın mühendislerin ve imza attıkları işlerin sayısı artıyor. Siz bu meslekte belli bir eşiği aşmış biri olarak, mühendis olmak isteyen genç kızlara ne önerirsiniz?

1 The girls who may become the engineers of the future cross paths with the EGT project while they are still at high school or university. How did this process unfold for you?

2 What did engineering mean for you at school? When you began your professional career, did it take on any different meanings?

3 1915Çanakkale is going to be a historically significant project. How does it feel to be a part of it, to be contributing to it?

4 You entered your profession with the 1915Çanakkale Project. How does this experience influence your plans for the future, both socially and professionally?

5 The numbers of women engineers and their works increase in Turkey day by day. As someone who has gone beyond a certain threshold in this profession, how would you advise the young women who aspire to become engineers?

TMK sayesinde

mühendisliğin sadece teknik değil,

sosyal yanları da olan

bir meslek olduğunu anladım.

Thanks to EGT, I learnt that engineering is a profession that has social aspects as well as technical.



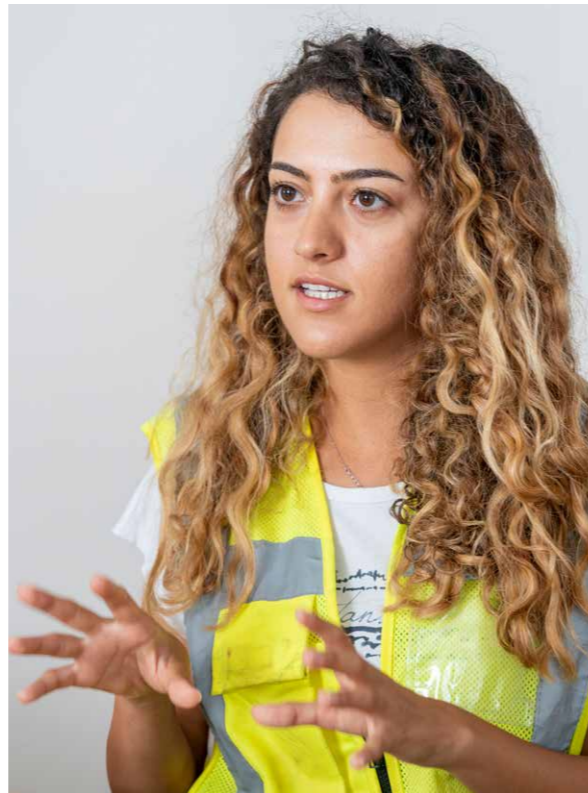
“İkinci Bir Üniversite Gibi”

“It's Like a Second University”

ELİF SELİN SEZGİN Saha Mühendisi Site Engineer

1 Türkiye'nin Mühendis Kızları projesine gazetede ki tanıtımı gördükten sonra başvurduğum. Tabii ki başvuru için bazı koşulları yerine getirmeniz gerekiyor; not ortalamamızın yüksek olması veya sosyal sorumluluk projelerinde aktif olmak gibi. Önce internet üzerinden sonra da yüz yüze bir mülakat yapılıyor. TMK sadece bir burs programı değil; aslında bir okul, ikinci bir üniversite gibi. Üniversitenin yanı sıra ikinci bir okulda daha okuyor gibiydik. TMK'nın ilk öğrencilerindenim; projenin üzerimdeki katkısı büyük. Eğitim ve mentorluk programlarının dışında İngilizcemizi de geliştirebilmemiz için online kurslar sağlıyor. Bence en önemlisi, gönüllülüğe dayalı olan sosyal sorumluluk

1 I applied to the Engineer Girls of Turkey project after I saw it promoted in the newspaper. Naturally, there were some pre-requisites to fulfill like a high-grade average and experience in social responsibility projects. They hold two interviews for the



projeleri... Her ay mutlaka bir sosyal sorumluluk projesinde yer almamız gerekiyor. Projeden önce de zaten sosyal sorumluluk çalışmalarına katılıyordum; bunlar insanın kendini geliştirmesini sağlıyor çünkü. Ayrıca mentorlar da çok önemli: Başarılı konulara yükselmiş kadın mühendislerle her ay görüşme fırsatı yakalıyoruz. Bunlara ek olarak mühendislikte liderlik eğitimi de var. Yılda bir kez İstanbul'da buluşuyoruz. Kız kardeşlerin bir araya gelmesi gibi bu, hemen kaynaşılıyor. İlk olarak 40 öğrenciyle başladık, sayımız giderek arttı ve şu an 120 tane mühendis kız var. Sosyal hayatlarımızda da sıkça görüşüyoruz.

2 Şu anda inşaat mühendisliği yapıyorum ama çevre mühendisliği dalında üniversiteye başlamıştım. Okuldayken zaman içinde, çevre mühendisliği ile inşaat mühendisliğinin çoğu derslerinin aynı olduğunu gördüm ve inşaat geçebilir miyim diye düşünmeye başladım. Ancak daha çok erkeklerin egemen olduğu bir bölüm olduğu için biraz korkuyordum açıkçası, yapabilir miyim diye... TMK ile tam o sırada yollarımız kesişti: inşaat mühendisliğine geçtim ve bu alanda da başarılı olabileceğimi fark ettim. TMK'nın çok büyük desteği oldu bu açıdan. O geçiş sürecinde pek çok kadın mühendisle konuştum; ne gibi zorluklarla karşılaşabileceğimi sordum. Sonuçta ofis ortamında değil, erkek işçilerin ağırlıkta olduğu sahada çalışmamız gerekiyor. Şimdi de sahada çalışıyorum ama hiçbir sıkıntım yok. TMK sayesinde mühendisliğin sadece teknik değil, sosyal yanları da olan bir meslek olduğunu anladım. Proje bu yönde beni çok geliştirdi.

3 Mühendislik eğitimim sırasında köprü ve otoyol projelerine çok ilgi duyuyordum. 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu gibi bir projede çalışmanın hayalini kuruyordum, bunu amaçlıyordum. TMK sayesinde bu hayal gerçek oldu benim için. İlk işimin uluslararası bir konsorsiyum tarafından inşa edilen büyük bir yapı olması benim için çok iyi bir deneyim.

4 Yurt dışına gitme hayalim var. Buradaki gibi, yurt dışında da uluslararası, büyük bir projede çalışmak istiyorum.

5 Hiçbir korkuları olmasın; gerçekten istediğimiz zaman, aklımızdakini gerçekleştirmenin yollarını mutlaka buluyoruz. Şu ana kadar hiçbir sıkıntı yaşamadım. Başarılı olacağınıza dair hiçbir şüphemiz olmasın. ●

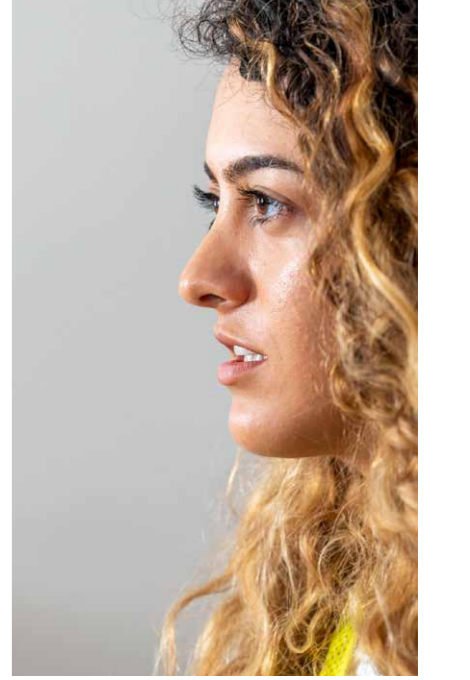
applicants, first online and then face-to-face. EGT is more than a scholarship programme, it's like a school, a second university. It did feel like we were attending another university as well as our own. I am one of the first students of EGT and the project has given me so much. Besides the training and the mentoring, they provide online courses for us to improve our English. For me, the voluntary social responsibility projects were the most important part. Every month we had to take part in a social responsibility project. I had already been involved in such activities before this project since it is great work towards self-improvement. Mentors are also very important: We have the chance to meet successful women engineers every month. To top it all, there is the leadership in engineering programme. We meet once a year in Istanbul. It's like a reunion of the sisterhood. We warm to each other almost instantly. We started out as 40 students, gradually grew in numbers and now there are 120 engineer girls. We also see a lot of each other socially.

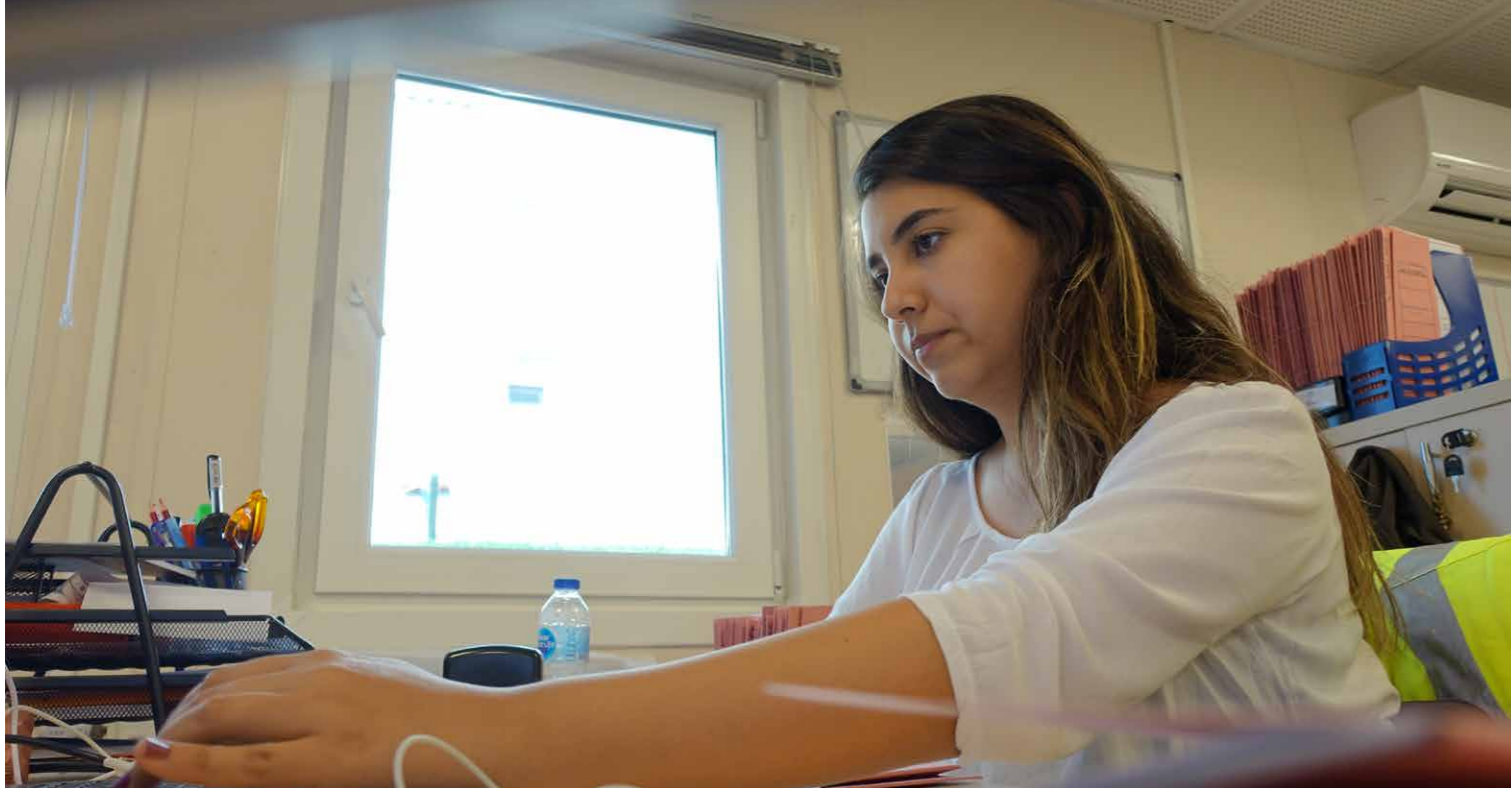
2 Currently I am in civil engineering. When I started university, my department was environmental engineering. During my studies, I saw that the two courses had very similar curricula, so I began to think about transferring to civil engineering. To be honest, I was a little concerned about the fact that it is such a male-dominated department. That's when I crossed paths with EGT, I transferred to civil engineering and realized that I could succeed also in this area. EGT's support is invaluable in that respect. During that transition, I talked to many women engineers, asked them about the challenges of the job. Because at the end of the day, our workplace is not an office, we work on site where there are many male workers. Now, I work on site and I have no problems with it. Thanks to EGT, I learnt that engineering is a profession that has social aspects as well as technical. The project helped me improve in that sense.

3 While I was an engineering student, I was very interested in bridge and motorway projects. I was dreaming about and aspiring to work for a project such as 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway. Thanks to EGT, my dream came true for me. At my first job, I am working for a big construction project run by an international consortium. It is a great experience for me.

4 I dream of going abroad. Just like I did here, I would like to work for a major, international project when I am abroad.

5 They should have no fears. When we really want to, we always find ways of achieving all that we imagine. I haven't had any setbacks so far. Have no doubt that you will succeed. ●





“Proje ile Birlikte Siz de Büyüyorsunuz”

“You Grow With the Project”

PÜREN HASKUZUGÜDENLİ Satınalma Mühendisi Purchasing Engineer

1 Liseden itibaren Kızılay, Sevgi Evleri, Çevre Mühendisleri Odası gibi pek çok sosyal sorumluluk projesinde çalıştım. Daha sonra üniversitedeyken bir arkadaşım, not ortalamam yüksek olduğu için TMK’ya başvurmamı önerdi.

Tabii, başvuru süreci biraz uzun: Ön mülakata alınıyoruz ve çeşitli sınavlara giriyoruz. Sonrasında tekrar görüşmeler oluyor ve bazı evrakları tamamlamamız gerekiyor. Yaklaşık bir buçuk - iki ay sürüyor diyebilirim. Burs alınca tüm sürecin bittiğini düşünmeyin; yeni sorumluluklar geliyor. Ayrıca proje kapsamında ek eğitim programları var, onları da başarıyla tamamlamanız bekleniyor sizden. Okuldaki not ortalamanızı da düşürmemelisiniz.

Sosyal sorumluluk projelerine de düzenli olarak devam ediyoruz ve bunları aylık olarak raporluyoruz. Ben de Sevgi Evleri’nde gönüllü ablalık yaptım, Türkiye Eğitim Gönüllüleri Vakfı’nda çalıştım. Ayrıca kanser tedavisi gören çocukların dileklerini yerine getirmeye çalışan “Leyla’dan Sonra” adlı bir proje vardı, çok

1 Since high school, I have been actively involved in many social responsibility projects such as Kızılay, Sevgi Evleri (Houses of Love) and Chamber of Environmental Engineers. While at university, a friend of mine suggested that I apply to EGT because my grade point average was quite high. The application process is rather lengthy: there is a preliminary interview, then several exams. Then come more interviews, then they ask for documentation of your qualifications. It takes about 1,5 – 2 months. Obtaining a scholarship is not the end of the process. It comes with new responsibilities. Also, as part of the project, there are additional training modules which you are expected to complete. In the meantime, you must maintain your grade point average at the high end of the scale. We also continue to be involved with the social responsibility projects and we prepare monthly reports about our work there. I volunteered as a big sister at Sevgi Evleri and worked at The Educational Volunteers Foundation of Turkey. There was also a project called “Leyla’dan Sonra” (After Leyla) working to fulfill the wishes of children who are cancer patients. Some children wanted toys, some wanted to play the guitar, others wanted to paint... Volunteers in this project worked to make these wishes come true. Besides all this we also attended the

training programme tailored especially for us at Boğaziçi University and we took English lessons online. So as you can see, it is a multi-faceted project...

2 You see how you can succeed in areas which you have no experience in. You get to know yourself. You grow with the project. For example, I used to work for social responsibility projects before but I didn’t know that I was such a

“Kariyer köprüsü”

bu bizim için. Belli bir

yerden diğerine

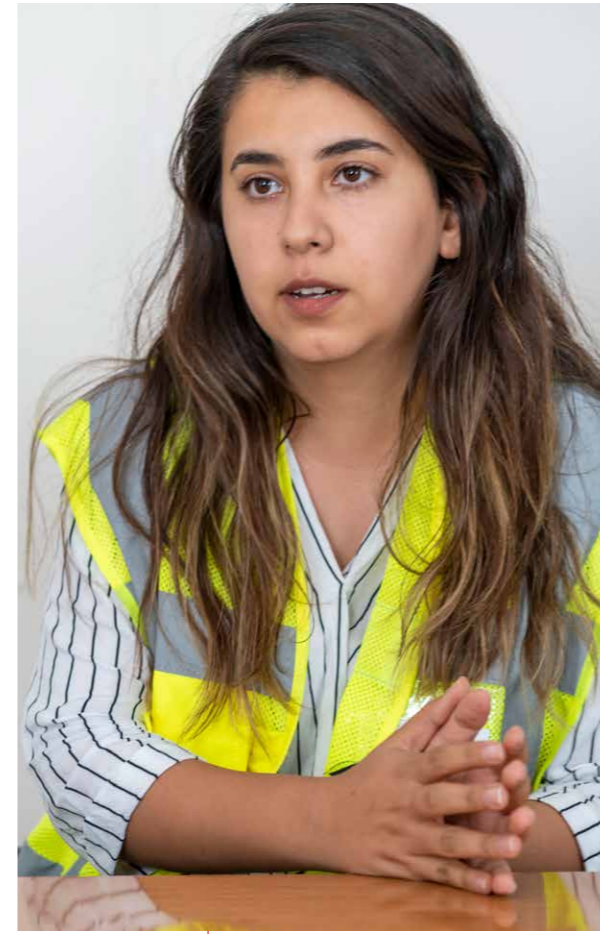
geçiş gibi...

This is a

“career bridge”

for us. Very much

like a transition...



anlamlıydı: Bazı çocuklar oyuncak istiyor; bazıları ise gitar çalmak veya resim yapmak... Bu projedeki gönüllüler, çocukların bu dileklerini gerçekleştirmek için çalışıyor. Tüm bunların dışında bir de Boğaziçi Üniversitesi’nde bizim için oluşturulan eğitime katıldık ve online İngilizce eğitimi aldık. Göreceğiniz üzere çok yönlü bir proje...

2 O zamana kadar hiç dahil olmadığımız alanlarda ne kadar başarılı olabileceğinizi görebiliyorsunuz. Biraz da kendinizi tanıyorsunuz. Projeye birlikte siz de büyütüyorsunuz. Mesela, önceden de sosyal sorumluluk projelerinde çalışıyordum ama iletişim tarafımın bu kadar güçlü olduğunu bilmiyordum. Gerçekten konuşmayı, diyalog kurmayı çok seviyordum.

3 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi’nden üniversite eğitimim sırasında haberdar olmuştum. Bir an önce mezun olup burada çalışmak istiyordum, çünkü mega projeler bana yetişmeyecek gibi görünüyordu: Hızlıca tamamlanıp bitiyorlardı. Burada çalışan TMK’dan arkadaşlarımıza da “Nasıl gidiyor, ne yapıyorsunuz” diye sürekli soruyordum. Aslında bu proje benim için gerçekten en iyi okul olabilir; üniversitedeyken diğer alanlardan çok fazla ders seçme şansımız olmuyordu. Burada ise her alanı görebiliyoruz. Sahada arkadaşlarımız varsa onlarla sahaya çıkıp oradaki deneyimlerinden faydalanabiliyoruz. Kısacası, dilediğimiz alanda kendimizi geliştirme fırsatı yakalayabiliyoruz. Üniversitedeyken çevre mühendisliği eğitimi almıştım ama şu anda satın alma mühendisi olarak kariyerime devam ediyorum.

4 Bundan sonra yine benzer, büyük bir projede çalışmak istiyorum. Belki sektör değiştirebilirim, havacılık sektörüne yönelebilirim ama şu anda sadece bu köprüye odaklanmış durumdayım çünkü “kariyer köprüsü” bu bizim için. Belli bir yerden diğerine geçiş gibi. Bu projenin başarılı bir şekilde sonlandığını görebilmek istiyorum. Açıkçası şu anda, tek isteğim bu...

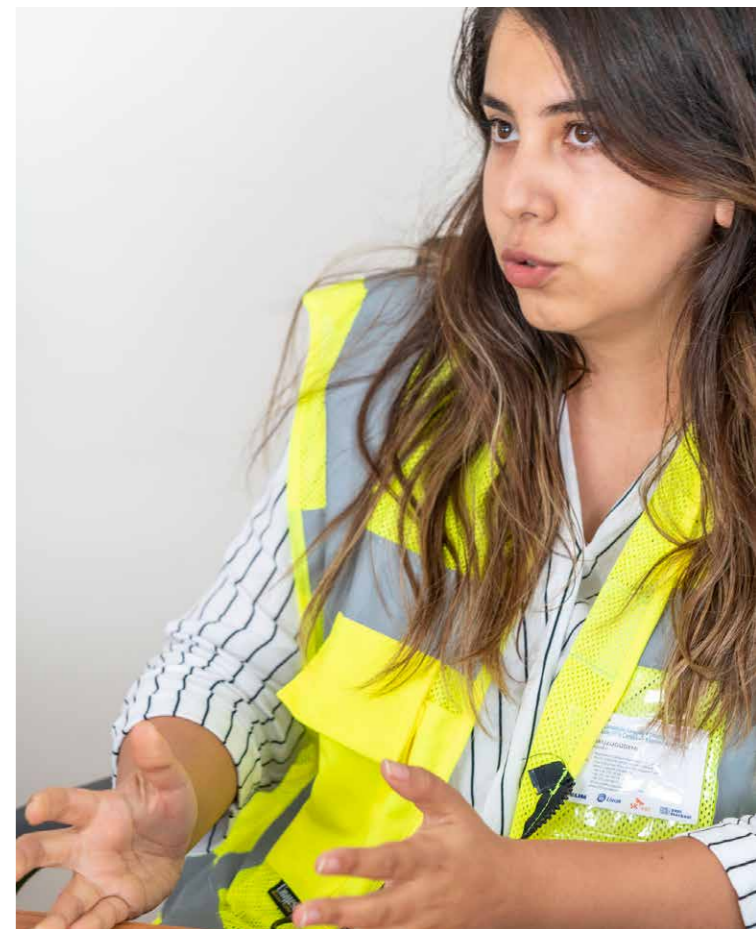
5 Genç arkadaşlarıma doyumsuz olmalarını tavsiye ediyorum: Bilgiye aç olsunlar; nereden ne koparabileceklerini bilsinler, çünkü gerçekten her yer bilgi dolu. Doyumsuz oldukça her alanda kendilerini geliştirmeye devam edebilirler. Ellerine ne geçerse, önlerine ne sunulursa ondan en iyi şekilde faydalanmaya çalışsınlar ve bundan asla vazgeçmesinler. ●

strong communicator. I discovered that I loved talking and building dialogues.

3 I first heard about the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway project while at university. I wanted to graduate as soon as possible and start working here because I was worried that I wouldn’t make it in time to catch the mega projects. They advanced at such a fast pace, seemed to get finished so quickly. I kept asking our EGT friends who worked here “So how is it going? What are you busy with now?” In fact, this project is like the perfect school for me. At university, we didn’t get a chance to choose classes from different departments. But here we can see all the different fields. If we have friends on site, we can accompany them and benefit from their experiences. In short, we can improve ourselves in every field we want. At university, my subject was environmental engineering but now I continue my career as a purchasing engineer.

4 After this, I want to work for a similarly big project. I may change sectors. I lean towards aviation a little, but at the moment I am totally focused on this bridge because it is a “career bridge” for us. It is like a transition. I want to see the successful completion of this project. To be honest, that is my only wish right now.

5 I advise my young friends to be insatiable. They should be hungry for knowledge, and they should know where to go and find it, because knowledge is everywhere. If they are insatiable, they can keep improving themselves in every area. Whatever they get their hands on, whatever they are offered, they should try to make the best of it and never give up on this pursuit. ●



“TMK Hayatımın Dönüm Noktası Oldu”

“EGT has Marked a Turning Point in My Life”

DESTİNA CÜCEN YENİDOĞDU Çevre Mühendisi Environmental Engineer

1 Ben TMK'nın ilk öğrencilerindenim. Deyim yerindeyse, projenin bebekleriydik; 40 kız arkadaşlık. Sayımız şimdi 100'ü geçti. Projenin amacı lider, çağdaş kadın mühendisler yetiştirmek. Daha fazla yönetici kadın mühendis olsun, yönetim kurullarında daha çok kadın görev alsın isteniyor. Biz de onun için çalışıyoruz. TMK ile burs arayışında olduğum bir dönemde tanıştım: İnternette sürekli araştırma yapıyordum, ticaret odalarına gidiyordum. Şansına, TMK'nın son başvuru gününde, internette ilanını gördüm. Gerekli belgeleri hazırladım ve tam son dakikada hepsini kargolayabildim. Sonra telefon numaralarını buldum internet üzerinden. “Ben de başvurumu yaptım, biliyorum geciktim ama değerlendirirseniz çok sevindiririm” dedim, ayrıca mail'ler attım. Bu tavrım galiba onların da hoşuna gitmiş olmalı ki olumlu bir cevap vererek beni mülakata çağırdılar.

İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi'nde okuyordum; önce okulumuza yaptıkları ziyaret sırasında yüz yüze görüştük. Sonrasında mülakatlarımıza internet üzerinden devam ettik. Kabul edildiğimi öğrendiğim an, hayatımın dönüm noktasıydı diyebilirim. Bambaşka bir histi! Küçükken, “Ben yönetici olmak istiyorum” dediğimde babam, “Yönetici” diye bir meslek yok, önce meslek sahibi ol, sonra yönetici olursun” derdi. Sanırım TMK ile kesiştiğimiz nokta bu oldu. Bu projede de TMK sayesinde çalışıyorum.

2 Okuldan mezun olduğunuzda hayatı çok iyi tanıdığınızı zannediyorsunuz. Kendinize güveniniz tam; iyi bir dereceleyle mezun oldunuz, harika bir çevreniz var. İş hayatına girdiğiniz anda ise pratik

1 I am one of the first students of EGT. If I may say so, we were the babies of this project; there were 40 of us, and now we are over 100 girls. The aim of the project is to foster contemporary women engineers. The intention is to have more women engineers at executive positions. We are working towards that. I met EGT while I was looking for a scholarship: I was constantly searching online, going to chambers of commerce. Fortunately for me, on the very last day of applications, I saw EGT's ad on the internet. I prepared the necessary documents and posted them at the last minute. Then I went online again and found their phone numbers. I called and said “I submitted my application. I know I am late, but I will really appreciate it if you consider my application.” I also sent e-mails. I think they liked this approach of mine, because their response was positive and they called me in for an interview.

I was studying at İzmir 9 Eylül University. First, we met face-to-face when they visited our school. Afterwards, we continued with the online interviews. When I found out that I was accepted, I can say it was a turning point in my life. It was a wonderful feeling! As a little girl, when I told my father that I wanted to be a manager, he told me “There's no such profession as manager! First you get yourself a profession, then you can become a manager”. I think that was the point of intersection with EGT. It is also thanks to EGT that I am now working on this project.

2 When you graduate from school, you think that you have a good understanding of life, you are full of self-confidence, you graduated with flying colours, you have a great circle of friends. But when you enter professional life, practice and theory start to clash, you realize that life is more than what's written in books. EGT prepared us for especially for this passage. Our teachers used to tell us: “We are teaching you the ways of learning. If you can learn that, the rest will follow.” I feel now that I really did learn about the ways of learning when I was there. There is a saying that goes “First, work for five years, then you can become an engineer.” It is so true; we are still learning every day.

3 I am proud to be working for a mega project such as this one. I feel that my mother is also proud. She tells her friends about it. It is both a great source

Böyle projelerde çalışmanın hayalini kurardım.

Şu an, hayalini kurduğum yerdeyim.

I used to dream of working on such projects.

At the moment, I am living my dream.

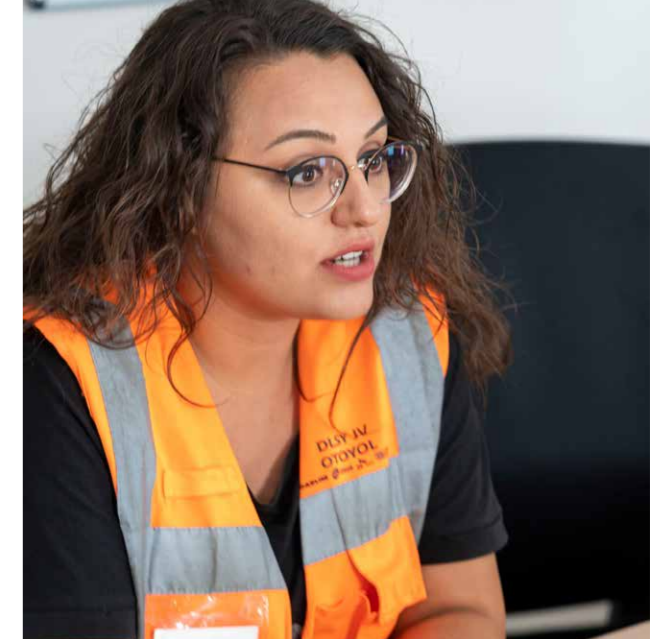
ile teori çalışmaya başlıyor, hayatın kitaplardan ibaret olmadığını görüyorsunuz. TMK sayesinde bu duruma önceden hazırlanmış olduk. Okulda hocalarımız şöyle derdi, “Biz size öğrenmeyi öğretiyoruz, bunu kavransanız zaten gerisi gelir.” Gerçekten ben de orada öğrenmeyi öğrenmişim. “Önce beş yıl çalış, sonra mühendis olursun” diye bir söz vardır. Çok doğru, her gün öğrenmeye devam ediyoruz.

3 Mega bir projede çalışmak çok gurur verici. Özellikle annem tarafından hissediyorum bunu. Annem etrafındakilere “Kızım Çanakale’de köprü ve otoyol projesinde mühendis olarak çalışıyor” diye gururla anlatıyor. Benim için de hem çok büyük bir gurur hem de eşsiz bir şans. Dev yapıları konu alan inşaat belgesellerini izlerdim. Böyle projelerde çalışmanın hayalini kurardım. Şu an, hayalini kurduğum yerdeyim. Bana çok uygun olan, ofis dışında faal olma şansı veren, günde yaklaşık 100 kilometre yaptığım bir işte çalışıyorum.

4 Aslında gelecek planlarımda bir değişiklik olmadı, sadece onlara biraz daha yaklaştığımı hissediyorum. Bu proje sayesinde hedeflerime doğru, büyük adımlarla yola çıktım. Çok da güzel bir başlangıç oldu benim için. Çocukluğumda kurduğum yöneticilik hayaline doğru ilerliyorum. Benim gibi gençlere bilgilerimi, deneyimlerimi aktarmak istiyorum. TMK sayesinde şunu öğrendim: Ne kadar çok bilgi verirseniz, o kadar çok yüceliyorsunuz. Boğaziçi Üniversitesi’nde eğitime katılmıştık. Oradaki hocalarımızdan Ruhi Kaykayoğlu, “Başarı eşittir, bir bölü ego” derdi. Hayatta aldığım en güzel derslerden biridir. Sahaya çıktığımda birlikte çalıştığım kişilere ne kadar arkadaşça, dostça, kardeşçe yaklaşırsam gereken sonuca da o kadar kolay bir şekilde ulaşırım.

5 Zaten şu anda TMK kapsamında bir kız mühendis adayına deneyimlerimi aktarıyorum. Şimdilik iş deneyimimiz o kadar fazla olmasa da okul veya genel olarak hayatla ilgili konuşuyoruz. İş söz konusu olduğunda da şantiyede kadın olmayı tartışıyoruz. “Kadınlar için şantiye zor” denir ama onunla başa çıkmak da yine kişinin kendisine düşüyor.

Eğer siz mühendisliğinizi ön plana çıkarırsanız, karşınızdakilere de bir mühendis olarak saygı görürsünüz. Zaten mühendisliğin bir erkek mesleği olduğuna dair algı değişiyor artık. Çevremdeki öğrenciler “Hangi mühendisliği seçeyim” diye soruyorlar bana, “Mühendislik seçeyim mi” diye değil. Çalıştığımız 1915Çanakale Projesi’nde de sadece ofiste değil, şantiyede de sayımız giderek artıyor. ●



of pride and a brilliant opportunity for me. I used to watch documentaries on giant construction works and dream about working on such projects. Now, I am living my dream. I now have a job which gives me a chance to be active outside the office, where I make about 100 kilometers a day. It is the perfect job for me.

4 Actually my future plans have not changed. I feel that I am a little closer to achieving them. Thanks to this project, I have taken some giant steps towards my dream. It's been a great start for me. I am advancing towards my childhood dream of becoming a manager. I want to transfer my knowledge and experience to young people like me. EGT taught me this: The more knowledge you share, the more that elevates you. In a training module we took at Boğaziçi University, our teacher Ruhi Kaykayoğlu said “Success equals one divided by ego”. It is one of the best lessons of my life. When I go on site, a warm and friendly attitude towards my colleagues ensures that I achieve the results I want with greater ease.

5 I am already sharing my experiences with a future engineer girl as part of EGT's programme. Even though I don't have that much work experience for now, we talk about school and life in general. On the subject of work, we talk about the reality of being a woman on the construction site. It is generally assumed that the construction site is difficult for women but in fact it is up to the individual to deal with that situation. If you choose to highlight your engineering capabilities, then you get respected by others as an engineer. The perception of engineering as a male profession is changing now anyway. The students around me are asking about which branch of engineering they should choose, not about whether they should choose engineering at all. Also, in this bridge and motorway project, our numbers are on the increase not only in the office but also on site. ●



“TMK Sayesinde Vizyonumuz Genişledi”

“EGT has Broadened Our Horizons”

KÜBRA MUTLU Raporlama Mühendisi Reporting Engineer

1 Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nde okurken, ikinci sınıfın başında burs arayışına girdim. Pek çok farklı bursa başvurduğum. O sıralarda da okul kendi içinde bir eleme yapmış, 10 kişilik bir liste hazırlamış. Beni TMK'ya yönlendiren de okulun bu listesi oldu. Projenin kapsadıklarını duyunca çok heyecanlandım, çünkü inşaat mühendisi aday olarak sektörde yakından takip ettiğim bir firmaydı Limak. Ayrıca sadece burs vermiyorlardı; sosyal ve mesleki, pek çok farklı imkânlar da sağlıyorlardı.

Bu nedenle diğer bursları düşünmeden, doğrudan TMK'ya yöneldim. Önce internet üzerinden bir mülakatımız oldu. “Önümüzdeki beş sene sonunda kendini nerede görüyorsun, hayallerin neler” şeklinde sorular sordular. Çok küçük yaşlardan itibaren hep idealist bir insan olmuşumdur. Beş yıllık planlar yapardım. Hepsini tek tek günlüğüme yazarım. Mülakatta da, o dönemdeki günlüğüme yazdığım gibi, “Üniversiteyi iyi bir derecede tamamlamak, yurt dışına gitmek, iyi bir yerde staj yapmak ve işe başlamak, başarılı bir kadın lider olmak istiyorum” diye sıraladım hedeflerimi. Olumlu geçen bir mülakattı. Daha sonra yüz yüze bir görüşme daha oldu ve TMK'ya kabul edildim.

2 TMK sayesinde vizyonumuz genişledi. Mesela, Boğaziçi Üniversitesi'nde iki haftalık eğitime katıldık. Bu eğitim insanın kendini sadece teknik anlamda değil, girişimcilik ve enerji gibi farklı alanlarda da geliştirmesini merkeze alıyor: İnsan kaynakları ve maliyet kontrolü gibi konularda deneyim ediniyorsunuz; yeri geliyor risk veya finans yönetimi yapıyorsunuz. Normal şartlarda ikinci sınıftayken mesleğe bu kadar kapsamlı ve vizyoner bakmam mümkün olmazdı.

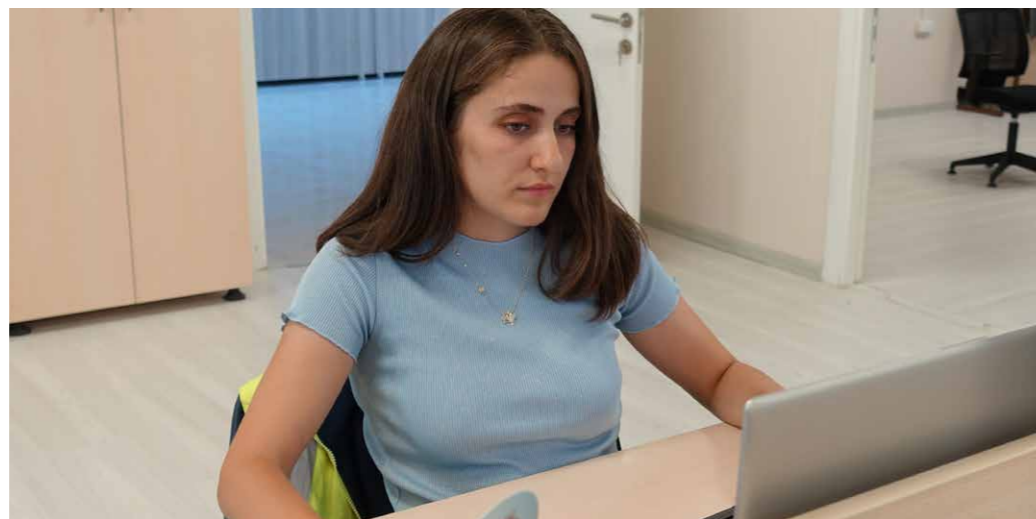
Ayrıca dil eğitimi de var proje kapsamında; öğrenim sırasında yabancı dilinizi geliştirmeniz size avantaj sağlıyor. Mentorluk desteği de çok önemliydi. Her sene size bir mentor atıyorlar; eğer inşaat mühendisliği okuyorsanız size yine kadın bir inşaat mühendisi mentorluk yapıyor. Piyasada 10 - 20 sene boyunca deneyim kazanmış kişilerden bahsediyorum. Böylece onların deneyimlerini de öğrenme fırsatımız oluyor. Bir kadın olarak maddi veya manevi nelerle karşılaşabileceğinizi aktarıyorlar size. Her anlamda rol model oluyorlar.

3 Uluslararası bir proje olduğu için daha ilk andan çok heyecanlandım. Projenin konuşma dili İngilizce. Yazışmalar, sözleşmeler, raporlamalar; tüm süreçler

1 At the beginning of my second year at Yıldız Technical University's Civil Engineering Department, I began to search for a scholarship and applied to a number of them. In the meantime, the school also selected and put together a list of 10 people. It was through that list that I got directed to EGT. I was very excited to hear about what the project involved. As a prospective civil engineer, I already knew about Limak and followed them closely in the sector. What they offered was more than just a scholarship, they also provided social and professional opportunities. For that reason, I chose to focus solely on EGT. First, I was interviewed online. They asked me where I saw myself at the end of the next five years, what my dreams were, etc. From a very young age, I've been an idealist, always making five year plans and recording them in my journal. So, I had my answers ready in a sense. I replied “I want to finish university with a good degree, go abroad, complete an internship somewhere good, start a job and become a successful woman leader.” The interview went really well. Then we had a face-to-face interview and I was accepted into EGT.

2 EGT has broadened our horizons. We attended a two-week training course at Boğaziçi University, focusing on self-improvement not only technically but also in terms of initiative and life force. You gain experience on subjects such as human resources and finance management, risk management. Under normal circumstances, as a second-year student, it wouldn't be possible for me to gain such an extensive and visionary outlook on our profession. The project also includes language training which is a great advantage. We also get supported through a mentorship programme. Every year, you get assigned a new mentor who is compatible with your needs. For example, if you are a student of civil engineering, then a woman civil engineer mentors you. Here, I am talking about people with 10 or 20 years of experience in the field. We get to learn from their experiences. They prepare us for what we may encounter both materially and spiritually. They become a role model for us in every possible sense.

3 I was very excited from the beginning about the fact that it was an international project where the spoken and written language is English. There is so much experience and also a certain etiquette to gain from that. We work with people of different cultures and we learn about their lives. When I was a student, me and three other friends participated in a bridge design competition organized by Boğaziçi University. We had to design a metal bridge that was the size of a room. I've been interested in making bridges since then. The colors of the bridge we designed for the competition were red and grey.



İngilizce yürütülüyor. Bu size uluslararası anlamda bir deneyim, bir etiket kazandırıyor. Farklı kültürlerden insanlarla çalışıyoruz ve onların kültürlerini öğreniyoruz. Öğrenciyken üç arkadaşımın birlikte Boğaziçi Üniversitesi'nin düzenlediği bir köprü yarışmasına katılmıştık. Ortalama bir oda büyüklüğünde, çelik bir köprü tasarlamamız gerekiyordu. Daha o zamandan beri köprü yapma konusunda hevesim var. Yarışma için tasarladığımız köprünün renkleri kırmızı ve griydi. Şansa, 1915Çanakkale Köprüsü'nün de renkleri aynı. Forbes dergisinde bir yazı okumuştum, “İşinizi değil, yöneticinizi seçin” diyordu. Ben de departman anlamında çok şanslıyım. Hem şefim hem de müdürüm teknik anlamda kendini çok geliştirmiş kişiler; onlarla her konuştuğumda yeni bilgiler ediniyorum.

4 Önceki beş senelik planımda, yurt dışında stajımı ve yüksek lisans eğitimimi tamamladıktan sonra bir işe girmek vardı. Bir Alman firmasında inşaat mühendisi olarak staj yaptım. Bu staj sonrası proje yönetimi konusunda ilerlemeye karar verdim. Bir-iki yıl sonra İngiltere'de yüksek lisans eğitimime başlamak ve bir yandan da çalışmak istiyordum. Bu konuda markalaşmış okullar var orada.

5 Birçok lise öğrencisi bana hangi mühendislik dalını tercih etmeleri gerektiğini soruyor. Ben de onlara bu seçimler kadar çağı takip etmenin de önemli olduğunu söylüyorum. Mesela, ben inşaat mühendisliği bölümünü bitirdim ama bir yandan da yazılım öğrenmeye çalışıyorum. Kullandığım programların nasıl çalıştığını öğrenmek, bir internet sitesine ihtiyacım olduğunda kendim yapabilmek istiyordum. Bazen arkadaşlar arasında bir mobil uygulamanın hayalini kuruyoruz; “Şöyle bir uygulama olsa işimiz ne kadar kolaylaşır” diye. O uygulamayı yazabilerseniz bir girişimci hatta kendi işinizin patronu olabilirsiniz. Belki maliyetle ilgili bir uygulama geliştirebiliriz ilerde. 50 senelik süreçte, yapay zekanın gelişimiyle birlikte insan gücüne gerek kalmayacağına inanıyorum. Bu nedenle de çağı takip etmek çok önemli. ●

As luck would have it, 1915Çanakkale has the same colors. I read in an article in Forbes that one must choose not one's job but one's manager. I have to say I am very lucky in terms of my department. Both my supervisor and my manager are both very advanced technically. I learn new things from them every time we talk.

4 In my previous five-year plan, getting a job followed on the heels of internship and postgrad studies abroad. I did an internship at a German company. After this experience, I decided to go forward in project management. In a couple of years, I want to start my postgrad degree in the UK and work at the same time. They have schools there that have become a brand in this field.

5 Many highschool students ask me about which branch of engineering they should choose. I tell them that keeping up with the times is as important as making these choices. For example, I graduated with a degree in civil engineering, but I am also learning about software development now. I want to learn about the workings of the applications I use, be able to design a website if I happen to need one. Sometimes, my friends and I fantasize about a mobile application that would somehow make our lives easier. If you can develop that application, you can be an entrepreneur or even your own boss. Maybe I will develop a software about cost management one day. I believe that in the next fifty years, artificial intelligence will have advanced to a stage where it will make human labour redundant. That's why it's important to keep up with the times. ●

TMK'LILAR HER YIL İSTANBUL'DA BULUŞUYOR

EGT HAVE ANNUAL GATHERINGS IN ISTANBUL

Proje kapsamında her yıl gerçekleştirilen İstanbul Buluşması'nda, projenin liderliğini üstlenen Limak Yatırım Yönetim Kurulu Başkanı Ebru Özdemir ve Türkiye'nin dört bir yanından gelen öğrenciler, mentorları, koçları ve rol model konuk konuşmacılarla bir araya geliyor.

Bugüne kadar İbrahim Betil, Cem Yılmaz, Nil Karabrahimgil, Tolga Egemen, Mert Frat, Arzu Kaprol, Hakan Elbir, Ebru Dildar Edin, Ebru Dorman, Şebnem Burcuoğlu, Elif Ergu, Agah Uğur, Ayşe Arman gibi alanında öne çıkmış birçok değerli ismin katıldığı buluşmalarda, konuşmacılar ilham verici hikâyelerini ve deneyimlerini TMK'lılarla paylaşıyor.

Türkiye'nin Mühendis Kızları ile ilgili ayrıntılı bilgi için www.turkiyeninmuhendiskizlari.com adresini ziyaret edebilirsiniz.



The Gathering in Istanbul realized annually as part of the Project brings together the Chairperson of Limak Investment Ebru Özdemir, who is leading the project, with students from across Turkey, their mentors, coaches and role model guest speakers.

In these gatherings attended so far by leading community figures such as

İbrahim Betil, Cem Yılmaz, Nil Karabrahimgil, Tolga Egemen, Mert Frat, Arzu Kaprol, Hakan Elbir, Ebru Dildar Edin, Ebru Dorman, Şebnem Burcuoğlu, Elif Ergu, Agah Uğur, Ayşe Arman, the speakers share their inspiring success stories and experiences with EGT.

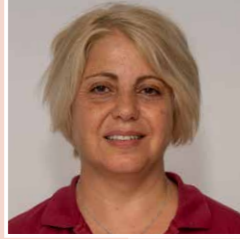
For detailed information about EGT, please visit www.turkiyeninmuhendiskizlari.com.

Sizce kadınların daha çok faal olması gereken alan/meslek?

1915ÇANAKKALE KADIN ÇALIŞANLARI



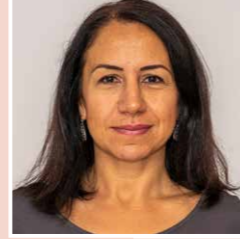
ARZU
KAYMAK



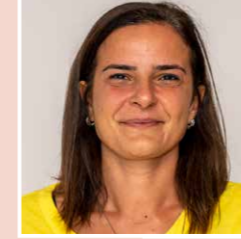
ASLI
GÜLER



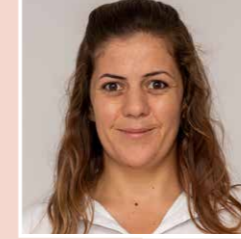
ATIYE
ÇİÇEKÇİ



AYKAN
ALIN



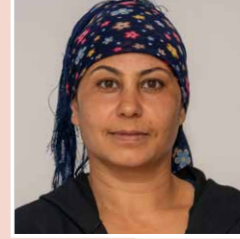
BURCU
SÖNMEZ



CANSU
MUTLU



ÇİĞDEM
ATLAS



ÇİĞDEM
KÜTÜK

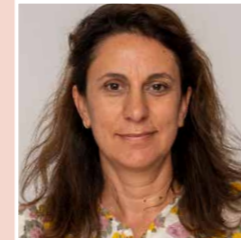
“Siyaset” “Politics” — “Dalgıç” “Scuba diver” — “Şoför” “Driver” — “Eğitim ve yönetim” “Education and management”



EMEL
GÖREN



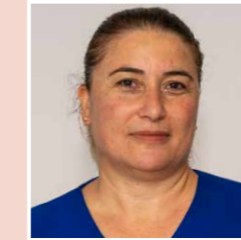
GİZEM
YAVUZ



GÜLAY
ÇAĞSAL



GÜLDEN
AKKAYA



GÜLER
SARUL



GÜLSÜN
GENÇOĞLU

“Spor” “Sports” — “Siyaset-meclis” “Politics-parliament” — “Avukat” “Lawyer” — “Gazeteci ve avukat” “Journalist and lawyer”



GÜLSÜN
NİLAY
ATAY
TOYGARLI



HALİSE
DAĞ



İŞİL
İŞLEYEN



KADRIYE
GİZEM
ARIKAN



KADRIYE
KAPUSUZ



MERVE
ERGİN



NESLİHAN
SAİM



NİHAL
FİSTİK

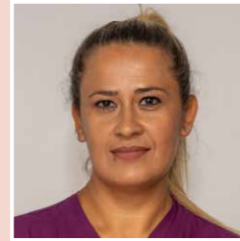
“İnşaat” “Construction” — “Tıp” “Medical sector” — “İnşaat yönetimi” “Construction management” — “Tarım” “Agriculture”

“Polis ve rehber” “Police officer and guide” — “Annelerin eğitimi” “Education of mothers” — “Politika” “Politics” — “Taksicilik” “Taxi driver”

“Mühendislik” “Engineering” — “Bilim” “Science” — “Proje müdürü” “Project manager” — “İnşaat” “Construction”



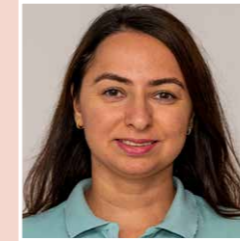
ÖZLEM
BARDAKÇI



ÖZLEM
SAĞDIÇ



ÖZLEM
TIRPANLI



SERPİL
AVCI



SİMİN
SUNGUR



TUĞÇE
PIŞKİN

“Dağcılık” “Mountaineering” — “Eğitim” “Education” — “Yönetim kadrosu” “Management teams” — “Şantiye-saha” “Construction-site”

“Kaynakçılık” “Welding” — “Belediye” “Municipality” — “Ülke yönetimi ve inşaat” “Government and construction” — “Dış ticaret” “Foreign trade”



TUNA
KARAKUŞ



VESİLE
EROĞLU



HANDE
YAĞMUR
KARADAŞ



ZEYNEP
CAN

ŞAFTLARIN HİKÂYESİ

STORY OF THE SHAFTS

Çelik shaftların üretimine, modelleme ve imalat hazırlıklarından sonra Haziran 2018'de başlandı.

Fabrication of the shafts began in June 2018 after the modelling and pre-fabrication works were completed.



Çelik shaftlar, 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nin “keson” adı verilen temelleri ile kuleleri arasındaki bağlantıyı sağlayan kritik yapı elemanları. Köprünün tüm inşaat aşamalarının olduğu gibi shaftların da üretiminden nakliye ve montajına kadar uzun ve detaylı bir hikâyesi var.

In the 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway project, steel shafts are the critical construction elements that provide the connection between the caissons and the towers. As with all the construction phases of the bridge, the shafts also have a long and elaborate story from fabrication to transportation and installation. ©CEMAL EMDEN



Köprünün her iki ayağı için de farklı yüksekliklerde shaftlar üretildi. Different heights of shafts were fabricated for both tower of the bridge.

Proje'nin en büyük zorluklarından biri de köprünün devasa boyutları.

One of the greatest challenges of the Project is the gigantic size of the bridge.

ŞAFTLARIN hikâyesi 2017'nin Aralık ayında başladı. Konsept tasarıma göre maliyetler hazırlandı ve ihale süreci başladı. Zamana karşı yarış, 1915Çanakkale Projesi'nin tüm safhalarında göze çarpan mücadelelerden sadece biriydi; 18 metre çapında, ikisi 26, diğer ikisi de 23 metre yüksekliğinde toplam dört çelik shaft için ihaleye çıktı. Çanakkale Boğazı'nın Asya ve Avrupa yakasındaki farklı su derinlikleri nedeniyle shaftlar farklı yükseklikte imal edildi

ve toplam sekiz metrelik yükseklik farkının beş metresi kulenin temellerini oluşturan kesonlar, üç metresi ise kesonların üstüne oturtulan shaftların yüksekliğiyle giderildi.

Mart 2018'de shaftların imalatı için Çimtaş firması seçildi. Asya ayağında toplam 1.206, Avrupa ayağında ise toplam 1.052 ton ağırlığındaki shaftların üretim süreci, modelleme ve imalat hazırlıklarından sonra Haziran 2018'de başladı. Dokuz ay sonra, Mart 2019'da tamamlanan üretim iki ana aşamadan

STORY of the shafts began in December 2017. A cost report was produced based on the concept design and the tender process was initiated. The race against time was only one of the challenges that marked every phase of the 1915Çanakkale Project. The tender was for four steel shafts that are 18m in diameter, 2 of which are 26 m high, and the other two 23 m high. Due to the different water depths on the Asian and European sides of the Çanakkale Strait, the shafts were fabricated at different heights. Out of the total height difference of 8 metres, 5 meters were countered by the caissons forming the foundations of the towers, and 3 meters by the height of the shafts installed on top of the caissons.

In March 2018, Çimtaş was chosen as the fabricator company for the shafts. Weighing 1206 tonnes on the Asian side, 1052 tonnes on the European side, the shafts' production started in June 2018 after modelling and all preliminary production works were completed. The production was divided into two phases and the entire process was completed nine months later in March 2019. The steel panels fabricated in Gemlik Shipyard were transferred to Gölçük Shipyard and were assembled there.

oluşt. Gemlik Tersanesi'nde üretilen çelik levhalar Gölcük Tersanesi'ne aktararak burada şekillendirildi.

Şaftlar aşınmaya karşı ICCP adı verilen katodik koruma altına alındı. Bu sistemde, shaftların suyla teması sonucu oluşacak statik elektriklenmeyle meydana gelebilecek elektron kaybını önlemek için, dış yüzeylere belirlenen değerlerde elektrik akımı veriliyor. Şaftların hem su hem de havanın aşındırıcı etkisine açık olacak en üstteki üç metrelik bölümleri paslanmaz çelikten yapıldı.

Her Ayrıntısı Düşünülmüş, Hassas Bir Operasyon

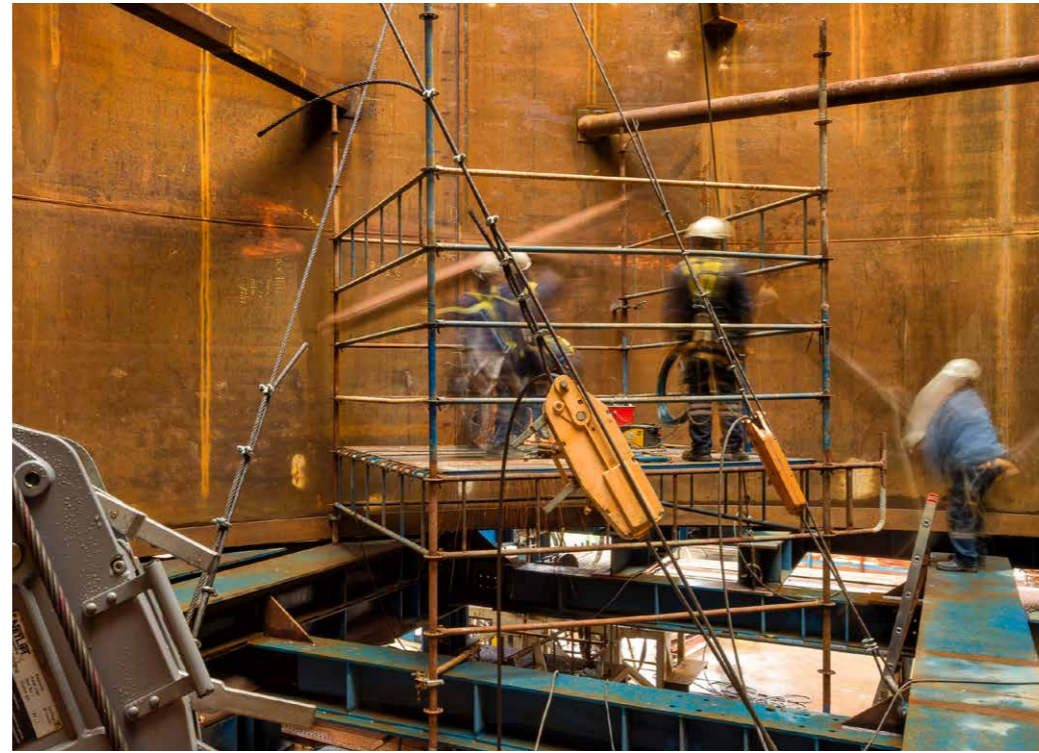
Detaylı çizimlerin ortaya çıkmasıyla "stud" adlı 130 bin çelik çivinin sayısı 200 bine çıktı. Bu çelik çiviler, shaftın 1,2 metre içinde yer alan ikinci bir çelik silindir ile shaftın dış yüzeyinin beton ile birlikte çalışmasını sağlıyor. Aradaki mesafe, shaftlar kesonların üstüne oturtulduktan sonra demir ve betonla kapatıldı. Sahadaki montaj gereksinimleri

A cathodic protection method called ICCP was used on the steel shafts to prevent corrosion. In this method, an electrical current is applied to the external surfaces at specified degrees to prevent the loss of electrons that can occur through the static electrification that will result from the contact of shafts with water. The top 3 m sections of the shafts that will be exposed to the corroding effects of both water and air were manufactured from stainless steel.

A Thoroughly Worked Out Delicate Operation

Detailed drawings revealed that the number of steel studs had to be increased from 130 thousand to 200 thousand. These steel studs connect a second steel cylinder 1.2 m inside the steel shaft and external surface with concrete to work together. The distance in between was filled with concrete after the shafts were installed on top of the caissons. With careful consideration of the

**Gemlik Tersanesi'nde
üretilen çelik levhalar,
Gölcük Tersanesi'ne
aktararak, burada
şekillendirildi.
The steel panels
fabricated in Gemlik
Shipyard were
transferred to Gölcük
Shipyard and were
assembled there.**



DOĞAYA KARŞI YARIŞ

Şaftların hikâyesi için bilgisine başvurduğumuz 1915Çanakkale Projesi'nde Proje Müdür Yardımcısı olarak görev yapan Alper Alemdaroğlu, projenin zorluklarını ve yan hikâyelerini anlatıyor:

"Şaftlar 1915Çanakkale Köprüsü'nün en önemli yapısal elemanlarından biri olup, köprü kesonlarını plint ve kulelere bağlamaktadır. Tasarım, detaylandırması zorlu bir süreç oldu. Çünkü Proje'nin dört şirketten oluşan uluslararası bir konsorsiyum tarafından yürütülmesinin yanı sıra, tasarımdan üretime kadar birçok alanda çok fazla alt yüklenici ve denetimci firma var. Örneğin, teknik çizimler önce Proje'nin tasarımını yapan Danimarka firmasına, oradan da İngiltere'deki bağımsız bir tasarım denetleme firmasına gidiyor, ayrıca Müşavir Firma ve İdare'nin yorumları olabiliyor. Tüm bu aşamalarda gelen yorumlara göre çizimleri değiştirmek ve bunları yaparken de 20 milimetrelilik hata payı içinde çalışmak zorunda kalıyorsunuz. Bu da her aşamanın detaylı olarak, defalarca kontrolünü gerektiriyor.

Proje'nin en önemli faktörlerinden biri de köprünün devasa boyutları... Aslında Osmangazi Köprüsü ile 1915Çanakkale Projesi yapım metodolojisi olarak çok benziyor. Proje'mizin farkı, 1915Çanakkale'nin Osmangazi'nin iki katı büyüklüğünde olması. Osmangazi Köprüsü'ndeki kulelerin ağırlığı 18 bin ton iken bizde 36.614 ton. Bir başka rakam daha vermek istiyorum; tabliyenin toplam ağırlığı Osmangazi'de 33.000 ton iken, Çanakkale'de bu rakam 49.000 tondur. Çanakkale'de bizim en büyük mücadelemiz havayla, rüzgârla. Şiddetli rüzgârlar deniz üstündeki ağır yük operasyonlarını etkiliyor. Ağustos ayında sadece dört gün ağır yük operasyonu yapabildik. Bu nedenle çalışma programımız da sık sık değişiyor. Mesela shaftların "tie beam" adı verilen betonarme bir bağlantı kirişiyle birbirlerine bağlanması gerekiyor. Rüzgâr hızı ve dalga yüksekliği bu ağır yapıyı kaldırmamıza izin vermediği için önceliğimizi değiştirerek kule bloklarını shaftların üstüne monte etmeye başladık. Hava şartları tie beam montajı gibi hassas bir operasyon için gerekli rüzgâr ve dalga yüksekliği limitlerini aşıp operasyonun yapılmasına müsaade etmezken kule blok montajı için limitler içerisinde kalmaktaydı. Bunun yanında tie-beam montajının yapılabilmesi için limitlerin yaklaşık 40 saatlik bir süre boyunca aşılmadan devam etmesi gerekiyordu."



1915Çanakkale'deki operasyonlarda, her adım detaylandırılarak ilerleniyor. The operations at 1915Çanakkale advance with detailed planning at every stage.

RACE AGAINST NATURE

We have asked Alper Alemdaroğlu, Deputy Project Manager of 1915Çanakkale, to talk to us about the challenges of the Project and give us a taste of what went on behind-the-scenes:

"As one of the pivotal construction elements of the 1915Çanakkale Bridge, the shafts connect the caissons to the plinths and the towers. The design was a very elaborate and detailed process. Not only the Project is run by an international consortium of four companies, but also there are far too many subcontractors and auditing companies in several areas ranging from design to production. They then get sent to a Danish firm that is designing the Project, and from there to an independent verifying design company in Britain. The Consultancy Firm and the Administration may also have some comments to add. During all these phases, we often have to change the drawings in line with the comments received, and in doing that we are obliged to work within an error margin of 20 mm, which requires thorough and multiple checks of every phase.

One of the most significant aspects of the Project is the gigantic size of the bridge. Actually, Osmangazi Bridge and 1915Çanakkale Bridge are very similar in terms of construction methodology. What distinguishes our project is

the fact that 1915Çanakkale is twice the size of Osmangazi. At Osmangazi, the towers weigh 18000 tons whereas at Çanakkale this figure is 36614. Another figure I would like to underline here is the total weight of the apron which is 33000 tons at Osmangazi and 49000 at Çanakkale.

In Çanakkale, our main struggle is against the weather and the wind. Severe winds cause a hinderance for offshore heavy lifting operations. During the whole month of August, we could only perform four heavy lifting operations. As a result, our work schedule keeps changing. For example the shafts have to be connected with tie beams. Since the wind speed and the wave height would not allow us to lift this heavy structure, we changed our priority and began to build the tower blocks on top of the shafts. While the weather conditions did not allow us to perform a delicate operation such as the tie beam assembly, the tower block assembly was within the required limits of wind speed and wave height. For the tie beam assembly, we would have had to stay within those limits for a duration of 40 hours."

göz önünde bulundurularak çivilerin doğru bir hat üzerinde çakılmaları kontrol edildi. Her 10 derecede bir, shaftların çap ve yükseklikleri uluslararası H/2000 ve EN1090-2 A Sınıfı standartlarına göre kontrol edildi. Bu sayede alt ve üst kesitlerin merkezleri arasındaki sapma sadece 5 milimetreyle sınırlandırıldı.

Şaftların Gölcük Tersanesi'nden Çanakkale'ye getirilmesi için oldukça hassas bir operasyon yürütüldü. Kalınlıkları 12 mm ile 25 mm arasında değişen, iç içe geçmiş çelik levhalardan oluşan shaftların ağırlığı ortalama 560 tonu buluyordu. 18'er saatlik iki yolculuk sonunda önce Asya, sonra da Avrupa ayağına yerleştirilecek shaftlar Gelibolu şantiyesine taşındı. 17 Mart 2019'da tamamlanan taşıma operasyonunun hemen ardından shaftların kesonların üstüne montajı 18 Mart'ta Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katıldığı bir törenle yapıldı. Toplam ağırlıkları 2.260 tonu bulan shaftların montajı için Hollanda'dan 2.200 ton kapasiteli dünyanın en büyük yüzer vinçini getirildi. Shaftlar, 8-10 Mayıs tarihlerinde Avrupa, 24-26 Mayıs tarihlerinde de Asya kesonları ile birlikte deniz tabanına batırıldı. ●

assembly requirements on site, we made sure that the studs were assembled in a straight line. At every 10 degrees, the diameters and heights of the shafts were checked for compliance with the international standards of H/2000 and EN1090-2 A Class. As a result, the deviation between the centers of the top and bottom segments was limited to only 5 mm.

Transportation of the shafts from Gölcük Shipyard to Çanakkale was a very delicate operation. The weight of the shafts composed of intertwined steel plates ranging from 12 mm to 25 mm was as much as 560 tonnes. At the end of two 18 hour journeys, the shafts planned to be installed first on the Asian and then the European side, were transported to the construction site in Gallipoli. Right after the transportation operation which was completed on 17 March 2019, the shafts were installed on top of the caissons in a ceremony attended by the President Recep Tayyip Erdoğan. For the installation of the shafts weighing 2260 tonnes in total, one of the world's biggest floating cranes with a capacity of 2200 tonnes was brought over from Netherlands. The shafts were immersed on to the seabed with immersion operations which were performed between 8th and 10th of May for the European caissons and between 24th and 26th of May for the Asian caissons. ●

Gelibolu şantiyesindeki taşıma ve montaj çalışmaları hassasiyetle sürdürülüyor.

The transport and assembly works at the Gallipoli construction site are carried out with delicate diligence.

Dünyanın en büyük yüzer vinçlerinden biri, shaftların montajında kritik rol oynuyor.

One of the world's greatest floating cranes plays a crucial role in the installation of the shafts.



Geniş hacimli inşaat projelerinde uzmanlaşmış Çimtaş, 1915Çanakkale'nin shaftlarının imalatını üstlendi.

With expertise in large-scale construction projects, Çimtaş took steel shafts fabrication of 1915Çanakkale.

ÇİMTAŞ: SEKTÖRDE 50 YIL

Yaklaşık 50 yıllık bir geçmişe sahip olan Çimtaş Grup faaliyetlerini sürdürdüğü enerji, petrol, inşaat sektörlerinde mühendislik, üretim ve montaj hizmeti sunuyor. Çimtaş'ın ana faaliyet alanları çelik köprüler, yüksek yapılar, enerji tesisleri, endüstriyel binalar ve stadyumlardan oluşuyor. Yurt içi ve yurt dışındaki faaliyetlerini Türkiye'de altı ve Çin'de bir olmak üzere, toplamda yedi ayrı tesiste sürdüren firmanın Osmangazi Köprüsü, Donbass Arena Stadyumu, Moskova Naberzhnaya Kulesi, Yayva Doğalgaz Kombine Çevrim Santrali gibi önemli ve geniş hacimli projelerin altında imzası bulunmaktadır.

50 YEARS IN THE SECTOR: ÇİMTAŞ

With a history of nearly fifty years, Çimtaş Group provides engineering, fabrication and assembly services in the energy, petroleum and construction sectors. Çimtaş's main business lines are steel bridges, high structures, energy facilities, industrial buildings, and stadiums. Continuing its national and international operations in seven different facilities - six in Turkey and one in China - the company has so far completed major grand scale projects such as Osmangazi Bridge, Donbass Arena Stadium, Moscow Naberzhnaya Tower, Yayva Combined Cycle Natural Gas Power Plant.



NADİR BİTKİLER VE VAHŞİ HAYVANLAR İÇİN GÜNDE 10 BİN ADIM

10 THOUSAND STEPS A DAY FOR RARE PLANTS AND WILD ANIMALS

1915Çanakkale ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi, üzerinden geçtiği coğrafyadaki biyoçeşitliliği korumak için hem suda hem de karada ekolojik çalışmalar yürütüyor. Bu kapsamda, otoyol güzergâhı boyunca nadir bitkilerin tohumları toplanıyor, vahşi hayvanların otoyoldan geçebilmesi için ekolojik bir köprü tasarlanıyor.

1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway Project is engaging in various ecological studies and practices both in water and on land with an aim to preserve the biodiversity of the geographical region it is crossing through. In this context, seeds of rare plants found along the motorway route are collected, and an ecological bridge is designed to facilitate the crossing of wild animals over the motorway. ©CENK KALAVA

**Otoyol güzergâhında
üç nadir bitki türü
tespit edilmiş durumda.
Three rare plant species
have been detected
along the route of the
motorway.**

“**TÜRKİYE** biyoçeşitlilik açısından çok zengin bir ülke. 2012 verilerine göre bu coğrafyada 11.466 farklı bitki çeşidi var. Bunların yaklaşık yüzde 32’si endemik, yani ülkemize özgü. Tüm Avrupa’da bu sayı toplamda ancak 12 bini buluyor. Avrupa’da endemizm oranı da yaklaşık yüzde 23.”

1915Çanakkale ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi kapsamında doğa koruma çalışmalarını yürüten Ekolog

Gizem Arıkan, Türkiye’nin ekolojik zenginliğini bu sözlerle vurguluyor. Arıkan, otoyol ve köprü projesinin biyoçeşitlilik üstüne etkilerinin incelenmesi ve yönetilmesinden sorumlu.

Ancak tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de doğal alanlar hızla azalıyor. Yeni yerleşim ve tarım alanlarının açılması, yangınlar, meraların azalması nedeniyle aşırı otlatmanın artması, bitki çeşitliliğinin korunması konusundaki en büyük engeller. Arıkan bu engelleri “kontrol edilebilenler” ve “kontrol edilemeyenler” olarak ikiye ayırıyor. İnşaatlar kontrol edilebiliyor, çünkü etkileri öngörülebiliyor ve bunların azaltılması için planlar yapılabilir.

“**TURKEY** is a very rich country in terms of biodiversity. According to findings in 2012, there are 11466 different kinds of plants in this region. Nearly 32 percent of these plants are endemic, meaning they grow only in our country. Throughout Europe, the total number is only 12000. The ratio of endemism in Europe is 23 percent.”

The ecologist Gizem Arıkan who runs the practices in relation to protection of nature as part of the “1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway” highlights Turkey’s ecological abundance with the above statement. Arıkan is responsible for the study and management of the impacts of the motorway and bridge project on biodiversity.

However, as in the rest of the world, in our country too, natural areas are diminishing at an alarming speed. New settlements and agricultural areas, fires, increased excessive grazing due to a decrease of pastureland constitute some of the major obstacles standing in the way of protecting biodiversity. Arıkan classifies these obstacles in two groups: “controllable” and “uncontrollable”. Constructions can be controlled because their impacts can be foreseen and plans can be put in place to reduce them.

As part of the detailed Environmental and





1915Çanakkale ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi için hazırlanan detaylı Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) raporu kapsamında otoyol güzergâhında üç nadir bitki türü tespit edilmiş durumda. Bunlar endemik olmasa da sadece Marmara Bölgesi ve Ege kıyılarında rastlanabilen, sayıları giderek azalan, nesli tükenmekte olan türler: *Ferulago confusa* - Günlükotu, *Rorippa thracica* - Tüylüdüzbağa, *Thymus atticus* - Ergenekekiği.

Günlükotu yöre halkı tarafından çok fazla bilinen ve toplanan bir bitki değil ama antibakteriyel özelliği hakkında bilimsel çalışmalar bulunmakta. Tüylüdüzbağa daha çok keçilerin yediği bir tür. Makilik alanlarda da rastlanabiliyor ama genellikle mera alanlarında bulunuyor. Ergenekekiği ise adı üstünde, yabancı bir kekik türü. Yöre halkı tarafından zaman zaman toplanıp kullanılıyor. Bu türleri korumak için tohumlarının toplanarak Ankara'daki Türkiye Tohum Gen Bankası'na gönderilmesi ve bu tohumların bölgede yaygınlaştırılması için çalışmalar sürüyor.

Arıkan işinin zorluklarını şöyle anlatıyor: "Bu türler ÇSED raporunda saptanmıştı. Yaklaşık

Social Impact Assessment (ESIA) report prepared for the "1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway" project, three rare plant species have been detected along the route of the motorway. Although they are not endemic, they're still endangered species that can only be detected on the coasts of Marmara and Aegean regions: *Ferulago confusa*, *Rorippa thracica* and *Thymus atticus*.

Ferulago confusa is not widely known or gathered by the locals but there are scientific studies about its antibacterial qualities. *Rorippa thracica* is consumed mainly by goats and can be found to a certain extent in maquis shrubland but more generally in pastures. *Thymus atticus*, as the name suggests, is a kind of thyme and is gathered and used by the locals. In order to make sure that these species are preserved, work is under way to collect their seeds and send them to the Turkish Seed Gene Bank in Ankara and increase the population of the species in the region.

Arıkan elaborates on the challenges of her job: "These species were ascertained in the ESIA report. Their approximate locations were also marked. Still, I made some trips outside the boundaries of the site. Since the individuals are few in number, we need to cover an extended area to be able to gather more seeds. It is not possible to find all of them together in one place. Gathering them one by one is very time-consuming because of the distances we must cover. We began to gather seeds in June 2019 and the number of seeds we have gathered since then is not enough because wild seeds are not always fertile. For example, only 10 out of 100 seeds may be fertile. And sometimes this number can be as many as 50 or 60. Preservation conditions are

also important. Even if they are preserved in the best possible conditions, the longer the wait, the lower the germination quality. Therefore we need to gather as many seeds as possible. Of course we must do this without damaging those already in the area. We have to keep them in close check because seeds do not all mature on the same day. It is very important to pick them regularly during the maturation period.

Animals eat mainly the flowery and fruity parts of *Rorippa thracica*, so the plant cannot shed an adequate amount

Nadir bitkilerin tohumları Ankara'daki Türkiye Tohum Gen Bankası'na gönderilerek koruma altına alınıyor.
The seeds of rare plants are sent to the Turkish Seed Gene Bank in Ankara for purposes of preservation.

olarak buldukları yerler de verilmişti. Ben yine de saha dışında geziler yaptım; birey sayıları az olduğu için, daha çok tohum toplayabilmek adına olabildiğince fazla alana yayılmak gerekiyor. Hepsini topluca bir arada bulmak mümkün değil. Birer, ikişer toplamak, aradaki mesafe farkından dolayı çok vakit alıyor. Haziran 2019 itibarıyla toplamaya başladığımız tohum sayısı yeterli değil, çünkü yabancı tohumlar her zaman fertil olmayabiliyor. Mesela 100 taneden sadece 10 tanesi fertil çıkabilir. Bazen de bunların sayısı 50-60'ı bulabilir. Tohumu saklama koşulları da önemli. En iyi koşullarda saklansa bile ne kadar uzun bekletilirse çimlenme kalitesi de o kadar düşüyor. Bu sebeple olabildiğince çok sayıda tohum toplamamız gerek. Tabii bunu, alandakileri de yok etmeden yapmalıyız. Sürekli takip etmemiz gerekiyor, çünkü tohumların hepsi aynı gün içinde olgunlaşmıyor. Olgunlaştıkları dönemde düzenli olarak toplamak çok önemli.

Hayvanlar ağırlıklı olarak Tüylüdüzbağa'nın çiçekli ve meyveli kısımlarını yiyor. Bu nedenle de bitki yeteri kadar tohum dökemiyor. Çok sayıda birey tespit ettiğim bir alana, olgunlaşan tohumları toplamak için gittiğimde otlayan hayvan sürüleri de karşıma çıkabiliyor. Çoğu zaman onlar otlarken ben de bir yandan tohumları toplamaya çalışıyorum. Günlükotu daha yaygın olsa da birey sayısı az. Örnek vermek gerekirse, başka türlerde 50 birey bir arada bulunabilirken Günlükotu söz konusu olduğunda sadece beş veya 10 birey yan yana. Yeterli sayıda tohum toplamak için çalışmalarımıza önümüzdeki sezon da devam edeceğiz. Hatta toplama çalışmalarımızı inşaat alanlarının dışına da taşımayı planlıyoruz."

Tohum toplama çalışmalarındaki avantaj ise bu nadir türlerin çokyıllık bitkiler olması. Yani kökleri her zaman toprakta olan ve yeşermeye devam eden türler... Kökleriyle toplanmadıkları sürece yok olma ihtimalleri, tek yıllık türlere göre daha düşük.

Hayvan Geçişleri için Alternatif Formüller

Bölgede pek çok yabancı hayvan türü yaşıyor. Planlamalar arasında, bu hayvanların otoyola girmesini engelleyecek çözümler de var. Mesela yol kenarlarına çitler yapılacak ve böylece hem hayvanların hem de otoyolu kullanan sürücülerin güvenliği sağlanacak. Ancak çit yapmakla iş bitmiyor. Otoyolların bir dezavantajı da yabancı hayvan sürülerini bölmesi. Bu yüzden çiftleşme olasılıkları düşüyor. Ayrıca, önceden daha geniş bir

of seeds. It may be that I go to an area, where I previously detected a large number of individuals, to collect the seeds that have matured and I encounter herds of grazing animals. More often than not, I try to gather the seeds while they continue to graze. *Ferulago confusa* is more widely spread but the number of individuals is few. For example, when other species are concerned, you may find 50 individuals all together in one place, but with *Ferulago confusa*, you'll find only 5 or 10 of them together. We will be continuing our work in the next season so that we can gather an adequate number of seeds. In fact, we are planning to extend our gathering work beyond the borders of the construction sites."

One advantage of this seed gathering practice is the fact that these rare species are perennial plants. In other words, their roots are always in the ground and they continue to bloom through the years. As long as they are not uprooted, their chances of extinction are much less than annual plants.

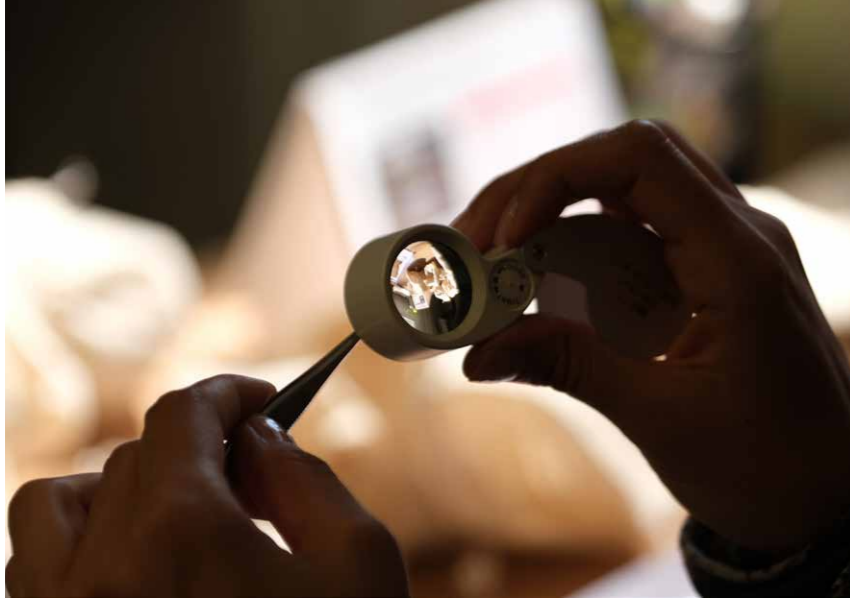
Alternative Solutions for the Passage of Animals

Many wild animal species live in the region. The planning includes solutions to prevent these animals from entering the motorway. For example, fences will be built along the roadsides to ensure the safety of both the animals and the drivers. Of course, just building a fence is hardly enough. One disadvantage of motorways is that they divide herds of wild animals, which consequently reduces their possibilities of reproduction. Furthermore, the species that normally hunt in a wider area will end up having to hunt in smaller areas after the motorway. Therefore, an ecological bridge is going to be built over the Malkara-Çanakkale Motorway to facilitate the passage of animals. Humans and vehicles will have no access to it.

As part of the ESIA report prepared for the project, the mammals in this region (red fox, wolf, coyote, badger, beech marten, weasel and wild boar) and their locations have been ascertained. In addition to these, Gizem Arıkan reports that according to the locals, roedeers also live in this

Ekolojik köprü için en uygun nokta saptanmış durumda.

The most suitable location for the ecological bridge has already been determined.



alandan avlanan türler, otoyolla birlikte parça parça, daha küçük alanlarda avlanmak zorunda kalacak. Bu nedenle Malkara-Çanakkale Otoyolu üzerine yabancı hayvan geçişleri için, insan ve araçlara kapalı bir ekolojik köprü yapılacaktır.

Proje için hazırlanan ÇSED raporu kapsamında bu bölgedeki memeliler (kızıl tilki, kurt, çakal, porsuk, kaya sansarı, gelincik ve yaban domuzu) ve konumları saptanmış durumda. Ayrıca Gizem Arıkan'ın aktardığı üzere, yöre halkına göre bölgede karacalar da yaşıyor.

Su kaynaklarına yakın, ormanlık alanlardan oluşan üç ayrı bölge söz konusu. Bu alanlar, yabancı hayvanların ihtiyaçlarını karşılamaya ve yuva yapmalarına elverişli olsalar da ekolojik köprü inşası için uygun değil. Bu bölgelerde otoyolun yapısı ve hayvanların başka karayollarına yönlendirilmemeleri önemli çünkü... Suya ve besine ulaşabilmek için çitlerle çevrilmemiş olan diğer yollara girmemeleri gerekiyor. Menfez

region.

There are three distinct areas that are close to the water sources and are composed of forestland and woods. Even if these areas supply the animals with sufficient resources to eat and shelter, they are not suitable for the construction of an ecological bridge. In these areas the structure of the motorway is very important. Directing the animals to other motorways must be absolutely avoided. While searching for water and food, they shouldn't be able to enter other roads that are not fenced-off. The culverts can sometimes be used by small mammals like coyotes, foxes and weasels. There are many culverts in the Malkara-Çanakkale Motorway but an ecological bridge needs to be built for large mammals like wild boars and roe deers.

The most suitable location for the ecological bridge has already been determined. Since there was no document regarding the design criteria and details of earlier ecological bridges, Arıkan and her team started off by scanning international resources. "We are planning the bridge to be 40 metres wide. We are also trying to determine the thickness of the soil because the roots of the plants to be used in the landscape design must not damage the concrete underneath. Even though we will not be using high trees with deeply penetrative roots, we still need to create a landscape with shrubbery, short oaks, other kinds of shrubs and a nonarboreal layer, which will complement the scenery of this region. This is an important aspect of the work as it will enable the animals to accept the bridge as part of their habitat and start using it.

Also, in order to avoid disrupting the passage of nocturnal animals, we need to take measures to stop the lights reflecting onto the ecological bridge from the motorway. There is a possibility of using pieces of rocks to block the cars. These rocks can also create a habitat for reptilian species such as snakes and lizards."

According to Gizem Arıkan, despite all measures, it may take four to five years for the animals to start using this bridge, as they will need time to experience the bridge and grow accustomed to it. Therefore, she's of the opinion that after the construction of the bridge, a scientific study observing the animals' behaviours can be beneficial.

Arıkan relays that the employees are educated about wild life in health and safety meetings. Being informed by a motorway team working on the banks of the brook about a turtle they sighted, and the decline of snake-killing incidents following briefings clarifying the non-poisonous nature of the

geçitlerini çakal, tilki ve sansar gibi küçük memeliler kullanabiliyor. Malkara-Çanakkale Otoyolu'nda çok fazla menfez geçit var ama yaban domuzu ve karaca gibi büyük memeliler için bir ekolojik köprü inşa edilmesi gerekiyor.

Ekolojik köprü için en uygun nokta saptanmış durumda. Daha önce yapılan ekolojik köprülerin tasarımı kriterleri ve detaylarına ilişkin bir doküman oluşturulmadığı için Arıkan tasarım ekibiyle birlikte çalışmalara yurt dışı kaynaklarını tarayarak başlamış. "Köprü'nün 40 metre genişliğinde olmasını planlıyoruz. Toprak kalınlığını da belirlemeye çalışıyoruz, çünkü peyzaj için kullanacağımız bitkilerin kökleri alttaki betona zarar vermemeli. Kökleri çok derinlere giden yüksek ağaçlara yer vermesek bile, bu bölgenin manzarasını tamamlayacak çalılıklar, kısa boylu meşeler ve diğer çalı türleri ile otsu tabakanın ağırlıkta olduğu bir peyzaj yaratmamız gerekiyor. Yabancı hayvanların köprüyü yadırgamadan kullanmaları açısından önemli bir unsur bu.

Ayrıca gece aktif olan türlerin geçişlerini engellemek için otoyoldan gelen ışıkların ekolojik köprüye vurulmaması adına da önlem almalıyız. Araçları engellemek için kaya parçaları kullanımı söz konusu. Kaya parçaları, kertenkele ve yılan gibi sürüngen türler için de yaşam alanı yaratacaktır."

Gizem Arıkan'a göre tüm önlemlere rağmen, hayvanların bu köprüyü kullanmaya başlamaları dört-beş yılı bulabilir; zaman içinde deneyimleyerek köprüye alışmaları gerekiyor çünkü. Bu nedenle köprü inşasından sonra, hayvan davranışlarına ilişkin bir bilimsel izleme çalışması yapılmasının da faydalı olacağı görüşünde.

Arıkan, iş güvenliği toplantılarında çalışanlara yabancı hayata ilişkin bilgiler verildiğini aktarıyor. Dere kenarında çalışan otoyol ekibinin bir kaplumbağa görünce hemen ona haber vermesi ve bölgedeki türlerin zehirli olmadığına dair bilgilendirmeler yapıldıktan sonra öldürülen yılan sayısında azalma olması, bu çalışmaların olumlu sonuçları.

Yöre halkı da Arıkan'ın çalışmalarına yakın ilgi gösteriyor: "Ekoloğun ne iş yaptığını anlatmakla başlıyoruz. Köylüler ve çobanlarla gördükleri türler, topladıkları bitkiler hakkında konuşuyorum. Bu konular ilgilerini çekiyor. Projenin ve çalışanların doğayı koruduklarını bilmek, yapılan işe daha çok güven duymalarını sağlıyor." •

species in the region are among the positive outcomes of this practice.

The locals also show interest in Arıkan's work: "We start by explaining what the ecologist does. I talk to the villagers and shepherds about the species they see and the plants they gather. These subjects are of interest to them. Knowing that the project and the employees are protecting nature instils trust and strengthens their confidence about the work." •

İş güvenliği toplantılarında çalışanlar, yabancı hayata dair bilgilendiriliyor.
Employees are educated about wild life in health and safety meetings.



TARİH YAZACAK BİR İŞ BİRLİĞİ

A HISTORICAL COLLABORATION

Çanakkale'nin önemi ve temsil ettikleri, içinde bulunduğu coğrafyanın çok ötesine uzanıyor. 1915Çanakkale Projesi de benzer bir şekilde, güçlü bir uluslararası simge olma yolunda. Türk ve Koreli firmaların ortak uzmanlıkları ve iş birlikleri, dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsünü tamamlayarak bir rekora imza atacak. Koreli yöneticilerden bu projenin kariyerlerinde ne anlam ifade ettiğini dinliyoruz.

Çanakkale's significance and what it represents far surpasses the boundaries of its geography. Similarly, the 1915Canakkale Project is destined to become a powerful international symbol. The shared expertise and collaboration of Turkish and Korean corporations will result in a record-breaking achievement with the construction of the longest mid-span bridge in the world. We have asked the Korean executives to tell us about the significance of this project in terms of their individual careers.

YAVUZ HARANI

“Kariyerim süresince Kore'nin en uzun asma köprüsünün inşasında çalışma imkânım oldu. Şimdiyse, dev bir köprü inşa etme fırsatını yakalamış bulunuyorum.”

“Earlier in my career, I had the opportunity to build the longest suspension bridge in Korea. Now, I have an opportunity to build a monumental bridge.”

SEUNGWOOK JEONG



Yaklaşık 25 yıldır Daelim'de yapı mühendisi olarak çalışıyorum. İlk projem Kore'nin en uzun eğik askılı köprüsü olan Seohae Grand Bridge idi; şimdi bu köprü Kore'deki 7. en uzun köprü konumunda. En son eğik askılı köprü projemi tamamladıktan sonra, Geogum Island Link adında bir asma köprü projesinde inşaat müdürü olarak çalıştım. İkinci asma köprü projem Yi Sun-sin Köprüsü idi. O zamanlar dünyanın 4. en uzun asma köprüsü olarak biliniyordu ve halen Kore'nin en uzun köprüsüdür. Yi Sun-sin Köprüsü projesine başlangıçtaki ayrıntılı tasarım sürecinden itibaren dahil oldum ve pilonların inşa sürecinden projenin tamamlanmasına kadar inşaat müdürü olarak hizmet verdim. Köprüyü planlanandan iki ay önce açmamız gerekti çünkü yakınlardaki Yeosu şehrinde düzenlenen Expo 2012'de kullanılacaktı. Bu benim için büyük bir sınavdı ama zamanında yetiştirmeyi başardık. Son olarak da Brunei'de iki gergi askılı köprüyü içine alan Temburong CC3 Köprüsü'nün proje müdürüydüm.

1915Çanakkale Projesi'ne bir ay önce dahil oldum. Şimdiye kadar yaptığım gözlemler doğrutusunda doğal çevrenin, özellikle de rüzgâr ve dalgaların bize en büyük zorluğu çıkaracağını söyleyebilirim.

I've been working as a structural engineer at Daelim for around 25 years. My first project was the longest cable stayed bridge named Seohae Grand Bridge in Korea - now the 7th longest bridge in Korea. After completing one final cable-stayed bridge project, I joined a suspension bridge project called Geogum Island Link in the capacity of construction manager. My second suspension bridge project was the Yi Sun-sin Bridge project. It was known as the world's 4th longest suspension bridge at that time and it's still the longest in Korea. I was involved with the Yi Sun-sin Bridge project from the detailed design stage and I served as the construction manager from the pylon construction until the completion of the project. We had to open the bridge two months earlier than the scheduled date because it would be used at the Expo 2012 held in the neighbouring city of Yeosu. It was a great challenge for me, but we managed to open it on time for the Expo. And finally, I was the project

Elbette ilgili devlet kurumunun sağladığı istatistikler ve kendi meteorolojik ekipmanımızdan elde ettiğimiz verileri kullanarak bölgenin tipik hava koşulları üzerine yaptığımız araştırmalara dayanarak inşaat sürecimizi ve proje takvimimizi en verimli olacak şekilde düzenleyeceğiz. Daha önce çalıştığım köprü projelerinden edindiğim deneyimlerimi de tabii ki burada kullanacağım.

Kariyerim süresince Kore'nin en uzun asma köprüsünün inşasında çalışma imkânım oldu. Şimdiyse, dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olacak dev bir köprü inşa etme fırsatını yakalamış bulunuyorum. Böylesine zorlu bir projede çalışmak, köprü inşasında uzmanlaşmış birçok mühendisin arzusudur diye düşünüyorum. O bakımdan, bu projeye proje müdürü olarak dahil olma fırsatına eriştiğim için onur duyuyorum ve kendimi çok talihli sayıyorum. Bu proje hem benim için hem de şirketim için çok önemli. Kore'de ve Asya kıtasında çok sayıda köprü inşa ettim. Ama bu Avrupa'da yaptığımız ilk köprü. Bu projeyi başarılı bir şekilde tamamlamanın bize dünyanın çeşitli yerlerinde yeni pazarlar açacağına inanıyorum. Yöneticilerin farklı kültürel altyapılardan gelmeleri, inşaat işinin olmazsa olmaz bir ögesi olan takım ruhunu yaratmak konusunda kolaylıkla engel oluşturabilirdi. Ama tüm iş arkadaşlarımız birbirlerini anlamak ve birbirlerinden bir şeyler öğrenmek için günbegün çaba sarf ediyor, hem kendilerini geliştirmek hem de projeye değer katmak için birlikte çalışıyorlar. Ortak şirketlerin her birinin güçlü yanlarını maksimum düzeyde kullanarak ve geliştirerek bu projeyi başarıyla tamamlayacağımıza inanıyorum. ●



manager of Temburong CC3 bridge project embodying two cable-stayed bridges in Brunei.

I joined the 1915Çanakkale Project only a month ago. So far, I have observed that the natural environment, especially the wind and waves, will present us with the biggest challenges. We will optimize the construction sequence and the project schedule based on the study of the typical weather conditions in the region using statistics provided by the government agency and our own meteorological equipment. Furthermore, I will of course be using my previous hands-on experience from the earlier bridge projects I've worked on.

Earlier in my career, I had the opportunity to build the longest mid-span suspension bridge in Korea. Now I have an opportunity to build a monumental bridge which will be the world's longest suspension bridge. I think that working in such a challenging project may be something all engineers specializing in bridge structures would long for. In that sense, I am very honored and fortunate to have a chance to participate in this project as a project manager. This project is very important both for me and my company. I have built several special bridges in Korea and Asia. But this is the first bridge we are building in Europe. I believe that successful completion of this project will bring more opportunities for us in new markets in other parts of the world. Different cultural backgrounds of the managers could easily have presented an obstacle to the creation of a team spirit which is an essential ingredient of the construction business. However, all our colleagues have been doing their utmost to understand and learn from each other every day, working together to improve and add value to our project. It is my belief that we will complete this project successfully by optimizing the strengths of each partner company. ●

“Melezlerin saf kan türlere veya kültürlere göre daima bir üstünlüğü vardır. Bizim projemiz de farklı kültürleri ve bireyleri aynı potada birleştiren, gerçek anlamda küresel bir proje.”

“Hybrids are always superior to purebred species or cultures, and our project is a truly global project incorporating different cultures and individuals.”

SANG KYUN KIM

Son 24 yılda çok sayıda projede görev aldım ancak 1915Çanakkale'nin bunların içinde en büyük ve anlamlı proje olduğunu söyleyebilirim. Bu projede yer alabildiğim için gerçekten onur duyuyorum ve bu deneyim sayesinde kapasitemi ve becerilerimi artıracağıma inanıyorum.

Türk ve Koreli şirketlerin çalışma tarzlarında birtakım farklılıklar göze çarpıyor. Örneğin, Türk ortaklar hızlı karar vermeye ve işin gidişatına odaklanırken, Koreli ortaklar karar verme süreçlerine ve ayrıntılı analizlere odaklanıyorlar. Ancak bence bu farklılıklar ortak teşebbüsümüze güç kazandırıyor. Melezlerin saf kan türlere veya kültürlere göre daima bir üstünlüğü vardır. Bizim projemiz de farklı kültürleri ve bireyleri aynı potada birleştiren, gerçek anlamda küresel bir proje. Elbette farklı görüşlerin uyumlanması sürecinde harcanan zaman ve enerji bakımından dezavantajlı diyebileceğimiz bir durum. Ancak ekibimiz beraber çalışırken bu sorunun üstesinden gelmiş görünüyor. Bu projeyle Türkiye'nin ve dünyanın gurur duyacağı çok önemli bir yol ve köprü inşa ediyoruz. Halkın beklentilerini karşılamak ve Yap-İşlet-Devret modelinde başarılı olmak için, belirlenen takvime sadık kalmak çok önemli. Projenin başlangıcında, kontrol etmekte güçlük çektiğimiz bazı zorluklar yaşadık; gerek teknik gerekse başka konularda. Bu sorunları çözebileceğimizden ve hedeflerimize ulaşabileceğimizden çok emin değildik. Bence böyle bir kaygıyı ve güvensizliği aşmak verilmesi gereken en büyük sınav olabilir. Daha önce de söylediğim gibi, takvime bağlı kalarak hedeflerimizi gerçekleştirmek bizim için çok önemli. Yönetim Kurulu'nun çabaları sayesinde, Ağustos ayından beri hatırı sayılır bir ilerleme kaydettik. Hedeflerimize ulaşacağımız konusunda kendimize güveniyoruz ve ben bundan dolayı mutluyum. Bu ilerleme benim için gerçekten unutulmaz ve çok özel bir anlam ifade ediyor. ●



I have been involved in many projects over the last 24 years, but this is the biggest and the most meaningful one. My experience in this project will enhance my capabilities and I am truly honored to be able to participate in this project.

Turkish and Korean companies seem to work a bit differently. For example, Turkish partners focus on fast decision making and the direction of work, while Korean partners focus on the process of decision making and the detailed analysis. However, I think these differences are what make our joint venture stronger. Hybrids are always superior to purebred species or cultures and our project is truly a global project with these different cultures and members. On the other hand, it is a disadvantage to spend energy and time in the process of coordinating opinions, but this problem has been almost solved while working together.

Our project is building a very important road and bridge that will be the pride of Turkey and history of the world. In order not to disappoint people and in order to succeed as a build-operate-transfer business, it is very important to achieve the targeted schedule. But in the early days of our project, we faced technical or other difficulties that were very difficult to control. We were not sure if we could solve these problems and achieve our goals. I think to erase this kind of anxiety and distrust is the biggest challenge.

As I said earlier, the achievement of the target schedule is very important for us. With the efforts of the Board of Directors, significant progress has been made since August. We now have confidence that we will achieve our goals and I feel happy about that. So this progress is unforgettable for me. ●

“Daelim bünyesinde 20 yıldır çeşitli projelerde çalışmakta ve deneyim kazanmaktayım. Tüm bu projeler arasında, 1915Çanakkale muhtemelen benim için en anlamlı olanı.”

“I’ve been working and gaining experience in various kinds of projects for 20 years in Daelim. Out of all these projects, 1915Çanakkale is probably the most meaningful for me.”

JIHUN KIM

Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünü inşa ediyoruz ve en büyük zorluklar denizdeki inşaat çalışmaları ile zamana karşı yarışmak zorunda olmamız. Bunların yanında, beklenmedik hava değişimlerini, faaliyetler arasında hazırlanmak için yeterli zaman olmamasını da zorluk çıkaran diğer etkenler arasında sayabiliriz. Ancak tüm bunları birlikte aşabileceğimize güvenimiz tam. Daelim bünyesinde 20 yıldır çeşitli projelerde çalışmakta ve deneyim kazanmaktayım. Tüm bu projeler arasında, 1915Çanakkale muhtemelen benim için en anlamlı olanı. Dünyanın en uzun asma köprüsünün inşasında görev alıyor olmak benim için büyük bir onur. Farklı kültürlerden insanlarla çalışmak o kadar kolay değil. Farklı yaklaşımlarımız ve çalışma şekillerimiz var. Doğal olarak birbirimizi anlamamız ve gerçek bir iş birliği yapabilmemiz bir yılı aşkın bir zaman aldı ve halen bu konuda gayret gösteriyoruz. Hiç şüphe yok ki, Türkiye’deki inşaat uygulamalarını çok iyi bilen Türk meslektaşlar ve asma köprü yapımında uzman olan Koreli meslektaşların birleşimi harika bir sonuç yaratıyor. Ben ilk ihale aşamasından bu yana projenin içindeyim. O yüzden ihalenin sonucunun açıklandığı an, benim için en unutulmaz andı. Ayrıca son tabliye kesitinin yerleştirilmesi operasyonunun da oldukça unutulmaz olacağını düşünüyorum. ●

We are constructing the longest mid-span suspension bridge in the world, and the greatest challenge is the off-shore construction work within a tight schedule. Besides this, unexpected weather changes, limited preparation time between activities, etc. are the other variables that present further challenges. Nevertheless, we are sure that we can overcome them together. I’ve been working and gaining experience in various kinds of projects for 20 years in Daelim and out of all these projects, 1915Çanakkale is probably the most meaningful for me. Participating in the construction of the world’s longest suspension bridge is an honour for me. Working together with people from different cultures is not so easy. We have different approaches and different ways of working. Naturally it has taken more than a year to understand and collaborate with each other and we are still working on it. Without a doubt, Turkish colleagues experienced in Turkish construction practices and Korean colleagues who have expertise in the construction of suspension bridges make a fantastic combination. I have been involved in this project since the initial stage of tender. So the day when the result of the tender was revealed was the most unforgettable moment for me. Also I foresee that the final deck segment installation will be quite unforgettable. ●



“Çok kültürlü bir ortak girişimiz. Bu bizim için büyük bir fırsattı ama aynı zamanda projenin en büyük zorluklarından biri de bu.”

“We are a multi-cultural joint venture. This was a great opportunity for us but also one of the greatest challenges of this project.”

EVANS (HANSOL) PAIK

Kısıtlı zamanda yoğun program takip eden bir projeyi yönetmek bizim için büyük bir sınavdı. Öte yandan tüm kariyerim boyunca uzun açıklıklı asma köprülerin inşasında görev aldım. Bir mühendis olarak, dünyanın en uzun asma köprüsünün inşaatında çalışmak benim için büyük bir onur. Çok kültürlü bir ortak girişimiz. Bu bizim için büyük bir fırsattı ama aynı zamanda projenin en büyük zorluklarından biri de bu. Çünkü partnerlerin her birinin kendine özgü zayıflıkları ve kuvvetli yanları var. Başlangıçta birbirimizi anlamamız çok zordu ama bu farklılıkları aşmayı başardık ve şimdi çok güzel iletişim kuruyor ve birlikte çalışabiliyoruz. Kaide için önceden montajı yapılmış donatı kafesinin başarıyla yerleştirildiği anı asla unutamam. Yapılması 10 ay sürmüştü. Bu metodu dünyada ilk planlayan ve uygulamaya koyan ekip biz olduk. ●

Managing a project within a tight schedule is a great challenge for us. On the other hand, I’ve been working in long-span suspension bridge constructions throughout my entire career. As an engineer, participating in the construction of the world’s longest suspension bridge is a great honor for me. We are a multi-cultural joint venture. This was a great opportunity for us but also one of the greatest challenges of this project. Because each partner has their strengths and also weaknesses. At the beginning, it was very difficult to understand each other but we managed to overcome these differences, and now, we are all able to communicate and work in harmony. I shall never forget the moment when the preassembled rebar cage for plinth was successfully installed. It had been 10 months in the making. Our joint venture team was the first in the world to plan and implement this method. ●

“İki kıtayı birbirine bağlayan
bu tarihi projenin bir parçası
olduğum için gururluyum.”

“I am proud to be a part of this
historical project which will
connect the two continents.”

DOO YOUNG CHOI

1915Çanakkale gibi mega projelerde sağlık, güvenlik ve çevresel yönetimin en önemli zorluklar olabileceğini daima aklımda tutarım. Bu anlamda hem köprü hem de yol çalışmalarımızda yüksek standartlarımızdan kesinlikle ödün vermiyoruz. Köprü mühendisleri doğal çevreden ve fırtınalı hava koşullarından kaynaklı çeşitli zorlukların üstesinden gelmek durumundalar çünkü çalışmaların büyük bir kısmı su üstünde gerçekleşiyor.

Otoyol inşaatı, insanların kullandığı geniş alanlarla etkileşimi sebebiyle sosyal açıdan dikkatli yönetilmesi gereken bir işdir. Özellikle yerleşim yerlerine yakın yapılan çalışmalarda gerekli hassasiyeti gösteremezsek karşımıza bazı sosyal sorunlar çıkabilir. Ancak deneyimimiz ve uzmanlığımız sayesinde bu sorunların üstesinden gelebileceğimize inanıyorum. Gerek Türklerin gerekse Korelilerin çok iyi iletişimciler olduklarını ve önceden tanışmıyor olsalar bile birlikte nasıl iyi çalışabileceklerini içgüdüsel olarak bildiklerini fark ettim. Her iki toplumun insanları da çalışkan, akıllı, sabırlı ve sorumluluk duygusu çok yüksek bireyler. Farklı kurumsal kültürlerin farklı bakış açılarına sahip olduklarını ve aynı konuları farklı şekillerde ele aldıklarını düşündüğüm zamanlar oldu. Ama bu farklılık bir engel teşkil etmekten ziyade, herkes için en iyi olan sonuca varmamızı ve ilerleme kaydetmemizi sağlayan bir etken oldu.

İki kıtayı birbirine bağlayan bu tarihi projenin bir parçası olduğum için gururluyum. Arkadaşlarım ve ailem için Türkiye’de çalıştığımı sık sık merak ediyorlar. Onlara projenin boyutunu ve büyüklüğünü anlatmaya çalıştığım zaman, hayrete düşüyor ve benimle gurur duyuyorlar. Kariyerimde geldiğim bu aşamanın benim için her şeyden önce kişisel anlamı çok büyük. Bu mega projeyi zamanında bitirdiğimizi ailem ve arkadaşlarımla paylaşmaktan ve yüzlerindeki hayret ifadesini bir kere daha görmekten çok mutluluk duyacağım. Bir gün şantiye müdürleri ofisime geldiler. Şantiyede ilk beton dökümünün anısına bir mektup kaleme alınmıştı ve benden onu imzalamamı rica ettiler. Mektupta şöyle yazıyordu: “Çanakkale Otoyolu Projesi’nin ilk betonunu bugün, 23 Kasım 2018 tarihinde döktük. Dileğimiz bu yapının Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunun 95. yıldönümüne layık olması, gelecek kuşakların gurur kaynağı olmasıdır. Bu projenin her biriminde ve her seviyesinde gösterdikleri çabalar için tüm çalışanlarımıza minnettarız.” İşte bu hayatımda unutulmaz bir andı! ●



I always keep in mind that health, safety and environmental management can be the most important challenges in mega projects such as 1915Çanakkale. In this regard, we are quite uncompromising about our high standards both for the bridge and the motorway. Bridge engineers have to overcome various challenges presented by the natural environment and the inclement weather conditions since most of the works are carried out on the water.

Motorway construction is a work that needs to be carefully managed in social aspects because of its interaction with large areas of human use. Social problems may arise if we do not show the necessary sensitivity in the works carried out especially near the settlements. However, I believe that we can overcome these problems with our experience and expertise. I have come to realise that the Turks and Koreans are both great communicators and they intuitively know how to best collaborate with each other even though they’ve never met before. They are both hard-working, wise, and patient and share a strong sense of responsibility. There have been times when I thought that different corporate cultures may have different points of view and different ways of handling the same topics. But rather than becoming an obstacle, these differences often helped us arrive at the best solutions for everybody and make progress.

I am proud to be a part of this historical project which is connecting two different continents. My family and friends often wonder why I am working in Turkey. So when I try to explain the scale and magnitude of the project, they are amazed and feel proud of me. This stage in my career has more significance for my personal life than anything else. I will be very happy to share with my friends and family that we have managed to complete this mega project on time and see the astonished look on their faces once again. One day, the site engineers paid a visit to my office. They asked me to sign a letter commemorating the laying of the first concrete on site. The letter said: “We have laid the first concrete of Çanakkale Motorway Project on this day, 23 November 2018. We wish this to be a work that will be worthy of the 95th anniversary of the Republic of Turkey and a source of pride for the future generations. We are grateful to all of our employees for their efforts in every unit and every level of this project.” That was an unforgettable moment in my life! ●



“En büyük sınavımızı
doğaya karşı veriyoruz.”
“Nature presents us with the
greatest challenge.”

DAVID (DONG-WON) LEE

İhale aşamasından bu yana bu projenin içindeyim ve bu köprünün inşasını üstlenen muazzam ekibin bir parçası olma şansına sahibim. Burada en büyük sınavımızı doğaya karşı veriyoruz. En fazla zorlukla Ağustos ve Eylül aylarında rüzgârlı hava koşullarıyla boğuşurken karşılaştık. Ayrıca, bu projede görev alan tüm yöneticiler farklı altyapılardan ve kurumsal kültürlerden geliyor. O yüzden başlangıçta diğer insanları anlamam biraz zaman aldı. Elbette farkındayım ki, farklı kültürlerden iş arkadaşlarını bir araya getiren, çok ortaklı bir projenin özelliği bu zaten.

Benim için şimdiye kadar yaşadığım en etkileyici an kesonların doğru konumlarında batırılması operasyonuydu. Bu işlemle birlikte üstyapı çalışmalarımız başlamış oldu. Gelecekte daha fazla unutulmaz an yaşayacağımıza inanıyorum. ●

I’ve been involved in this project from the tender stage and have had the chance to be a part of the great team building this bridge. Nature presents us with the greatest challenge. The most difficulty we have faced was while working under windy conditions during the months of August and September. Also, all the managers involved in this project have different backgrounds and corporate cultures. So in the beginning it has taken me some time to understand the others. However, I am aware that this is one of the characteristics of this project operated by multiple partners and colleagues from different cultures.

For me, the greatest moment so far was when the caissons were immersed in their right locations which marked the beginning of our superstructure works. I believe there will be more unforgettable moments to come. ●



“KÖPRÜ, TURİZM POTANSİYELİNİ ORTAYA ÇIKARIR”

“THE BRIDGE WILL HELP REVEAL THE REGION’S TOURISM POTENTIAL”

Gelibolu-Lapseki arasındaki feribot seferleri için oluşan uzun kuyruklar sadece sıra bekleyenleri değil, Gelibolu’daki günlük hayatı da etkiliyor. Gelibolu esnafı, 1915Çanakkale Köprüsü’nün kuyruklara son vermesini umuyor.

The long queues for the ferry between Gallipoli and Lapseki affect not only those waiting in line but also the runnings of daily life in Gallipoli. Shopkeepers of Gallipoli hope that the 1915Çanakkale Bridge will bring an end to these long queues.

© SINAN BILGENOĞLU

© YAVUZ HARANI

“Buraya ‘Cadı Kazanı’ Diyoruz”

“We Call This Place ‘the Witch’s Cauldron’, a Den of Trouble and Mischief”

İSMAİL DİKBAŞ Lokantacı Restaurateur

20 yıldır buradayım. Köprü olunca büyük ihtimalle rahatlarız diye düşünüyorum, çünkü geçişler doğrudan olacak. Gemi kuyrukları, hem bekleyenler hem de esnaf için tam bir çile: Gürültü, egzoz dumanı, korna sesi... İnsanlar aileleriyle gelip ağız tadıyla yemek yiyemiyorlar. Ayrıca araç park yeri bulunamadığı için turistik geziler de engelleniyor. Gelenler araçlarından inip şehri dolaşamıyor. Gezemedikleri için de para bırakamıyorlar. Köprü yapılıncaya Gelibolu’nun turizm potansiyeli de ortaya çıkacak diye düşünüyorum. Balık restoranları daha çok müşteri çekebilir. Zaten buranın kültürel değerleri ve inanç turizmi var.

Bir keresinde, dört kişilik gurbetçi bir aileyi müşterimiz olarak ağırlamıştık. Yolda kaza geçirmişler. Giysilerinde kan lekeleri vardı; elleri kolları sarılı, burada yemek yiyorlardı. Trafik sıkışınca TIR’lardan biri kornaya bastı. O anda çocukların feryadını duymanızı isterdim. Çocuklar ağlıyor, anne ağlıyor... Biz de TIR şoförüne tepki gösterdik. Onun üzerine de birbirimize girdik. Benimle birlikte bütün esnaf da kavgaya karıştı. Abartı değil, yaz dönemi boyunca her gün mutlaka bir tartışma oluyor. ‘Cadı kazanı’ diyoruz biz buraya. Baktığımız zaman huzurlu bir yere benziyor, gelen hayran kalıyor. Bir saat geçirdikten sonra ‘Aman Yarabbi, ben nereye gelmişim’ diyor. ●

I’ve been here for 20 years. I believe we’ll breathe easy when the bridge is ready because the transits will be direct. The queues create so much anguish not only for those waiting in line but also for the tradespeople: the noise, the exhaust fumes, the sound of horns... It’s nearly impossible to have a nice, peaceful family dinner here. Touristic trips get cancelled due to the shortage of parking spaces. Those who do come can’t get off their cars to take a walk around town and consequently can’t shop which means the trade is seriously compromised. I think when the bridge is finished, it will help reveal the town’s tourism potential. Fish restaurants will possibly attract more customers. The place already has a heritage of cultural assets and faith tourism.

Once we served an expatriate family of four in our restaurant. They’d suffered a traffic accident on the way here. Their clothes were stained with blood; their extremities in bandages, they were eating here. When the traffic got jammed, a juggernaut sounded a horn. You should have heard the children’s screams at that moment. They were crying, their mother was crying... So I reacted to the truck driver and we ended up in a fight. All the other tradespeople also got involved. I wouldn’t be exaggerating if I told you a fight breaks out here every single day during the summer. We call this place ‘the witch’s cauldron’; a true den of trouble and mischief. From the outside, it looks like a peaceful place, visitors are really impressed at first sight. But after an hour, they say, “Oh my God, where did I come to?” ●

Köprü yapılıncaya Gelibolu’nun turizm potansiyeli de ortaya çıkacak diye düşünüyorum.

I think when the bridge is finished, it will help reveal the town’s tourism potential.



“Toz ve Egzozdan Hasta Oldum”

“Dust and Exhaust Fumes Made Me Ill”

METİN KURT
Berber Barber

Dükkanım hemen yolun kenarında. İş yerlerimizle birlikte biz de toza ve egzozla maruz kalıyoruz. Bu yağlı tozlar ciğerlerimize yapışıyor. Ben bu iskele yüzünden KOAH hastası oldum. Ağır araçların Çanakkale ve Eceabat'tan geçmeleri yasak; hepsi Gelibolu'ya yönlendiriliyor. Burası Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayan en önemli noktalardan biri olduğu için özellikle Ege'den Avrupa'ya giden veya oradan gelen bütün TIR'lar Gelibolu'dan geçmek zorunda. Tabii ki onlar da işlerini yapacaklar, yüklerini taşıyacaklar ama biz iskelenin esnafı olarak mağdur oluyoruz. Köprü olursa en azından büyük araçlardan kurtuluruz. Binlerce araç geçiyor buradan...

Yazın insan ailesiyle, çoluk çocuk deniz kenarında gezmek istiyor ama araç trafiği bunu engelliyor. Bazen 16 kilometreyi buluyor kuyrukların uzunlukları. Yıllar önce bir TIR'ın lastiği buradan geçerken patladı. Komşu dükkanın camları, hatta buzdolabı camları kırıldı. Sahibi hastanelik oldu. Böyle bir tehlike de var ama köprü olunca her konuda rahatlayacağız. İskele yine kalacaktır. Ufak araçlar geçecektir ve bu da Gelibolu esnafına fayda verecektir. İnsanlar kuyrukta sıra kaybetme endişesiyle temel ihtiyaçlarını bile gideremiyorlar. Köprü'nün ulaşım için, insan hayatının güzelleşmesi için, mükemmel bir çözüm olacağını düşünüyorum. Bir hasta taşıyan ambulansı düşünün: bir saatte ulaşacağı hastaneye 10-15 dakikada ulaşacak belki... ●

My shop is right on the roadside. We are exposed to dust and exhaust fumes in our places of business. This oily dust attaches to our lungs. I developed COPD (Chronic Obstructive Pulmonary Disease) because of this port. The passage of heavy vehicles through Çanakkale and Eceabat is actually prohibited; so they are all directed to Gallipoli. As this is an important point that connects Europe and Asia, all 18-wheelers coming from the Aegean going to Europe are obliged to pass through Gallipoli. Of course they have to work, carry their loads etc. but we the tradesmen at the port end up pretty disadvantaged here. With the bridge, at least we will be saved from the burden of heavy vehicles. Thousands of vehicles pass through here...

In the summer, one wants to take a stroll by the sea but the vehicle traffic is a hindrance. Sometimes the queues can be as long as 16 kilometers. Years ago, an 18-wheeler's tyre blew out right here. The windows of shop next door and even the glass door of his refrigerator exploded. The owner was hospitalized. It's just an example of the dangers involved. So when the bridge is finished, we will breathe easy. The port will stay. Small vehicles will still pass and that will benefit the trade in Gallipoli. People can't even see to their basic needs for fear of losing their place in the queue. I think that the bridge will offer a perfect solution for transportation and it will end up improving people's life quality. Imagine an ambulance carrying a patient: an hour long journey will be reduced to 10 or 15 minutes for that patient. ●

**Bazen 16 kilometreyi
buluyor kuyrukların
uzunlukları.**

**Sometimes the
queues can be
as long as 16
kilometers.**



“Misafirlerim Arabalarını Karşıda Bırakıp Geliyor”

“My Guests Leave Their Cars on the Other Side on Their Journey Here”

BURAK YENİ İnternet Kafe İşletmecisi **Internet Cafe Manager**

Doğma büyüme Geliboluluyum. Bir dönem Bursa'da yaşadım. Beş yıldır internet kafe işletiyorum. Bir ayağımız hâlâ Bursa'da olduğu için, haftada üç-dört kere oraya gitmemiz gerekiyor. Feribot yetersiz olduğu için kuyrukta beklemek zorunda kalıyoruz. Acil durumlarda Kilitbahir'e gidip oradan Çanakkale'ye geçtiğimiz, yani yolu 100 kilometre uzattığımız oluyor. Gece yarısı gitmeye veya dönmeye kalksanız bile bazen kuyrukta kalabiliyorsunuz. Köprü yapılıncaya kadar olan yol, sürekli kuyruk olduğu için kullanılmıyor. Köprü yapılıncaya feribotla geçmeyi tercih edenler yine olabilir ama en azından kuyruklar bu kadar uzamaz. Özellikle bayram tatillerinde 10 saat boyunca bekleyenler oluyor. Mesela Bursa'dan misafirlerimiz geliyor. Araçlarını karşıda bırakmalarını söylüyorum. Bunun dışında, şehitlikleri ziyarete gelenler, feribot kuyruğunda kaybettikleri zaman yüzünden Çanakkale merkezi görmeden dönüyorlar. Bence Çanakkale turistik olarak da kalmak istenecek bir yer. Görülecek yerleri, yeme-içme mekanları var. ●

I was born and raised in Gallipoli. I lived in Bursa for some time. I've been running an internet cafe for five years now. I still have certain engagements in Bursa so I need to go there three or four times a week. Since the ferry has inadequate capacity, we end up having to wait in line. In emergencies, we go to Kilitbahir and from there make the trip across to Çanakkale, which adds an extra 100 kilometers to the whole journey. Even if you choose the midnight hour for your departure or return, you can still end up queuing. When the bridge is completed, at least the traffic will ease up. The road stretching from the town's entrance to the ferry port is unusable because of the queues. When the bridge is ready, there may still be some people preferring the ferry but at least the queues won't be as long. Especially on national holidays, the wait may extend to 10 hours. Sometimes we have friends over from Bursa. I advise them to leave their cars on the other side. Those who come to visit the martyrs' cemeteries lose too much time in the ferry queue so they go back without seeing Çanakkale's center. For me, Çanakkale has also touristic appeal as a place where people might like to stay. It has beautiful sites, good restaurants. ●





“Yıllar Önce Yapılması Gerekiyordu”

“It Should Have Been Done Years Ago”

GÖKHAN SARI Otomobil Kiralama Auto Rentals

İnsanlar yıllardır çile çekiyor. Kuyruklar yüzünden otobüsler otogara rahat rahat girip çıkamıyor. People have been suffering torture for years. Coaches can't go in and out of the station because of these queues.

Bu köprü'nün yıllar önce yapılması gerekiyordu. Avrupa'dan buraya üç-dört saatte geliyorlar; buradan karşıya, yani üç kilometrelik yolu, yedi-sekiz saatte geçemiyorlar. İnsanlar yıllardır çile çekiyor. Kuyruklar yüzünden otobüsler otogara rahat rahat girip çıkamıyor. Bu yüzden şehir içinden geçmek zorunda kalıyorlar. Yolcular ayrı, çalışanlar ayrı perişan oluyor. Otomobil bakmaya Bursa'ya gidiyoruz bazen. Eğer kuyrukta beklemek istemiyorsanız sabah saat dört-beş gibi yola çıkmak zorundasınız. Beklenmedik bir işiniz çıkarsa mecburen giriyorsunuz kuyruğa. İlk bakışta, insanlar kendi otomobilleriyle geleceği için köprü bizim işimize zarar verecek gibi gelebilir ama ulaşım kolaylaştıkça gelecek turist sayısı da artacaktır. Sadece bizim açımızdan değil, tüm esnaf açısından iyi olacak. ●

This bridge should have been built years ago. Vehicles reach here from Europe in three or four hours, then it takes them seven or eight hours to cross a distance of three kilometers. People have been suffering torture for years. Coaches can't go in and out of the station because of these queues and they end up having to drive through town. It is hard both on the passengers and the drivers. Sometimes we go to Bursa to check out automobiles. Unless you want to wait in line, you have to set off at four or five in the morning. If anything unexpected comes up, you have no choice but to queue up. At the outset it may seem as if the bridge will affect our business negatively because people will be coming in their own cars. But the easier transportation becomes, the more tourists will come. In the end it will be good both for us and all trades people. ●

“Sanayi Yatırımları da Gelebilir”

“Industrial Investments May Follow Suit”

İSMAİL ÖNDER Taksici Taxi Driver

Trafik yüzünden 10 liralık bir mesafede bir saat kaybettiğim oluyor. Buraya bir köprü yapılırsa sanayi alanında da yatırımlar gelebilir. Köprü, bu memleketin prestijini yükseltecek bence. Ayrıca turizm açısından da faydalı olur. Gezmeye gelenler trafik yoğunluğu nedeniyle park yeri bile bulamayabiliyor. TIR ve kamyon kalabalığının içinde kalmamak için transit geçiyorlar. Böyle bir yoğunluk olmasa gelirler, gezerler; yemek yiyip vakit geçirirler. Gelibolu'da 99 tane türbe var. Türkiye'nin öteki ucundan insanlar buraya, bunları görmeye geliyor. Anzaklar, abideleri ve şehitlikleri geziyor. Yarımada burası... Çok yakında, Ege Denizi kıyısında Saros Körfezi var. Gelibolu merkez, Marmara Denizi kıyısına kurulu. İnsanlar tatil amacıyla burada daha uzun vakit geçirmeye gelebilirler. Hem doğa hem tarih için... Bunun için tabii, bazı turizm yatırımlarının da olması gerekiyor. Kapasite düşük olduğu için otel fiyatları yüksek. Yatırım yapılırsa bu fiyatlar düşebilir. ●

Sometimes the traffic causes me to lose an hour at a distance that costs only 10 liras. When there is a bridge here, industrial investments may follow suit. I believe the bridge will enhance this country's prestige and will benefit the tourism sector. Sometimes it's impossible for the visitors to find parking spaces, they just drive right through to avoid the chaos of heavy trucks and lorries. If it weren't for this density in traffic, they would stop by, take a look around, have a meal, basically spend some time here. In Gallipoli, there are 99 sepulchres. People come here from all over Turkey just to see these. The ANZACs come to see the memorials and the martyrs' cemeteries. It is a peninsula... We have the Saros Bay right by us on the Aegean shore. The center of Gallipoli is located on the Marmara shore. People can come here to spend their vacations, and appreciate both the nature and history... Of course, some investments would be required to develop the tourism sector here. Hotel prices are currently too high because there isn't enough bed capacity. With adequate investment, the prices may come down. ●



“Bayram Öncesi Arabayı Karşıya Bırakıyoruz”

“Before National Holidays, We Take the Car to the Other Side and Leave it There”

SEYHUN FAKİR Kaportacı-Boyacı Body Shop Worker-Painter

Babamların asıl memleketi Biga. Biz de her bayramda köye geçiyoruz. Feribot sırası beklememek için bir-iki gün önceden arabayı karşıya bırakıyoruz, yaya olarak geçiyoruz. Hatta bazen daha da erkenden yola çıkıyoruz. Onun haricinde, Lapseki'den bu tarafa geliş zaten çok sıkıntılı, Çardak'a kadar kuyruk uzanıyor. Köprü olursa bu kuyruk azalacak. Feribot kuyrukları iş hayatımızı da etkiliyor. Benim, Biga'dan, Çanakkale'den, Balıkesir'den hatta İstanbul'dan gelen müşterilerim var. Bu insanlar köprü olursa hiç düşünmeden ve tereddüt etmeden, doğrudan buraya gelebilecekler. Burada yaşayanlar da Çanakkale'deki işlerini çok daha hızlı halledip dönebilecekler. Köprü yapılıncaya Çanakkale ile bu taraf birleşmiş gibi olacak. ●

My parents' hometown is Biga. On every national holiday, we go to our village. To avoid the ferry queues, we take the car across a few days in advance and leave it there. On the actual day, we go across on foot. Sometimes we leave much earlier. Other than that, coming here from Lapseki is a real challenge. The queue extends as far as Çardak. With the bridge, the queue will get shorter. These queues have a negative effect on our businesses also. I have customers coming from Biga, Çanakkale, Balıkesir and even İstanbul. The bridge will help these people get here directly, with no problems, no hesitations. The locals here will get their job done in Çanakkale and return home more swiftly. When the bridge is complete, Çanakkale will be united with this side. ●

Köprü yapılıncaya iki taraf birleşmiş gibi olacak.

When the bridge is done, the two sides will be united.



TIR sıraları ayrıca şehir içi trafiği için de önemli bir problem.

The lines for the 18-wheelers create a problem also for the innercity traffic.

“Köprü ile Kış Sezonu Hareketlenir”

“The Bridge can Liven up the Winter Season”

POLAT AY Turizmci Tourism Professional

Bizim burada en çok karşılaştığımız durum şu: Avrupa'dan gelip bu boğazı geçemeyenler burada bir gece kalmak zorundalar... Yaklaşık dört saate varan beklemler duyuyoruz. Zaten biliyorsunuz, sınırlarda da çok bekliyorlar. Bir de o yorgunluğun üstüne burada da beklemeyi kabullenemiyorlar. O yüzden burada bir yerde konaklamak istiyorlar. Bizim için iyi oluyor aslında, biz de onları ağırlamış, Gelibolu'yu tanıtmış oluyoruz. Ama TIR sıraları ayrıca şehir içi trafiği açısından da önemli bir problem. Çok gürültülü oluyorlar. Kornaları bir yana, geçişleri dahi evleri sarsıyor. O yüzden buranın yeterli olmadığını düşünüyorum. TIR'lar olmasa çok sevimli bir sahil yerleşimi burası aslında. Ama bayramlarda, balkonda oturan insanların, TIR'lara kül tablası fırlattığını duyduk. Köprü yapılıncaya İzmir, Bursa gibi büyük şehirlerden hafta sonu veya kış sezonunda daha çok insan gelir buraya, çünkü projeden öğrendiğimiz kadarıyla ulaşım süresi çok kısılacak.

Aslında köprü şimdiden turizmi hareketlendirdi. Burada çalışanlar ailelerine, arkadaşlarına burayı anlatıyor. Gelibolu'nun tanıtımı oluyor. Gelibolulular da farklı kültürlerle tanışıyor: Korelileri daha önce Gelibolu'da gezerken görme ihtimaliniz çok düşüktü. Şimdi Hindistan'dan da, Kore'den de bir sürü gelen oluyor şehre. Onlar için de çok farklı bir kültür, bizim için de... Şimdiden Korece öğrenmeye başladık örneğin. Jest amaçlı, 'merhaba', 'hoş geldiniz' gibi sözler. ●

The most frequented scenario here is this: People coming from Europe have to stay overnight when they can't make the crossing... We hear that the wait can be nearly four hours. As you know, they already wait for long a time at the borders. On top of that exhaustion, they can't take any more waiting once they get here. So they want to stay overnight. It's good for us actually, we host them and we get to promote Gallipoli. But the lines for the 18-wheelers create a problem also for the innercity traffic. They can be very noisy. The honking aside, they can shake up the houses just passing through. So I don't think this place can take all that. If it wasn't for the 18-wheelers, it would be a really lovely settlement on the shore. Unfortunately, we've heard that people sitting in their balconies on national holidays went as far as throwing ashtrays on the 18-wheelers. When the bridge opens, more people will be coming here from big cities like İzmir and Bursa for the weekends or in the winter season, because we have been informed that the travel time will be reduced considerably.

Actually, the bridge has already livened up the tourism sector. People who work here tell their friends and families about this place. Gallipoli is promoted in this way. And it is also a chance for us to meet new cultures. Seeing Koreans here was a rare possibility before. Now we have people from Korea, India etc. It is a different culture for them, and for us too. We have already learnt some words in Korean, like "hello", "welcome". ●



“Kalp Krizinden Ölenler Oldu”

“People have Died of Heart Attacks Here”

ÖZKAN VE SERCAN SEZGİN
Balıkçılık ve Avcılık Malzemeleri Satıcıları
Dealers of Fishing and Hunting Gear

Özkan Sezgin: Feribot kuyruğu, Gelibolu’da son birkaç yıldır büyük zorluklar yaratıyor. Özellikle bayramlarda, kalabalıklar arttığında ciddi sıkıntılar yaşanıyor. Otogara bilet almak için bile girmek çok zor artık. Biz Lapseki ve Çanakkale sahillerine balık avlamaya gidiyoruz. Arabamızla geçiyoruz. Sabah erken gittiğimiz için sıkıntı olmuyor ama dönüşte Lapseki’de beş saat kuyrukta beklediğimiz oluyor. Sırf bu yüzden yeni bir araba aldık. O arabayı balık sezonunda, iki-üç aylık bir dilimde Lapseki’deki iskeleye bırakıyoruz ve feribota yaya olarak biniyoruz. Tabii bu bizim için fazladan bir maliyet kalemi demek.

Pek çok ünlü müşterimiz var ama buraya ulaşmakta zorlanıyorlar. Örneğin, Google yorumlarından birinde okudum, bir kişi arabada beklerken diğeri de koşu koşu gelip alışveriş yapmış ki kuyrukta sıra kaybetmesinler. Yani rahatlıkla gelip, “Şuraya arabamı park edeyim, alışverişimi yapayım, sonra geçerim” diyemiyorlar. Bu da sadece bize değil, buranın esnafına da zarar veriyor.

Sercan Sezgin: Burada kalp krizinden ölenler oluyor. Hastanemiz yok, sis varsa veya hava kötüyse ambulans Çanakkale’ye gidemiyor veya şehir içindeki trafikte mahsur kalabiliyor. Son zamanlarda iki abimiz rahmetli oldu. Geçen sene iki defa sisten dolayı üç saat karşıda, Lapseki’de bekledim. Benim evim Çanakkale’de. Eşim orada çalıştığı için her gün git-gel yapmak zorundayım. Lodos sert estiği zaman bu liman iyice elverişsiz oluyor, geçtiğimiz yıllarda pek çok tekne battı. Buraya ayrıca marina da lazım. ●

Özkan Sezgin: The ferry queue has been creating big problems in Gallipoli for the last few years. Especially on national holidays, when it’s more crowded, it becomes seriously problematic. Even getting into the bus terminal to just buy a ticket is difficult now. We go fishing on the Lapseki and Çanakkale shores. We cross by car. Because we leave early in the morning, we don’t suffer so much. But on the way back, sometimes we end up waiting for five hours in Lapseki. For that reason alone, we bought a new car. During the fishing season, for two or three months, we leave that car parked at the Lapseki port and we board the ferry as pedestrians. Of course, it is an extra cost for us.

We have many famous customers but they have too much trouble getting here. For example, I read in a comment posted online in Google, that one of the two people in a car ran to do the shopping, while the other one waited in the car, so that they wouldn’t lose their place in the queue. It just shows that people can’t come here and park their car, do their shopping in peace and then cross over. It affects not only us but all tradespeople here.”

**Otogara bilet almak için
bile girmek çok zor.
Even getting into the bus
terminal to just buy a ticket
is difficult now.**

Sercan Sezgin: People have died of heart attacks here. We have no hospital. And in the case of fog or simply bad weather, there’s a good chance that the ambulance won’t be able to reach Çanakkale because it’s trapped in the innercity traffic. Two of our dear friends passed away recently. Last year, on two occasions I had to wait out the fog for three hours on the other shore in Lapseki. I live in Çanakkale. My wife works there, so I have to commute every day. When the southwester blows hard, this harbour becomes dysfunctional. In recent years, we’ve had many boat wreckages here. We also need a marina here. ●

HER ZORLUĞA GÖĞÜS GEREN BİR TASARIM A DESIGN READY TO FACE ANY CHALLENGE

1915Çanakkale Projesi'nde asma köprü'nün tasarımını yapan COWI, Türkiye'ye hiç yabancı değil. Danimarkalı şirket, daha önce Osmangazi Köprüsü'nün de mühendislik ve danışmanlığını üstlenmişti. Mega projeler ve asma köprü yapımındaki uzun yıllara dayanan uzmanlığını Çanakkale'ye de taşıyan COWI ekibinden proje yöneticileri Inger Kroon ve Kent Fuglsang ile konuştuk.

Responsible for the design of the suspension bridge at the 1915Çanakkale Project, COWI

is no stranger to Turkey. The Danish company took on the engineering and consultancy assignments for the Osmangazi Bridge before. The COWI team are now deploying their expertise in mega projects and suspension bridge construction in Çanakkale. We have talked to the project managers Inger Kroon and Kent Fuglsang.

Kent Fuglsang ve Inger Kroon, 1915Çanakkale'nin başlangıcından itibaren tüm tasarım sürecini yönetiyorlar. Kent Fuglsang and Inger Kroon have been responsible for the entire design process since the beginning of 1915Çanakkale.



“Bu tasarımın biz mühendisler için en benzersiz yanı, dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprü projesi olması.”

“The most unique aspect of this design for us engineers is the fact that it is the world's longest mid-span suspension bridge.”

INGER KROON

COWI'nin yaklaşık 90 yıllık bir geçmişi var. Siz şirkete ne zaman katıldınız?

Yapı mühendisiyim ve yirmi beş yıldır COWI'de çalışıyorum. Bu yirmi beş yıl boyunca çok çeşitli altyapı projelerinde, özellikle de şu anda yöneticisi olduğuma benzer köprü projelerinde görev aldım ve deneyim kazandım. COWI'de çalışmaya başlamadan önce yapısal güvenilirlik alanında doktora yaptım. Büyük, özel projelerde temel tasarımı hayata geçirmek ve tasarımın bütün gerekliliklerini yerine getirmek için uğraştım.

1915Çanakkale pek çok farklı alanda çalışmayı kapsayan, çok katmanlı bir proje. COWI olarak bu süreçte karşılaştığınız zorluklar nelerdi? Bunları aşmak için nasıl bir planlama yaptınız?

Bu projenin tasarım sürecinde pek çok zorlayıcı nokta vardı, ancak bizi en fazla zorlayanlar tabii ki Çanakkale Boğazı'nın karşımıza çıkardığı bir dizi teknik güçlük oldu; yoğun gemi trafiği, önlem almamızı gerektiren güçlü rüzgârlar, sismik aktivite, trafik yükü, zorlayıcı zemin koşulları...

Bu zorlukların üstesinden gelmek, elbette çok yoğun bir ekip çalışmasını gerektiriyor. Ekibimizde

COWI has a history of nearly 90 years. When did you join the company?

I am a structural engineer and I have been working for COWI for twenty five years. During this time, I have been assigned to a great variety of infrastructural projects and especially bridge projects which were not unlike this one and have gained a great deal of experience. Before my time at COWI, I completed a doctorate degree on the subject of structural security. My work was focused on actualizing the basic design in special, grand-scale projects, trying to fulfill all the conditions required by the design.

1915Çanakkale is a multi-layered project incorporating different works in a variety of disciplines. Speaking on behalf of COWI, could you tell us about the main difficulties you have faced? What was your action plan in meeting these challenges?

There have been many challenges during the design process. But most of all, we have struggled through a series of technical challenges presented by the Strait itself: such as the intensely busy shipping traffic, strong winds that required stern measures, seismic activity, the traffic load and difficult ground conditions.

Overcoming these difficulties obviously requires a strong team effort. We actually have over a hundred people in our team. We have experts in every field. For example, we have a wind expert dealing especially with the winds. We also have experts running thorough studies on ship collision



Zorlukların üstesinden gelmek, çok yoğun bir ekip çalışmasını gerektiriyor. Overcoming difficulties requires very intense team work.

çalışan yüzden fazla kişi var. Her alanda uzmanlarımız bulunuyor. Örneğin, rüzgâr için özel bir rüzgâr uzmanımız var. Gemi çarpma risk değerlendirmeleri, geoteknik, beton dayanıklılığı gibi konularda da uzmanlarımız incelikli bir çalışma yürütüyor. Bütün bu uzmanlar ana tasarım ekibimizle beraber çalışıyor. Dolayısıyla bunun, ekip üyelerimizin teknik becerilerinin bir birleşimi olduğunu söyleyebilirim.

1915Çanakkale'yi mühendislik açısından benzer projelerden ayıran temel özellik nedir?
Bu tasarımın biz mühendisler için en benzersiz yanı, dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprü projesi olması. Bu tasarımı gerçekleştirme fırsatına sahip olmak bizim için gerçekten özel bir anlam taşıyor. Tabii ayrıca her zaman bizi sınırları zorlamaya, yeni sonuçlar elde etmeye ve yeni sorunların üstesinden gelmeye zorlayan bir dizi teknik konu çıkıyor. Örneğin Çanakkale

evaluations, geotechnics, and concrete durability. All these specialists work together with our design crew. Therefore, it is fair to say that it is a combination of the technical skills of all our crew members.

What is the main quality that sets 1915Çanakkale apart from similar projects in terms of engineering?

The most unique aspect of this design for us engineers is the fact that it is the world's longest mid-span suspension bridge. Having been given the opportunity to actualize this design means a lot to us. Technical issues naturally arise and they compel us to push the boundaries, achieve new results and overcome new problems. For example, the traffic on the Çanakkale Strait is extremely heavy and it is anticipated to increase in the future. So we need to develop a secure design that takes into account the risk of being hit by a ship. This is one of the difficulties we ran into. Obviously we can't possibly reorganize the shipping traffic, because the bridge crossing through a zone labelled "international waters" and we don't have permission to make any changes to the routes in this area. Consequently we prepared many simulations to make sure that the bridge was erected in the best possible location.

In all great suspension bridges like this one, another significant issue is about wind engineering. The flutter movement, in other words the uncontrolled dynamic motion of the bridge, is absolutely undesirable. Therefore, right at the very beginning, we ensured



Yoğun teknik toplantılar ve çözüm odaklı onay süreçleriyle köprü için hayal edilen tasarım, günbegün hayata geçiriliyor. Through intensive technical meetings and solution-focused approval processes, the design envisaged for the bridge is coming to life day by day.

Köprünün mühendisliğinde en doğru sonuçları almak için simülasyonlar hazırlanıyor. Simulations are prepared to obtain the most accurate results in the engineering of the bridge.

Boğazı'nda çok yoğun ve gelecekte de artacak bir trafik var ve gemi çarpması riskini hesaba katan güvenli bir tasarım gerçekleştirmemiz gerekiyor. Bu karşılaştığımız güçlüklerden biri. Bütün gemi trafiğini baştan düzenlememiz de mümkün değil, çünkü köprü uluslararası sular olarak adlandırılan bir alanın üzerinden geçiyor ve bu alanda güzergâh değişiklikleri yapmaya iznimiz yok. Dolayısıyla biz de köprünün en iyi konuma yerleştiğinden emin olmak için çok sayıda simülasyon hazırladık.

Bunun gibi bütün büyük asma köprülerde bir diğer mesele de rüzgâr mühendisliğidir. Kimse sarsıntıyı, yani köprünün kontrolsüz dinamik hareketlerini istemez, bu yüzden en baştan köprünün doğru dirence sahip olduğunu ve bu rüzgâr koşullarındaki güvenliğini garantiLEDİK. En sert hava koşullarında bile stabiliteyi sağlamak için arada dokuz metrelik bir hava açıklığı bulunan bir ikiz kutulu tabliye yaptık.

Bir diğer konu da deprem riski. Sismik hareketlerin enerjisini emebildiğimizden emin olabilmek için köprünün temellerinin özel bir tasarımını yaptık ve 40 metreden fazla derinlikte, çelik kazıklar kullanarak bir zemin güçlendirmesi yaptık ve beton temeli onun üzerine yerleştirdik.

COWI olarak yer aldığınız diğer köprü projeleri hangileri?

COWI'nin geçmişten gelen çok fazla asma köprü tasarımı deneyimi var ve bu da hem bu sıkı çalışma takvimine uyum sağlayabilmemizi hem de bütün teknik zorluklara çözüm getirmemizi sağladı. Türkiye'de daha önce İzmit Körfezi Köprüsü'nde –şimdiki adıyla Osmangazi Köprüsü– çalıştık. Ayrıca dünyanın bazı en uzun asma köprülerinin tasarımları da bize ait fakat maceramız aslında, Danimarka'daki ikonik Great Belt Köprüsü'nün tasarımını yaptığımızda başlamıştı. O da çok büyük bir asma köprüydü ve bize çoğu teknik sorunun üstesinden gelebilmemiz konusunda büyük deneyimler kattı.

1915Çanakkale'nin bir mühendis olarak sizin için unutulmaz tarafı nedir?

Bu kadar büyük bir projenin tasarım sürecinde elbette unutulmaz, insanın hep içinde taşıyacağı, mutluluk verici anlar yaşanıyor. Böyle tek bir andan bahsetmem zor, ama KGM ile teknik toplantılarda ve bağımsız tasarım onay sürecindeki görüşmelerde her konunun peşe çözüldüğünü, tasarımın gerçekleştiğini görmek... Bu benim için, şimdilik –zira, köprü henüz tamamlanmış değil– projenin en unutulmaz tarafı. ●

that the bridge had the correct level of resistance and would be safe under such wind conditions. In order to guarantee stability under the severest weather conditions, we designed a twin box girder with a gap of 9 meters.

Another issue is the earthquake risk. In order to make sure that we could absorb the energy of seismic motion, we made a special design of the bridge's foundations, then we made soil improvement with inclusion piles of over 40 meters and placed the concrete foundation on that.

What are the other bridge projects you took on as COWI?

COWI has had a great deal of experience with suspension bridges in the past, which allowed us to adapt to the tight work schedule and also come up with solutions to all kinds of technical problems. Our past experience in Turkey includes İzmit Bay Bridge which is now called Osmangazi Bridge. We are also the proud designers of some of the world's longest suspension bridges. Our journey actually began with the design of the iconic Great Belt Bridge in Denmark. That was also a massive suspension bridge and we gained a lot of experience in overcoming a great variety of technical problems.

As an engineer, what is the most memorable aspect of 1915Çanakkale for you?

During the design process of such a grand project, one is sure to experience some unforgettable and delightful moments. It is hard for me to pinpoint an exact moment, but witnessing the smooth running of the technical meetings with the KGM and the independent design verification meetings, seeing how the issues just got solved one after the other and how the design was brought to life. This for me, and obviously for now – because the bridge is not finished yet – the most unforgettable aspect of the project. ●





Bir dünya rekoruna imza atacak köprüye yakışan, mükemmel bir manzara.

The perfect scenery for a bridge destined to break a world record.

When did you cross paths with COWI? How did you become a part of the 1915Çanakkale project?

For over 25 years, I've been working at COWI as a bridge engineer. Throughout my career at COWI, I have taken part in the construction of all kinds of bridges and finally I've been assigned as the project manager of the bridge construction which is a part of 1915Çanakkale.

What is your work plan in the framework of the Project?

As the project manager, my main job is to make sure that the design team is working together in harmony. The design team is composed of a great number of employees with different specialities, among which are earthquake engineering, foundation engineering, steel design and other such disciplines required for the design of such a bridge. Besides this task, I am also responsible for connecting the design team with the contractor and coming to an agreement with the contractor about our design being the perfect means of constructing such a bridge.

How does 1915Çanakkale differ from previous projects you've worked on before?

It is by no means an easy task to design a bridge which will break a world record with the length of its mid-span. Nevertheless, thanks to our experience of designing such bridges, we managed to create a design to meet all the requirements and even take it beyond the limits of earlier works. Our design is a little more complicated than customary designs of such bridges because it needs to be more resistant against the intensity of windy weather conditions.

For you as an engineer, what is the most exciting aspect of this project?

I remember very clearly my first visit to the bridge construction site. The entire area and the scenery was

sınırların biraz daha ötesine taşımaya başardık. Gerçekleştirdiğimiz tasarım, bu tür köprülerin bilinen tasarımlarından biraz daha karmaşık, çünkü bu köprünün sert rüzgârlı hava koşullarına karşı dayanıklı olması gerekiyor.

Bir mühendis olarak sizce bu projenin en heyecan verici tarafı nedir?

Köprü inşaat alanına yaptığım ilk ziyareti çok iyi hatırlıyorum. Bütün alan, manzara çok güzeldi. Dolayısıyla kafamda bunun çok ama çok özel bir proje olacağına dair hiçbir kuşku yoktu: Bir dünya rekoruna imza atacak köprüye yakışan, mükemmel bir manzara. Tasarım felsefemiz sınırları biraz zorlamak ama yine de belirli kısıtlamalar içinde kalmaktı. Bu tabii, biz tasarımcılar için, müteahhit ile beraber çok yoğun bir ekip çalışmasını gerektirdi. Benim için pek çok unutulmaz an var. Tasarım döneminde her gün teslimlerimiz vardı ve bu teslimlerin her biri benim için unutulmaz birer andı. Proje için yaptığımız ilk toplantıları, başlangıç toplantılarını çok net hatırlıyorum. Bu toplantılar sırasında hepimizin aynı amaç doğrultusunda, yani projeyi hayata geçirmek için çalıştığımızı hissetmişim. Yine bu toplantılar sırasında çok sayıda önemli karara vardık. Köprünün tam olarak nerede olacağına karar verdik. İçinde çalışacağımız takvime karar verdik. Benim için ekip ruhunu koruyarak, hep beraber aynı hedefe ulaşmak için uğraştığımızı görmek unutulmaz bir deneyimdi. ●

spectacular. In my mind there was no doubt that this would be a very special project indeed: It was the perfect scenery for a bridge destined to break a world record. Our design philosophy was about pushing the boundaries to a certain extent while staying within certain limitations, which meant that we, as the designers, had to engage in intense teamwork with the contractor. For me, there are many unforgettable moments. During the design phase, we had to deliver work every day and each one of these deliveries was an unforgettable moment for me. I have a very clear memory of the initial meetings we held for the project. During these meetings I felt that all of us were united for the same purpose, working together to realize this project. Again in these meetings we arrived at some very important decisions. We decided on the exact location of the bridge and the work schedule. Seeing that we can work together as a team towards the same goal was an unforgettable experience for me. ●

“Tasarım felsefemiz, sınırları biraz zorlamak ama yine de belirli kısıtlamalar içinde kalmaktı.”

“Our design philosophy was about pushing the boundaries to a certain extent while staying within certain limitations.”

KENT FUGLSANG

COWI ile yollarınız ne zaman kesişti? 1915Çanakkale Projesi'ne nasıl dahil oldunuz?

COWI'de yirmi beş yıldan uzun bir süredir köprü mühendisi olarak çalışıyorum. COWI'deki kariyerim boyunca her türlü köprünün yapımında görev aldım ve son olarak da 1915Çanakkale kapsamındaki köprü projesinin yöneticisi olarak görevlendirilmiş bulunuyorum.

Proje kapsamında nasıl bir çalışma planı izliyorsunuz?

Proje yöneticisi olarak temel görevim, tasarım ekibinin uyumlu bir şekilde çalışmasını sağlamak. Tasarım ekibi farklı uzmanlıkları olan çok sayıda çalışandan oluşuyor; bu uzmanlıklar arasında deprem mühendisliği, temel mühendisliği, çelik tasarımı gibi hepsi böyle bir köprünün tasarımında gerekli olan alanlar bulunuyor. Bunun yanı sıra bir diğer görevim de tasarım ekibiyle müteahhit arasındaki bağlantıyı kurmak ve müteahhit ile beraber tasarımımızın böyle bir köprüyü inşa etmenin en iyi yolu olduğundan emin olmak.

1915Çanakkale'nin daha önce yer aldığınız projelerden ne gibi farklı özellikleri var?

Orta açıklığıyla dünya rekoruna imza atacak bir köprüyü tasarlamak kolay iş değil. Ama bu tür köprü tasarlama deneyimimiz sayesinde, her türlü gerekliliği karşılayan bir tasarım hazırlamayı ve bu tasarımı önceki



BİR DÜNYA DEVİ COWI

1930 yılında Christen Ostenfeld tarafından Kopenhag'da kurulan COWI, mühendislik, çevre bilimleri ve ekonomi konularında uzmanlaşmış, uluslararası bir danışmanlık grubudur. 7.000'i aşkın çalışanı ile her yıl farklı büyüklüklerde 14.000 projeye imza atan grup, özellikle sürdürülebilirlik odaklı çalışmalarıyla tanınıyor. Grubun son projeleri arasında Doha Metro'su, Danimarka Hızlı Tren projesi, Londra ve Tavyan'da açık deniz rüzgâr çifliği tesisleri, İsveç Göteborg'daki insan yapımı yarımada, İngiltere Mersey Gateway Köprüsü, Norveç Hålogaland Köprüsü sayılabilir. Engineering News-Record'ın 2017 sıralamaya göre, COWI dünya çapında köprü mühendisliğinde üçüncü, liman ve deniz yapıları inşasında da dördüncü sırada yer almaktadır.

A WORLD GIANT COWI


Established in 1930 by Christen Ostenfeld in Copenhagen, COWI is an international consultancy group with expertise in engineering, environmental sciences and economics. With over 7000 employees, signing 14000 projects of varying sizes every year, the group is best known for its sustainability practices. Among recent projects of the group are the Doha Subway System, Denmark Express Train Project, open wind farm facilities in London and Taiwan, the manmade peninsula in Gothenburg, the Mersey Gateway Bridge in England, and the Hålogaland Bridge in Norway. According to the 2017 listing of Engineering News-Record, COWI has a worldwide ranking of third place in bridge engineering and fourth place in the construction of ports and sea structures.



“GÜVENLİK BU İŞİN MERKEZİNDE”

“SAFETY IS AT THE CORE OF THIS WORK”

1915Çanakale Projesi kapsamındaki çalışmaların çoğu denizde gerçekleşiyor. Çanakkale Boğazı'nın yoğun deniz trafiği içinde bu çalışmaların yürütülmesi için alınan geniş kapsamlı önlemleri, Kısım Müdür Yardımcısı Umut Ögütmen anlattı.

Most of the operations in the 1915Çanakkale Project take place at sea. Deputy Section Manager Umut Ögütmen outlined the extensive measures taken to ensure the smooth running of these operations amid the busy traffic in the Çanakkale Strait. 

1915Çanakkale'nin deniz güvenliği için çalışmalar, projenin başından beri yoğun bir tempoda sürüyor.
Since the beginning of the project, all works and practices have been in place to ensure marine safety of 1915Çanakkale.

1915ÇANAKKALE Projesi için deniz güvenliği konusunda başlangıçtan bu yana neler yapıldı?

Deniz işlerine ilk olarak Ocak 2018'de, kule temellerinin olduğu yerde yapılan üç metrelik deniz dibi taramasıyla başladık. Belçikalı taşeronumuz DEME Group'un özel bir gemisi geldi bu iş için. Her iki kulenin deniz dibi taramasını sekiz günde tamamladık. Avrupa ayağımız trafik kanalının içinde kalıyordu. O dönemde Çanakkale Liman Başkanlığı Avrupa ayağı taramasında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ait 50 ton bollard pull gücünde bir römorkörün çalışmalara nezaret etmesini çalışma şartı olarak belirledi. Onun koruması altında Avrupa ayağındaki tarama çalışmalarını tamamladık. Ardından her iki ayağa üçer adet navigasyon şamandırası atıldı. Bu şamandıraların üstünde iskele, sancak gibi yönleri gösteren ışıkların yanı sıra AIS bulunuyor.

“AIS” nedir?

“Automatic Identification System”, yani “Otomatik

Tüm çalışmalar, devletin ilgili kurumlarıyla koordinasyon içinde yürütülüyor.
All our work runs in coordination with the relevant offices of the State.

CAN YOU talk us through what's been done at 1915Çanakkale Project from the very beginning in terms of maritime safety?

Our first job was a 3-meter dredging of the seabed performed in January 2018 in the area where tower foundations will be located. Our Belgian sub-contractor DEME Group sent a special boat for this operation. The dredging for the two towers were completed in eight days. Our European leg was located inside the traffic canal. At that time, the Çanakkale Port Authority stipulated that a tugboat with a

bollard pull of 50 tonnes belonging to the Coast Guard General Directorate should accompany the operations during the scan of the European leg. Under their protection, we completed the works at the European leg. Afterwards, three navigation buoys were thrown at each leg. On these buoys are installed not only lights marking port and starboard etc., but also AIS.

What is “AIS”?

AIS is the “Automatic Identification System” which

Tanımlama Sistemi". Bu sistem sayesinde deniz araçları birbirleriyle ve kıyıyla bilgi alışverişi yapabiliyorlar. Böylece, bölgedeki deniz trafiğini gözlüyor ve potansiyel tehlikeleri önceden fark edebiliyorlar. Navigasyon şamandıraları ile birlikte Avrupa ayağı da deniz trafiğinden ayrılmış oldu. Zaten daha önceden şamandıraların tipleri, yerleri ve lokasyonları, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Seyir Fenerleri İdaresi Daire Başkanlığı tarafından belirlendi, bize verildi. Biz de şamandıraları ona göre aldık, istenen bölgelere yerleştirdik. Bu şamandıraların yerleri de gerekli otoritelere bildirildi ve deniz haritalarına işlendi.

Çok yoğun olan Çanakkale Boğazı trafiği de her an gözlem altında olmalı.

Evet. Çanakkale'de Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Gemi Trafik Hizmetleri var. Bu kurum "Vessel Traffic System" (VTS) adı verilen dijital sistemle boğazdan geçen bütün gemilerin konumlarını görüyor ve kontrol ediyor. Yani boğaza giriş saatinizi planlıyor. Anlık olarak gemileri takip ediyor, onları yönlendiriyor. "Önündeki gemi yavaş, sen hızlıca onun sancağından - iskelesinden geç", "Şu anda geçiş yapma" ya da "İlerideki geminin arkasından geç" gibi bilgilendirmeler veriyor. Ayrıca buradan karşıya kros geçiş yapacaksanız da bunun bilgisini önceden iletiyorsunuz. Onların kontrolü altında ilerlediği için zaten bizim bölgemiz belli. Ağır yük taşımak için kullandığımız yüzer vinçler veya şantiyelerde kullandığımız tekneler, boğazın iki yakası arasında gidip gelirken Gemi Trafik Hizmetleri koordinasyonu ve yönlendirmesiyle seyirlerini yapıyorlar.

Çanakkale Liman Başkanlığı ile yapılan çalışmalar var mı?

Projeye başlarken çalışma şartlarımızı belirlemek için Çanakkale Liman Başkanlığı ile bir toplantı yaptık. Tasarımcı firmamız COWI'nin Dokuz Eylül Üniversitesi'yle birlikte hazırladığı raporu sunduk. Rapor, Çanakkale Boğazı'ndaki navigasyon kanalının köprüünün yerleşimini de dikkate alarak en güvenli şekilde düzenlenmesi çalışmasını içeriyordu. Birkaç farklı versiyon hazırlandı bunun için. Gemilerin dönüş yerleri için COWI'nin tavsiye ettiği 5.1 versiyonunu seçtiler. 15 Ağustos 2019'da Cumhurbaşkanlığı Kararnamesiyle de Çanakkale Boğazı Tüzüğü

allows maritime vehicles to communicate with each other and the coast. In this way, maritime traffic can be observed, and potential dangers can be detected in advance. With navigation buoys, the European leg got detached from the maritime traffic. The types and locations of the buoys had already been determined and given to us by the Coast Guard General Directorate Head Office of Navigation Lights. The positions of these buoys were reported to the relevant authorities and marked on marine maps.

Halkla ilişkiler birimleri balıkçılarla aylık toplantılar yaparak onları bilgilendiriyorlar.
The public relations department meet with the fishermen on a monthly basis to inform them.

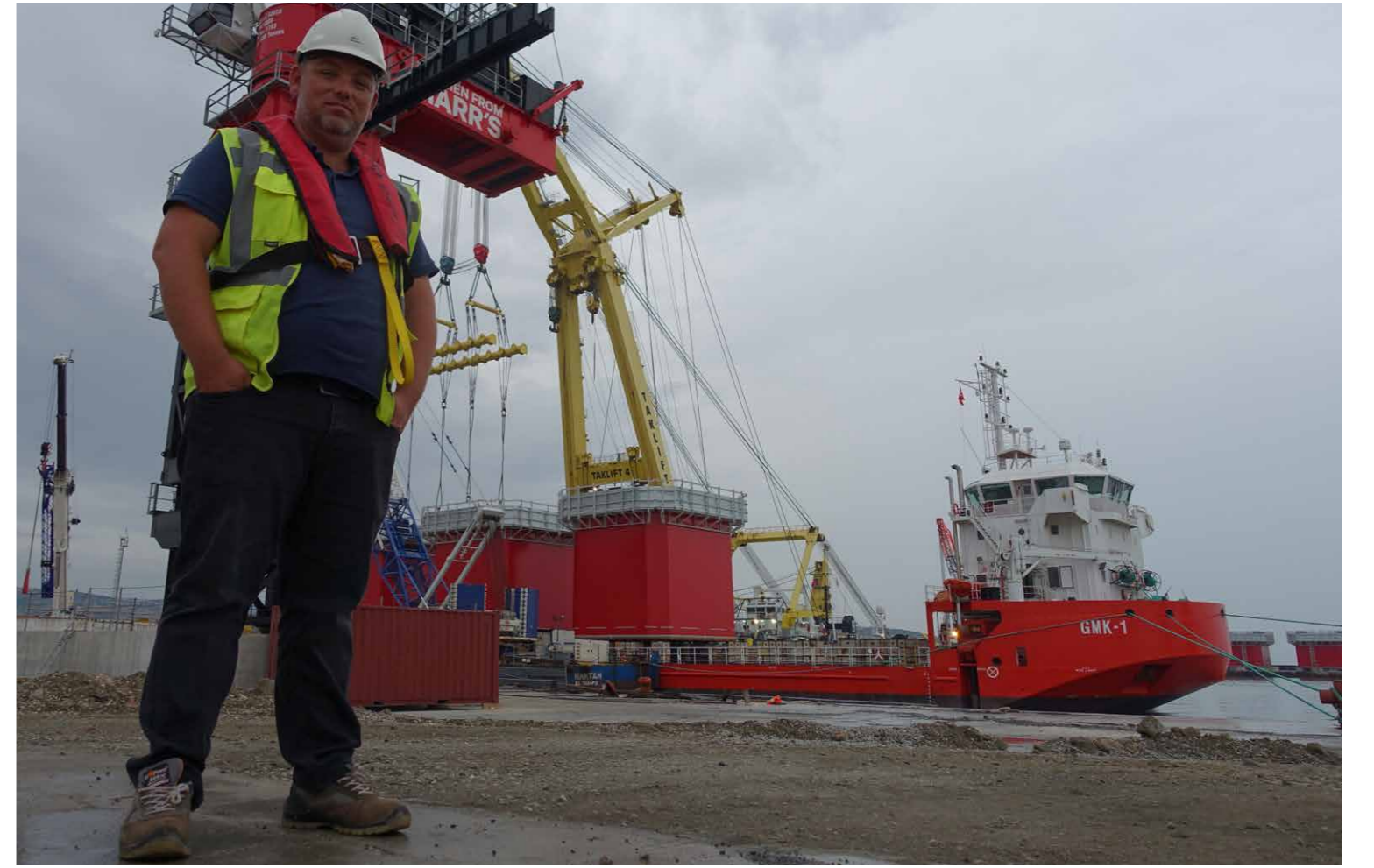
The busy maritime traffic of the Çanakkale Strait must be under constant surveillance.

Yes. The Coast Guard General Directorate in Çanakkale has an affiliated office titled Vessel Traffic Services which can see and control the locations of all vessels passing through the strait using a digital system called "Vessel Traffic System" (VTS). They schedule your time of entry into the strait, they can track and direct the vessels at any given moment. They make announcements like: "The vessel at the front is slow, you pass her quickly on her starboard – port.",

"Don't pass right now", or "Wait for the boat at the front to pass". Also, if you want to make a crossing to the other side, you must give them notice. Our zone is already marked because we advance under their supervision. The floating cranes or the boats we use in the construction sites make their trips across and back under the coordination and direction of the Vessel Traffic System.

Do you cooperate with the Çanakkale Port Administration on some of the works?

At the beginning of the Project, we had a meeting with the Çanakkale Port Administration to determine our working conditions. We presented them with the report which was prepared by our design company COWI in collaboration with Dokuz Eylül University. The report was comprising the study regarding arrangement of navigation channel in Çanakkale Strait considering the bridge layout, suggesting several different versions as solutions. For the maneuvering of the vessels, they chose version 5.1 recommended by COWI. On 15 August 2019, the Legislation for the Strait of Çanakkale was renewed. As of now, thanks to the new Çanakkale Strait Legislation the works at the towers have nothing to do with the traffic in the



Aylık mekanik denetlemeler, iş güvenliği ekipmanları ve elektrik sistemlerinin rutin kontrolleri kıyı güvenliği için önlemlerden bazıları.
Monthly mechanical audits, routine checks of health and safety equipment and electrical systems are some of the measures taken for coastal safety.

resmen yenilenmiş oldu. Şu an itibariyle yeni Çanakkale Boğazı Tüzüğü sayesinde kule ayaklarındaki çalışmaların boğaz trafiğiyle hiçbir ilgisi yok. Sürecin en başından itibaren Liman Başkanlığı ile üç ayda bir rutin toplantılar yapıyoruz. Yaptığımız çalışmalar hakkında bilgi veriyoruz; hangi revizyonlara ihtiyaç olduğunu kararlaştırıyoruz. Özetle, tüm çalışmalarımız devletin ilgili kurumlarıyla koordinasyon içinde yürütülüyor.

Başka ne gibi çalışmalar yapıldı ve hangi önlemler alındı?

Tarama çalışmasında deniz tabanına kazık çakımı, çakıl yataklama ve tesviye işlemi yapıldı. Bu çalışmalar sırasında boğaz trafiğini durdurmaya gerek kalmadı çünkü dediğim gibi, şamandıralarla deniz trafiğinden ayrılmış olduk. Ancak kule temellerini oluşturacak kesonlar kuru havuzdan ıslak havuza çekilirken Çanakkale Boğazı kuzey-

strait. Since the beginning of the process, we've been meeting with the Port Administration every three months, informing them about our operations and determining what revisions will be needed. In summary, all our work runs in coordination with the relevant offices of the State.

Can you elaborate further on the works and the safety measures?

For the seabed dredging, inclusion piles were driven into the seabed and gravel bedding and levelling operations were carried out. There was no need to stop the marine traffic during these works because as I mentioned before, we were already detached from the traffic thanks to the buoys. But during the towing of the caissons from the dry dock to the wet dock, the Çanakkale Strait was closed to traffic in the north-south direction for 12 hours.

The immersion of the caissons was also a major operation. Can you talk us through that process as well?

During the immersion of the caissons, it was decided that for each caisson Çanakkale Strait would be closed to marine traffic for three days. However, since we rounded up the operations sooner than planned, the traffic went back to normal at the end of the second day. Apart from that, there have been temporary closures of three to four hours because the floating crane, which was used for the installation of the shafts on the caissons, interrupted the traffic route. Also, during the assembly of the plinth and the installation of the towers' initial blocks, the Strait was closed off to traffic in one-way as required by

Bir tekne ve dört

personelden oluşan acil müdahale ekibi, 24 saat hazır bekliyor.

The emergency

intervention crew

comprising of one boat

and four staff are on

stand-by 24 hours a day.

güney yönünde 12 saat boyunca trafiğe kapandı.

Kesonların batırılması da büyük bir operasyondur. Onun için nasıl bir süreç izlendi? Keson batırma sırasında her bir keson için Çanakkale Boğazı üç gün boyunca deniz trafiğine kapatıldı. Ancak operasyonları erken tamamladığımız için ikinci günün sonunda trafik normale döndü. Onun haricinde, şaftların kesonlara yerleştirilmesi sırasında kullandığımız yüzer vinç, trafik güzergâhına girdiği için geçici üç-dört saatlik kapamalar

yaşandı. Plint montajı ve kulelerin birinci bloklarını yerleştirme çalışmalarında da boğaz trafiği çalışma yönüne bağlı olarak tek yönlü olarak trafiğe kapatıldı. Şaftları birbirine bağlayan ve "tie-beam" adı verilen bağlantı kirişinin montajı sırasında da boğaz 12 saat boyunca çift yönlü olarak trafiğe kapatıldı. Yani bu tarz kritik, gemi dalgalarından daha fazla etkilenecek operasyonlarda boğaz kapaması talep ettik. Bundan sonraki planımızda da kule bitene kadar herhangi bir boğaz kapaması planlamıyoruz. Ancak kablo çekilirken ve tabliyelerin

the orientation of the works. It was closed in both ways for twelve hours during the assembly of the tie beam. In short, we demanded the closure of the Strait for such critical operations that could be affected by the motion of the passing ships. Going forward, we don't have any plans to close the Strait until the completion of tower erection. Nevertheless, we will have closures while we work on the cables and the deck sections, since we will be working right in the middle of the Strait.

In the Çanakkale Strait, there are small fishing boats as well as large ships. Was any of your work focused on those?

We held meetings with the fishing co-ops in Gallipoli and Lapseki to inform them about our operations. We began to use a part of the fishing port as a construction site, so we kept in close touch with the fishermen. Our public relations department continue to meet with them on a monthly basis. Fishermen are known to ignore warnings; they go after the fish no matter what. But here, we were able to build a very healthy rapport with them. As a result, we've had no problems whatsoever. In the summer, we see a serious increase in the number of yachts passing through. At the beginning of the season downstream, and at the end upstream. Also, among those, there can be a few who don't

montajında da boğaz kapatmalarımız olacak, çünkü boğazın tam ortasında çalışacağız.

Çanakkale Boğazı'nda sadece büyük gemiler yok; balıkçı tekneleri de var. Onlarla ilgili çalışmalarınız oldu mu?

Gelibolu ve Lapseki balıkçı kooperatifleriyle toplantılar yaptık. Çalışmalarımız hakkında bilgiler verdik. Zaten Lapseki'deki balıkçı barınağının bir kısmını şantiyeye çevirdik. Onlarla yakın iletişimimiz oldu. Halkla ilişkiler birimleri balıkçılarla aylık toplantılar yaparak onları bilgilendiriyorlar. Normalde balıkçılar uyarıları pek dinlemezler; balığı bulurlarsa peşinden giderler. Ama burada oldukça iyi iletişim kuruldu onlarla da. Herhangi bir sıkıntı yaşamadık. Yaz aylarında ciddi bir yat geçişi oluyor. Yaz başında aşağı, yaz sonunda da yukarı doğru... Onlar arasında da gelen komutlara uymayanlar olabiliyor tabii. Bizim önemli operasyonlarda kullandığımız, kendimize ait hızlı botlarımız var. Onlarla giderek bu tekneleri uyardık.

Olası bir kazada oluşacak çevre kirliliği için ne gibi önlemler alıyorsunuz peki?

Bizler bir kazanın yaşanmaması için gerekli tüm önlemleri hassas şekilde alıyoruz. Fakat olabilecek herhangi bir kaza için de hazırlıklıyız. Böyle bir durumda bir acil müdahale ekibimiz var. Bir tekne ve dört personel, 24 saat hazır bekliyor. Kıyı emniyeti gelip müdahale edinceye kadar 300 metrelik bir alanı özel bir ekipmanla çevirip kapatabiliyorlar. Bu da kazanın ilk saatlerinde kirliliğin yayılmasını önlemek açısından çok önemli.

Sonuçta burada her gün ağır yük kaldırmaları gibi pek çok önemli operasyon gerçekleştiriliyor. Güvenlik, bu operasyonların yüzde kaçını oluşturuyor?

Tamamını oluşturuyor, çünkü güvenlik sağlanmadan bir operasyona başlanması mümkün değil. Burada en küçüğünden en büyüğüne, vinçlerden dubalara kadar 36 tane yüzer ekipman var. Güvenlik en öncelikli konu. Hepsinin belgeleri inceleniyor. Gemiler ve üzerindeki tüm ekipmanlar deniz operasyon bölümü mühendisleri ve İSG departmanı tarafından aylık rutin olarak kontrol ediliyorlar. Yüzer dubaların stabilite hesapları, iş güvenliği ekipmanları, elektrik sistemleri de düzenli olarak kontrol ediliyor. Ayrıca her aracın kendine ait güvenlik protokolü var. Bu protokol uygulandıktan sonra, yola çıkmadan güzergâh kontrol edilerek, tehlike yaratan bir durum olup olmadığına bakılıyor. ●

listen to the commands. We have our own speed boats reserved for critical operations. We ended up using these boats to go over to the yachts and warn them.



What are the preventative measures you take against a probable scenario of environmental pollution caused by an accident?

We sensibly take all the necessary precautions to prevent accidents from happening. But at the same time we make sure that we are fully prepared to respond to any possible accident scenarios. For such incidents, we have emergency intervention crews. A boat and 4 staff are on standby 24 hours a day. They have the capability and the necessary equipment to enclose an area covering 300 meters until the coast guard arrive on the scene. They play a key role as it is very important to intervene in such a scenario as early as possible to prevent the pollution from spreading.

Many critical operations are run here daily, such as heavy lifting. What percentage of these operations consists of safety and security?

All of it, because it is not possible to start an operation without ensuring safety first. Here, we have 36 floating equipment of various sizes, ranging from cranes to buoys. Safety comes first. Their documentation is checked thoroughly. The ships and all the equipment on the ships are routinely checked by the engineers of the marine operations department and the HSE department. The stability calculations of the floating buoys, health and safety equipment and electrical systems are all checked regularly. Also, every vehicle has its own safety protocol. Following the implementation of this protocol, the route is checked to foresee and evaluate any possible risks and dangers before setting off on the road. ●

Yoğun bir gemi trafiği bulunan Çanakkale Boğazı, dijital sistemlerle de kesintisiz gözlem altında tutuluyor. With its intensely busy shipping traffic, Çanakkale Strait is under constant surveillance via digitally operated systems.



ANZAK BİSKÜVİSİ VE TÜRK PEKSİMETİ

ANZAC BISCUITS VERSUS TURKISH PEKSİMET

AYLİN ÖNEY TAN

Binlerce kilometre mesafede yaşayan iki farklı kültürü siperlerde buluşturan Çanakkale Savaşı, saygı ve cömertliğin ön planda olduğu hikâyeleriyle de tarihe geçmişti. Hayatta kalmak için gerekli olan su ve yiyecek için de mücadele etmeyi gerektiren bu zorlu savaşta, düşman taraflar bile bu en önemli ihtiyaçlar karşısında birbirlerine yardımcı oluyor, ellerindekiyi paylaşmaktan kaçınıyor.

The Battle of Çanakkale uniting two cultures - normally separated by thousands of miles - in the trenches, also made history with stories of respect and generosity. In the heat of this gruelling war compelling people to fight even for the most basic necessities such as water and food, the opposing armies did not hesitate to help each other out and share whatever they had in hand.

Türk tarafında
öğle yemeği dağıtımı.
Lunch break at the
Turkish front.



© IMPERIAL WAR MUSEUMS. ÖZEL KOLEKSİYONU SPECIAL COLLECTION

ÇANAKKALE Boğazı özgün bir coğrafyaya sahip. Uzun, ince, nehir gibi kavisler çizen boğaz, Marmara Denizi'ni Ege'ye bağlarken aynı zamanda Avrupa ile Asya, Trakya ile Anadolu arasındaki sınırı da oluşturur. Bu açıdan İstanbul Boğazı ile birlikte, Karadeniz'in Akdeniz'e açılan tek deniz yolu olarak olağanüstü bir stratejik önemi var.

Boğazların kontrolü tarih boyunca gerek ticari, gerek askeri nedenlerle büyük bir önem taşımıştır. Gelibolu ve Çanakkale Boğazı, 1354 yılından itibaren kesintisiz olarak Osmanlı egemenliği altında bulunmuştur. 1915 yılındaki Gelibolu savunması bugünkü Türkiye tarihinde önemli bir kilometre taşı olarak yerini almış, Çanakkale Zaferi Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasına giden yolun başlangıcı olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı başlangıcında İtilaf Devletleri Rusya'ya giden deniz yolunu kontrol altında

THE ÇANAKKALE Strait has a unique geographical setting: it is a narrow, winding, river-like natural strait connecting the Sea of Marmara to the Aegean Sea, and separating Thrace and Anatolia. Together with the Bosphorus Strait, it forms the continental boundary between Europe and Asia, and the only waterway connecting the Black Sea to the Mediterranean, giving it utmost strategic importance.

Controlling the Straits has always been of great importance for commercial and military reasons. The Ottomans had been in charge of the Straits ever since 1354, and thus the challenge to their authority, namely the Gallipoli Campaign of 1915 - known as the "Çanakkale Victory" in Turkey - is one of the foremost milestones in the history of Turkey, defining

Çanakkale Savaşı sadece bir toprak savaşı değil, aynı zamanda hayatta kalmak için gerekli su ve yiyecek için verilen bir mücadele haline gelmişti. The Gallipoli battle was not only about fighting for the land; it was also a battleground for finding adequate food and water supplies.



Osmanlı mataraları.
Ottoman flasks.



Süngülenmiş İngiliz matarası
(Gelibolu orman yangını buluntusu).
British flask with bayonet marks
(Gallipoli forest fire finding).

tutabilmek amacıyla İstanbul'u ele geçirmeyi planlamaktaydılar. Osmanlı başkentini ele geçirmenin tek yolu Çanakkale'den geçiyordu. Gelibolu çıkartması, boğazları İtilaf ordularına açmak amacıyla başladı; bir yıl sürecek Çanakkale Savaşı'nın temelinde bu neden yatıyordu. 25 Nisan 1915 günü kısaca Anzak adıyla anılan Avusturya ve Yeni Zelanda Birlikleri sonradan Anzak Koyu olarak anılacak Arıburnu sahillerine çıktılar.

1915, olağan dışı iklim koşullarının yaşandığı bir yıldır. Son derece sıcak ve kuru bir yazı takiben alışılmadık, soğuk bir kış gelmişti. İki tarafın da kayıpları büyüktü. Amansız savaşın yanı sıra siperlerdeki vaziyet, sert iklim koşulları, yetersiz yiyecek, susuzluk ve sağlık malzemelerinin yetersizliği kayıpları etkileyen önemli faktörlerdi. 9 Ocak 1916 günü yaşanan son çarpışma bozgunundan sonra İtilaf Devletleri çekilme kararı aldılar. Çanakkale'yi geçilmez kılmak Türk tarafı için savaşın kazanılmasından öte bir anlam taşıyacaktı. Anafartalar Cephesi'ndeki başarısıyla öne çıkan Mustafa Kemal Paşa liderliğinde Kurtuluş Savaşı'na giden yol, Çanakkale'de yaşanan zaferle birlikte doğan milli birlik ve uyanışla başlamıştı.

Detaylarda Gizli Savaş Gerçekleri

Çanakkale Savaşı genellikle kayıplar, rakamlar ve cephelede yaşanan çarpışmalar ile anlatılır. Günlük hayat, siperlerdeki koşullar ve lojistik organizasyon genellikle anlatımı güçlendiren dramatik öğeler olarak hikâyeye eklenir, savaşa etkileri üzerinde nadiren durulur. Yiyeceğin yetersizliği ya da yokluğu, açlık ve susuzluk gibi gerçekler ancak kahramanlık öykülerinin bir parçası olarak kaydedilir. Her iki tarafta da askerlere verilecek günlük tayının detaylı listeleri yapılmış, bu tayının savaş alanına ve cephelere ulaşması için organizasyon ağları kurulmuştur. Ancak bu kapsamlı listeler ve planlamalar bizzat cephelede

a national victory which led the way to the establishment of the Turkish Republic.

The Allies of the First World War planned to capture Istanbul to control the sea route to Russia. The only way to seize the Ottoman capital was to pass through Çanakkale. That is how the Gallipoli campaign that would last almost a year was started; the Australian and New Zealander Army Corps (known as ANZAC) of the Allies landed on the Arıburnu shore later to be known as the ANZAC Cove, on 25th April 1915.

1915 was a year of extraordinary climate conditions, an exceptionally hot and dry summer, followed by an unusually cold, bitter winter. Losses on both sides had been devastating; besides fierce fighting, the conditions in the trenches, harsh climate, inadequate or improper food, water and sanitary supplies had been major factors affecting the number of casualties. Finally the campaign ended on 9th January 1916 with the retreat of the last Allied troops. Not letting the enemy pass through Çanakkale meant more than a battle victory for the Turkish side. It is considered as the beginning of a national awakening that initiated the Turkish Independence War under the leadership of Mustafa Kemal Pasha, who displayed brilliance as a commander in Gallipoli on the victorious Anafartalar front.

Reality of War Hidden in Details

The history of the Gallipoli Campaign often includes the casualties, numbers, and strategic position of fronts. Daily life, logistics and conditions in

yaşanan gerçekleri yansıtmaktan çok uzaktı. Siperlerdeki hayatla ilgili detaylara ancak hızlıca yazılmış notlar, yürekte yazılmış mektuplar ve itinayla tutulmuş günlükler aracılığıyla ulaşabilmekte, bazı bilgileri ise siperlerde ve kazılarda çıkan buluntulardan izleyebilmekteyiz.

Çanakkale Savaşı hakkında pek çok bilgi, savaş alanındaki günlük yaşama bakmaktan çıkacaktır. Günlük yaşam detayları savaşın amansızlığı karşısında öne çıkan insanlık, tarafların düşmanlık ötesinde birbirlerine karşı duydukları saygı ve empati hakkında inanılmaz bilgiler verir. Gelibolu, tarafların birbirlerini takdir noktasına geldiği ve bütün bunların ötesinde, kendi milli kimliklerini buldukları bir yer olmuştur.

Savunma Lojistiği

Kuşkusuz askeri bir hareketin en önemli unsuru iyi bir lojistik organizasyondan geçer ve bunun da başarısı için yiyecek tedarikinin sağlanması hayati önem taşır. Ordu ne kadar eğitilmiş ve donanımlı olursa olsun, yeterli yiyecek tedariki olmadan başarısızlığa mahkumdur. Birinci Dünya Savaşı, Osmanlı arşivlerine bakarsak önceki dönemlerdeki Osmanlı ordusunun kusursuz yiyecek organizasyonuna kıyasla ciddi problemler yaşandığı görülür. Ancak gene de ilk başlarda çok ciddi sorunlar olduğu söylenemez.

Osmanlı tarafı her şeyden önce, tüm ülkeyi arkasına almış bir konumdaydı. Gerçi tüm ülke savaş koşullarında, büyük yokluk içindeydi; yiyecek kaynakları hızla tükenmekteydi ama gene de Birinci Dünya Savaşı cephele arasında Çanakkale cephesi bu olumsuz koşullardan en az etkilenenlerdendi. İstanbul'a yakınlık, deniz ve demiryoluyla ulaşım en önemli avantajlardı. Uzunköprü'ye kadar gelen trenle önemli bir sevkiyat yapılabilirdi. Çanakkale Boğazı ve Marmara kıyısındaki iskelelere de mal getirmek mümkündü. Asıl sorun, deniz ve demiryoluyla gelen sevkiyatı cephelere iletmekte yaşanıyor. Yol yoktu; ancak katırların geçebileceği patikalar vardı. İlk başlarda oldukça başarılı bir şekilde gerçekleştirilen sevkiyat, savaşın ilerleyişiyle birlikte aksamaya başlamış, sonucunda yetersiz kaynaklarla biteviye tekrarlanan kısıtlı öğünler verilebilir hale gelmişti.

Osmanlı ordusunun yiyecek tedariki dört ana temele oturuyordu: Doğrudan satın alma yöntemi (ki bu küçük miktarlarda, doğrudan köylüden alım yapma şeklinde uygulanmıştır), büyük alımlar için ihale açma yöntemi, üründen alınan aşar vergisi (bu yöntem eskiden vergi olarak uygulanırken, savaş yardımı olarak alınmaya başlanmıştır), bağış veya vakfiyeler ve 1912 yılında yürürlüğe konulan Tekâlif-i Harbiye adlı savaş vergisi. Tayınlarda öngörülen kahve, çay ve şeker gibi lüks tüketim ürünleri ise o dönemde ithal edilmekteydi. Bu ürünler savaş için ithal edilmektense uygulamada her ithal üründen bir kısmına savaş vergisi olarak el

the trenches are usually mentioned to add to the drama of the narration, but seldom scrutinized for their effects on the battle. The accounts of food shortages, starvation and thirst are usually used to fuel the heroic myth. Though there are detailed lists of provisions and daily rations of soldiers on both sides, there is less data on what exactly happened on the battleground. The reality is often revealed through studies of hastily scribbled notes, heartfelt letters and neatly written diaries as well as minor findings of excavations in the trenches, which provide a true insight into life in the trenches.

One way to look at the Gallipoli Campaign is to try and see it through daily life in trenches. Here one finds amazing manifestations of humanity experienced despite the ferocity of war. Gallipoli was a battle where enemies came to appreciate one another, and by developing empathy for the other, both sides ended up re-discovering their own national identities.

Logistics of the Defense

Logistics is the key to success in a military campaign and delivery of provisions is crucial for successful logistics. Even if the army is well trained and fully equipped, if adequate and timely food & drink supply is not in place, any campaign is doomed to fail. When we refer to the Ottoman archives chronicling World War I, we see that the food logistics seem to have suffered serious problems especially in comparison to the campaigns of the impeccably organized Ottoman Army of bygone centuries. At a closer look, we may realize that the



Avustralyalı askerler su taşıyor.
Australian soldiers carrying water.



Et konservesi kutuları.

Bully beef tins.

konuluyordu. Kahve ve şekerde yüzde 15, çayda ise yüzde 25 oranında ordu payı alınıyordu.

Savaş Öncesi Stoklar

Çanakkale'ye birinci sınıf ikmal maddelerinin, yani ordunun beslenmesi için gerekli malzemenin temini ve sevkinden Harbiye Nezareti Levazım Dairesi sorumluydu. 31 Temmuz 1914 ile 28 Şubat 1915 tarihleri arasında Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanlığı Levazım Başkanlığı'na ciddi miktarlarda sevkiyat yapmıştı. Listede buğday, buğday unu, mısır unu, peksimet, et, kavurma, sebze, patates, soğan, pirinç, bulgur, yumurta, kuru fasulye, bakla, mercimek, nohut, sade yağ, zeytinyağı, zeytin, tuzlu sardalya, peynir, sirke, tuz, şeker, çay, kuru üzüm, hurma, sabun ve hayvanlar için arpa bulunuyordu. Ayrıca fazla olmasa da kesimlik hayvan da sevk edilmişti. Taşıma için katır ve eşekler hayati önemdeydi; o yüzden yem olarak arpa, ot, saman, çavdar, mısır, burçak, yulaf, kepek ve darı da temin edilmişti.

Tüm bu malzeme farklı noktalarda bulunan on iki erzak ambarına tevzi edilmişti. Gelibolu ve Burgaz'da iki Ekmekçi Takımı ve ayrıca cephe gerisinde dört çayhane bulunuyordu. Ekmekçi Takımları sadece ekmek yapmıyor,

situation had not been so grave to start with.

The Ottomans had the advantage of having fighting on their own land. Though the country suffered serious shortage of food, it seems that the least affected Ottoman front of WWI was Gallipoli compared to other fronts where the Ottoman army was fighting. Its proximity to the capital Istanbul and its strategic location on the seafront facilitated marine transportation. The railway reaching up to the Uzunköprü station made the transportation work quite well up to a certain point. Supplies coming from Istanbul could easily be delivered via marine transport to the ports on the strait, or via rail to inland Uzunköprü, but further land transport remained problematic. The road network was almost nonexistent, consisting of narrow paths fit only for mules. Notwithstanding the initial reasonably adequate mobilization, later in the course of the campaign, there were several records of poor organization, failure of delivery, insufficient supply and a restricted diet.

The means of food acquisition of the Ottoman army depended on four pillars. Food was obtained either by direct purchase, usually in small amounts directly from peasants if available; by holding tender bids for larger amounts; in form of tithe (one tenth of annual produce, formerly taken as a tax, this time to support for the army); by donation or charity; or

1915, olağan dışı iklim koşullarının yaşandığı bir yıldır. Son derece sıcak ve kuru bir yazı takiben alışılmadık, soğuk bir kış gelmişti. 1915 was a year of extraordinary climate conditions, an exceptionally hot and dry summer, followed by an unusually cold, bitter winter.

BİRİ GELENEKSEL BİRİ ENDÜSTRİYEL - İKİ TARAFIN YİYECEK TEDARİKİ KARŞILAŞTIRMASI

TRADITIONAL VS INDUSTRIAL - COMPARISON OF PROVISIONS ON BOTH SIDES

Osmanlı Yiyecek İstihkakı 8 Ekim 1914 tarihinde yürürlüğe giren Yiyecek İstihkakı hakkındaki kararname uyarınca, bir Türk askerinin günlük yiyecek istihkakı tahminen 3149,25 kaloriye denk gelmekte ve aşağıdakilerden oluşmaktaydı:

900 g ekmek
250 g et (veya yarısı kadar kavurma, pastırma, sucuk)
150 g bulgur
20 g sadeyağ
20 g tuz
20 g soğan
86 g pirinç veya et miktarının ¼'ü kadar nohut, fasulye, kurutulmuş sebze, patates veya konserve ya da taze sebze gibi baklagiller

Bu miktardaki günlük tedarik hiçbir zaman tam olarak yerine getirilemedi, hatta bazı çeşitler asla temin edilemedi. Örneğin, et sadece haftada iki kere verilebilecekti; başlarda 62 grama denk gelecek şekilde, ardından da sırayla 31 ve 16 grama düşürülerek verilmesi planlandı. Ancak gerçekte asla cepheye ulaştırılmıyordu. Sebzelerin bulunması her zaman zordu. Temel beslenme bakliyat, tahıl ve kuru meyveye indirgenmiş durumdaydı. Çorba ve komposto en çok servis edilen yemeklerdi.

Ottoman Rations According to the Decree of Rations issued on 8th October 1914, the daily ration of a Turkish soldier was estimated at 3149,25 calories and was as follows:

900 g bread
250 g meat (or half the amount of *kavurma* (potted meat), *pastırma* (cured dried meat), *sucuk* (cured spicy sausage) or canned meat)
150 g *bulgur* (cracked wheat)
20 g clarified butter
20 g salt
20 g onions
86 g rice or 1/4 of meat substituted with pulses like chickpeas, beans, dried vegetables, potatoes or canned or fresh vegetables

This specified amount of daily provision could never be delivered in full, and some items never even made an appearance. For example meat could only be provided twice a week, first as much as 62 g per day, then 31, and 16 g, but in reality, it was not delivered at all. Vegetables were always hard to find. The basic diet was reduced to pulses, grains and dried fruits. Soup and compote were the most frequently served dishes.

Anzak Yiyecek İstihkakı Nisan 1915 tarihli askeri direktifi uyarınca, Mısır'dan çıktıktan sonra Gelibolu'daki yiyecek istihkakı oranları şöyle olacaktı:

11/4 libre ekmek veya 1 libre bisküvi (galeta) veya 1 libre un
11/4 libre taze et veya 1 libre konserve et
4 ons domuz pastırması
3 ons peynir
2 ons bezelye, fasulye veya kurutulmuş patates
1/4 libre reçel
3 ons şeker
5/8 ons çay
1/2 ons tuz
1/20 ons hardal
1/36 ons biber

1/10 gill limon suyu, 1/2 gill rom, haftalık 2 onsu geçmeyecek şekilde tütün
İtilaf Devletleri'nin tedariki zengindi ve stoklarda çokça konserve sığır eti, konserve sardalya, yoğunlaştırılmış süt, reçel ve Anzak bisküvileri gibi işlenmiş konserve yemekler bulunmaktaydı. Oldukça susatan yağlı, tuzlu, şekerli yemekler olduğundan hepsi siperlerde sorun teşkil etti.

ANZAC Rations According to the military orders of April 1915, the scale of rations after leaving Egypt for Gallipoli would be:

11/4 lbs bread, or 1 lb biscuit (hard tack), or 1 lb flour
11/4 lbs fresh meat, or 1 lb preserved meat
4 ozs bacon
3 ozs cheese
2 ozs peas, beans or dried potatoes
1/4 lb jam
3 ozs sugar
5/8 ozs tea
1/2 oz salt
1/20 oz mustard
1/36 oz pepper
1/10 gill lime juice; 1/2 gill Rum; tobacco not exceeding 2 ozs per week

The Allies' provisions were rich with an ample supply of processed canned food like bully beef, canned sardines, condensed milk, jam and ANZAC biscuits. All of these goods proved to be problematic on site, as they were thirst inducing fatty, salty and sugary.

aynı zamanda ön cephe için önem taşıyan peksimeti de üretiyordu. Ordugahlardaki sahra mutfaklarında sıcak yemek pişiyor, seyyar revir ile hastaneler ve hayvan barınakları da bu cephe gerisi kamplarda yer alıyordu.

Anzak Tarafında Yiyecek

İtilaf Devletleri'nin yiyecek temini hazırlıklarına baktığımızda en önemli fark, tüm malzemenin çok önceden planlanması ve çok uzaklardan getirilmesi zorunluluğuydu. Su temini dahi Nil deltası veya Yunan adalarından temin edilmek, yiyecek malzemelerinin tamamı orduyla birlikte gemilerde gelmek zorundaydı. Bu durum, her detayın incelikle hesaplanmasını gerektiriyordu. Bu koşullarda temin edilen erzak önemli bir oranda konserve yiyeceklerden oluşuyordu. Taze et yerine "bully beef" olarak adlandırılan konserve et, taze ekmek veya un yerine de "Anzak bisküvisi" olarak anılan dayanıklı, bir nevi peksimet benzeri sert ve yağsız yulaf

as war tax named Tekâlif-i Harbiye, instituted in 1912, which implied a certain share of agricultural produce to be seized as army provision to be paid for later. Luxury goods such as tea, coffee and sugar were imported. In practice, a percentage of each lot of import items was confiscated for the use of the army; the rate for the army share was 15% of sugar and coffee and 25% of tea imports.

Stocking Before the Battle

The Ministry of War Commissariat was responsible for the provision and transport of first class supply materials, such as food products to sustain the army. During the period between 31 July 1914 and 28 February 1915, the Army Material Command transferred an ample amount of provisions to the storage of the Dardanelles Defense Command. The list included wheat berries, wheat flour, corn meal, *peksimet* (twice baked bread, hardtack), meat, potted or cured dried meat, vegetables, potatoes, onions, rice, *bulgur* (cracked wheat), eggs, dried beans, dried fava beans, lentils, chick peas, clarified butter, olive oil, olives, salt cured sardines, cheese, vinegar, salt, sugar, tea, raisins, dates, soap and barley as fodder for animals. Live cattle to be slaughtered when needed were also kept at bay. Mules and donkeys were crucial for transportation, so a good stock of fodder such as barley, dried grass, hay, rye, corn, vetch, bran and millet was also stored.

These supplies were then transferred to provision depots at twelve different locations. There were two bread-making stations at Gallipoli and Burgaz and four makeshift teahouses at the back fronts. Bread making stations were providing not only freshly baked bread, but also *peksimet*, the twice-baked

© AUSTRALIAN WAR MEMORIAL. ÖZEL KOLEKSİYONU SPECIAL COLLECTION



Gelibolu yarımadasında savaşan askerlerin ürettiği işlerden derlenmiş 1916 tarihli bir yayın olan "The ANZAC Book" a dahil edilmesi için gönderilmiş iki kısımdan oluşan bir karikatür. Üstteki karikatürde çeşitli hediyeler ve lüks eşyalarla dolu büyük bir kutunun içini karıştıran askerler görüyoruz, alttaki karikatürdeyse konserve sığır eti kutuları ve büyük bir kutu bisküvileri olan, dondurucu soğukta uyumaya ya da çaydanlığın altını yakmaya çalışan askerleri görüyoruz.

Two part cartoon submitted for inclusion in "The ANZAC Book", a publication which was produced in 1916 from works produced by soldiers on the Gallipoli peninsula. The top cartoon shows soldiers rummaging through a large box of gifts and comforts and the bottom cartoon shows soldiers with bully beef tins and a large box of biscuits, trying to sleep or light a fire under a billy in the freezing cold.

Anzak yemek molası.
ANZAC lunch break.

kurabiyesi bulunuyordu.

Taze yiyecek, özellikle sebze ve meyve hiç yoktu. Konserve et ve konserve reçel sahada sorun çıkaran ürünlerdi. Yazın en sıcak günlerinde konserveler açılır açılmaz üzerlerine kara bir sinek bulutu çöküyor, içindekileri yenemez hale getiriyordu. Çoğu yiyecek ya çok kuru ya da domuz pastırması, peynir ve reçel gibi çok yağlı, tuzlu veya şekerliydi; haliyle hepsi harareti artırıcı ve susatıcıydı. Zaten temininin çok zor ve neredeyse imkânsız olduğu koşullarda, özellikle Temmuz ve Ağustos aylarında su en büyük sorundu. Tifo, dizanteri ve ishal salgınlarına da yol açan bu durum Anzak tarafının felaketi oldu denilebilir. Planlama aşamasında deniz suyundan içme suyu elde etmek için tanklar bile düşünülmüş olsa da bu sistem hiçbir zaman kurulamadı ve tanklar Anzak Koyu'nda işlevsiz bir şekilde atılı kaldı. Gemilerle getirilebilen suyun ön cephelere ulaştırılması bile başlı başına bir sorun teşkil ediyordu.

Siperlerde Yiyecek Mücadelesi

Çanakkale Savaşı sadece bir toprak savaşı değil, aynı zamanda hayatta kalmak için gerekli su ve yiyecek için verilen bir mücadele haline gelmişti. İki tarafın yiyecek lojistiği ilk başta hiç de eşit gözükme de dezavantajlı gözükme taraf, aksine pek çok açıdan avantaj sahibi konumuna gelmişti.

Levazım listelerinde bir nokta çok dikkat çekici: Osmanlı tarafında hiç konserve ve endüstriyel hazır yiyecek yoktur. Bunun nedeni, o dönemde henüz endüstriyel yiyecek sanayisinin gelişmemiş olması. 1913-1915

bread slices that could be carried like biscuits, and kept long to be consumed later. Field bases complete with ovens and tent kitchens were set up on the route of the soldiers to cook warm dishes from scratch. Field bases were also accommodating field hospitals and shelter for animals.

Food at the ANZAC Side

When we take a look at the Allies provision preparations, we see that the soldiers had to carry almost all the food on them and water was sourced from the Nile Delta or the Greek Islands. As everything had to be brought on the ships, the Allies needed to be more organized, calculating every detail and planning ahead. Unlike the Ottoman side, the supplies of the Allies were heavily stocked with processed food. Instead of fresh meat, mostly preserved meat (bully beef) was provided; and hardtack nicknamed as Anzac biscuits substituted bread or flour.

There was almost nothing fresh, no vegetables or fruits. Canned meat and jam proved to be exceptionally hazardous. In the heat of summer, once they were opened, they had to be consumed straight away as they attracted clouds of flies, which made them almost inedible. Most food items in the rations were either very dry or very salty or sugary products, such as bacon, cheese or jam. Too much salt and sugar was also a burden for it induced thirst and water was extremely scarce. Lack of fresh water was a major issue, especially in the summer months of July and August, having grave consequences, including diseases like typhoid and dysenteric diarrhea. Though the initial plan was to have tanks

İki taraf için de tam bir kahramanlık öyküsü olan Çanakkale Savaşı, çoğu askerin ceplerindeki peksimet ve bisküvi kırıntılarını bile yiyemeden şehit olduğu bir destan olmuştur. Gallipoli Campaign was a heroic battle for all parties. On both sides most soldiers did not even have time to nibble those last crumbs of peksimet or Anzac biscuits in their pockets. Life was as frail as poppies, the symbols of martyrdom.



Askerler sert yulaf bisküvilerini bazen kartpostal yerine kullanıp ailelerine gönderiyorlardı. Soldiers made creative use of hardtack biscuits as a way of solving the shortage of stationary.



Türk usulü yassı peksimet.
Turkish dried bread husks peksimet.

© ARTHUR A. PERRY/AUCKLAND WAR MEMORIAL MUSEUM. ÖZEL KOLEKSİYONU SPECIAL COLLECTION

© AUSTRALIAN WAR MEMORIAL. ÖZEL KOLEKSİYONU SPECIAL COLLECTION



© AUSTRALIAN WAR MEMORIAL - ÖZEL KOLEKSİYONU SPECIAL COLLECTION

Denizde, Gelibolu'dan yakın zamanda tahliye edilmiş bu kimliği belirsiz adamlar, isimsiz fotoğrafçının "meşhur konserve sığır eti güveci" diye tarif ettiği bir yemekte kullanmak için patates soyuyorlar. Sol üstte dört kişilik küçük bir grubun üniformalarında muhtemelen 20. Tabur'un yeşil üzerine beyaz elmas şekilli arması var. Geriye kalanlarsa muhtemelen 5. Askeri Ambulans'ın adamları. Tanınmayan bir araca bindirilmişler ve muhtemelen Lemnos Adası'ndan Mısır'a doğru yol almaktalar.

At sea, recently evacuated from Gallipoli these unidentified men are peeling potatoes for what the unknown photographer called "the famous bully beef stew". A small group of four at upper right are wearing what is probably the white over green diamond shaped colour patch of the 20th Battalion. The remainder are possibly men of the 5th Field Ambulance. Taken aboard an unknown vessel they are probably on the way to Egypt from the island of Lemnos.

arası Osmanlı Endüstri İstatistik raporlarına göre İstanbul ve İzmir'de toplam sekiz konserve fabrikası kurulmuştur. Savaş alanına konserve temin edilememesi bir dezavantaj gibi gözükse de her şeyin kuru malzemeden piştiği; pirinç, bulgur, bakliyat gibi malzemelerden hazırlanan yemeklerin olduğu bir tayın çok daha sağlıklı olmuştur. Ön cephelere ulaştırılabilen soğuk bir bulgur pilavı ile bir kepçe dolusu kuru fasulye ve üzüm hoşafı da olsa, kuşkusuz böylesi bir öğün karşı tarafın yenemez hale gelen konservelerinden yeğ olmuştur. Ayrıca askerlerin ceplerinde çoğu kez mendile sarılı bir avuç kuru yemiş, kuru üzüm, zeytin ve birkaç kuru peksimet bulunuyordu. Bir başka göz ardı edilen nokta ise yurtlarını savunma durumunda olan askerlerin bu toprakları iyi tanıması ve yenilebilir otları ayırt edebilmeleriydi. Çok elzem durumlarda açlığı bastırmak veya harareti gidermek için yabancı bitkilerden ve otlardan yararlanılmış olmaları kuvvetle muhtemel. Oysa dünyanın öbür ucundan gelen Avusturalyalı ve Yeni Zelandalı askerler bu toprakların bitkilerine tümüyle yabancıydılar.

to convert seawater to potable water, the system could never be put in place and all the equipment became useless at the Anzac Cove. Even if water was available, carrying it to the front lines was a major problem.

Battle for Food in the Trenches

The Gallipoli battle was not only about fighting for the land; it was also a battleground for finding adequate food and water supplies. The food logistics of armies seemed to be dramatically unequal, but the disadvantaged side might have benefited from this situation.

One point is striking in the provision lists; the Ottoman provisions have no processed industrialized food, as food industry had not yet developed in the Ottoman Empire. According to the industry statistics covering the years 1913-15, there were a total of eight food conservation factories in Istanbul

YİYECEK DEĞİŞ TOKUŞU

Savaş sırasında karşının yiyeceklerinin tüketilmesi, iki taraf için de geçerli bir durumdur. Geri çekilen birliklerden boşalan siperlerde buldukları konserve yiyecekler ve reçellerle çıktıkları ziyafetler, Türk tarafının anlattığı hikâyelerden. Karşılıklı siperlerin sadece birkaç metreyle ayrıldığı ateşkes döneminde yiyecek alışverişinde bulunulduğu ve çeşitli takaslar yapıldığı da anlatılır. Bu değiş tokuşlarda tarafların belirli tercihleri de olabiliyordu. Ateşkes, iki tarafın insancıl bir duruma gelebileceği anlardı. Hatta eşya alışverişi için birbirlerine notlar bile gönderiyorlardı. Alışılmış takaslardan biri, Türk tütün ve sigaralarına karşılık olarak Anzak tarafından gönderilen yiyeceklerdi. Türklerin aldıkları tuğla sertliğindeki Anzak bisküvilerini sevip sevmediklerini bilemiyoruz, ancak kesinlikle konserve süt en sevilenler arasındaydı. Bu arada, konserve et cazip olsa da domuz olabileceği korkusuyla kaçınıldığını görüyoruz. Türk siperinden diğer tarafa bir sigara paketi üzerine iliştirilerek, bozuk bir Fransızca ile iletilen bu kibar not, tercihleri net bir şekilde ortaya koyuyor:

*Notre cher ennemi
prenez a vee - Sevgili
düşmanımıza, lütfen
buyurun*

Karşılığında hediye olarak iki tarafın da artık görmek istemediği konserve et kutusu gelince cevap gecikmez:

*A notre herox ennemis, bully
beef Non... Envoyez milk -
Kahraman düşmanlarımıza,
bully beef hayır... Süt
gönderiniz.*

SWAPPING FOOD

In the course of the battle, consumption of food confiscated from the enemy trenches applied to both sides. According to a story recounted by the Turkish side, the soldiers feasted on canned food and jam they found in an enemy trench evacuated by a retreating troop. There were also cases of exchanging food and other items during times of truce where opposing trenches were separated only by a few meters. During such exchanges there were even preferences for certain gifts received from the other side. During ceasefires, the two sides could remember their humanity, even passing notes to each other asking swap goods. One usual trade would be food from the ANZAC side in return of Turkish tobacco and cigarettes. We do not know whether the Turks enjoyed the brick-hard ANZAC biscuits they received, but they surely liked the canned milk and deliberately avoided canned beef fearing that it might be pork. One note attached to a cigarette pack thrown from the Turkish trench to the other side included this kind message written in broken French:

*Notre cher ennemi prenez a
vee - To our dear enemy,
please take*

Upon receiving the detested bully beef in return, the responding note came along:

*A notre herox ennemis,
bully beef non... Envoyez
milk - To our heroic
enemies, no bully beef,
send milk.*

*Mes cher amis Anzous
tralian
Nous avons pris votre
cadots "Conservet" et nous
fumes en plus aise
cet cadots est passant
Vous demendons de nous
un saurenire
en au lieu ^{votre} saurenire
Vous donnerons un
autre saurenire
maintenant accéptez*

*Silvousplait mes com-
plements en au lieu
votre cadots "conservet"
Nous envoions un mor-
ceau de tabac
1915-18-7 Votre camarades
soldat Turque
octobre
petez silvous plait
un bonn canife
note from our
trench*

PROZIO
AUSTRALIAN
WAR MEMORIAL

© AUSTRALIAN WAR MEMORIAL - ÖZEL KOLEKSİYONU SPECIAL COLLECTION

Çanakkale Savaşı hakkında pek çok bilgi, savaş alanındaki günlük yaşama bakmaktan çıkacaktır. One way to look at the Gallipoli Campaign is trying to see it through daily life in trenches.

Anzak tarafının günlük tayınlarına hızlı bir bakışta masa başında tasarlanan yiyecek planının uygulamada tamamen çökmeye mahkum olduğu ve siperlerin gerçeğinden çok uzak kaldığı görülür. Suda yumuşatılıp çözümlere bulamaç gibi yeneceği tasarlanan Anzak bisküvileri bile taş gibi, ellenmeden tayınlarda kalmış, suyun yokluğunda pek de bir işe yaramamıştır. Susuzluk Gelibolu'da en büyük düşman haline gelmiştir.

İki taraf için de tam bir kahramanlık öyküsü olan Çanakkale Savaşı, çoğu asker in ceplerindeki peksimet ve bisküvi kırıntılarına bile yiyemeden şehit olduğu bir destan olmuştur. Hayat onlar için şehitliğin sembolü olan gelincikler kadar kısa ömürlü olsa da kahramanlık hikâyeleri sonsuzluk kadar uzun olacaktır. ●

and İzmir. Other than that, the food industry was practically nonexistent in Anatolia. The lack of tinned food looked as a disadvantage but in reality their food was healthier, as it was cooked from scratch even if it was only cold bulgur pilaf with a stew of pulses or ladle full of raising compote. Every soldier would have had a handful of nuts, raisins, olives wrapped in a handkerchief with a few pieces of *peksimet* in their pockets. Turkish soldiers also had the advantage of familiarity with their own land, being able to find water sources or edible wild greens. It can easily be speculated that in cases of necessity, they would be able to forage an edible plant to suppress hunger or quench thirst, which was an advantage over their enemies who were totally alien to the flora of Gallipoli.

A quick look at the ANZAC rations reveal much about the irrationality of rations designed from behind a desk, far away from the realities of the trenches. They lost the battle from the very start by their over-designed food logistics that failed to work in practice. The ANZAC biscuits that were meant to be reconstituted with water and eaten like porridge remained usually untouched, hard as rock. Lack of water was their worst enemy.

Gallipoli Campaign was a heroic battle for all parties. On both sides most soldiers didn't even have time to nibble those last crumbs of *peksimet* or ANZAC biscuits in their pockets. Life was as frail as poppies, the symbols of martyrdom. ●



© AUSTRALIAN WAR MEMORIAL. ÖZEL KOLEKSİYONU SPECIAL COLLECTION

“8” GERİ SAYIM GÜNCEİ COUNTDOWN CHRONICLE

Ocak 2020 January

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
Melda Tarlan

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 EDİTÖR
RESPONSIBLE EDITORIAL DIRECTOR
AND EDITOR
Yavuz Harani

YAYIN KURULU
EDITORIAL BOARD
Diyez Beksaç Çin
Bülent Erkmen
Mustafa Tanrıverdi
Melda Tarlan
Necmi Zekâ

METİN EDİTÖRLERİ
COPY EDITORS
Seden Mestan
Yiğit Tuna

ÇEVİRİ
TRANSLATION
Aslı Mertan

KATKIDA BULUNANLAR
CONTRIBUTORS
Beynur Akdeniz
Emre Ayvaz
Ahmet Bayrı
Sinan Bilgenoğlu
Gözde Doğan Ayan
Nadir Ekmekçi
Cemal Emden
Mehmet Kerem Eteş
Kağan Gözen
Nurdan Gürel
Cenk Kalava
Melih Mumcu

Gerİ Sayım Güncesi, ÇOK A.Ş. tarafından 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi iletişim çalışmaları kapsamında yayımlanmaktadır. Countdown Chronicle is published by ÇOK A.Ş. within the scope of 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project communication practices.

Para ile satılmaz.
Not for sale.

İmzalı yazıların tüm sorumluluğu yazarlarına aittir. All responsibility of signed articles lies with the author.

© Yazı ve fotoğrafların tüm hakları, aksi belirtilmedikçe, ÇOK A.Ş.'ye aittir. Kaynak gösterilerek kullanılabilir.

© All rights of writings and photographs are reserved by ÇOK A.Ş. unless otherwise stated. They can be used with proper citation of references.



1915canakkale.com

DAELIM

Limak

SK E&C

yapı merkezi

Ankraj
ard germe işleri,
Ekim 2019.

Anchorage
post tensioning works
October 2019.

©CEMAL EMDEN

