

2

**“Çanakkale bir kez daha
Tarihin Akışını Değiştirecek”
“Çanakkale Will Once Again
Change the Course of History”**
AHMET GÜLŞEN

**“Ülke Ekonomisine
14,5 Milyar Avro Katkı”
“A Contribution of
14.5 Billion Euros to the
Country’s Economy”**
MURAT SARIKAYA

**SK ecoplant: Harika
bir Dünya için Harika
bir Yaşam Kurmak
SK ecoplant: Building
a Great Life for a Great World**

**Çanakkale’nin Vizyoner
Üniversitesi: ÇOMÜ
Çanakkale’s Visionary
University: ÇOMÜ**
PROF. DR. SEDAT MURAT



İçindekiler

Contents

Kısa Kısa
News Bites

002



“Çanakkale bir kez daha Tarihin Akışını Değiştirecek”

“Çanakkale Will Once Again Change the Course of History”

AHMET GÜLŞEN

010



“Ülke Ekonomisine 14,5 Milyar Avro Katkı”

“A Contribution of 14.5 Billion Euros to the Country's Economy”

MURAT SARIKAYA

016

SK ecoplant: Harika bir Dünya için Harika bir Yaşam Kurmak

SK ecoplant: Building a Great Life for a Great World

026

Köprü'nün Rüzgâr ve Titreşim Uzmanı: TESolution

Wind and Vibration Expert for the Bridge: TESolution

YUN SEOK KIM

034

STROS: Güçlü ve Güvenilir

STROS: Strong and Reliable

TOMÁŠ ROTTENBERG

040

Şaftların ve Tabliyelerin Taşıyıcısı: Hareket

Transporter of Shafts and Decks: Hareket

ABDULLAH ALTUNKUM

046

80 Metrede Dev Montaj: Tabliyeler

A Colossal Installation at 80 Meters: Bridge Decks

052



“Özlem, Gurur ve Tecrübe”

“Longing, Pride and Experience”

METİN ÖZCAN

064

“Otoyol” Kelimesi bir Cümleyle Sizin İçin Ne İfade Ediyor?

In a Sentence, What Does the Word

“Motorway” Mean to You?

073

Çanakkale'nin Vizyoner Üniversitesi: ÇOMÜ

Çanakkale's Visionary University: ÇOMÜ

PROF. DR. SEDAT MURAT

074

Yatırımcıları

Heyecanlandıran Altyapı Yatırımı

An Infrastructure Investment that Excites the Investors

082

1915Çanakkale'den

Eğitime Uygulamalı Katkı

1915Çanakkale's Contribution of Applied Learning Opportunities

090

Öncelik Dezavantajlıların Refahı

Prioritizing the Welfare of the

Disadvantaged

096

Hellespont'taki Gemilerden

Seramik Gemilere

From Boats on the Hellespont to Ceramic Boats

FATİH KARAGÜL

100



Çanakkale'nin Müziği:

Bir Kültür Köprüsü

Music of Çanakkale: A Cultural Bridge

PROF. DR. ALAATTİN CANBAY

108

Genel Müdür'den CEO's Message

Mustafa Tanrıverdi
GENEL MÜDÜR CEO

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü
İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.)



DEĞERLİ OKURLAR,

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın gerçekleştirdiği “1915Çanakkale Köprüsü Son Cıvata Sıkma Töreni” sonrası Proje'mizin yüzde 90'ı aşan büyük bir bölümünü tamamlamış olduk. Gelecek son sayımızı sizlere ulaştırdığımızda 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nun hizmete girmiş olacağını duyurmaktan büyük mutluluk duyuyorum.

*

Geri Sayım Güncesi'nin bu sayısına Karayolları Genel Müdürlüğü İşletmeler Dairesi Başkanı Sayın Ahmet Gülşen söyleşi ile başlıyoruz. Sayın Gülşen bize deneyimlerini ve Proje ile ilgili değerli görüşlerini aktardı. ÇOK A.Ş. CFO'su Murat Sarıkaya ile Proje'nin birçok uluslararası ödüle layık görülen finansman sürecini ve finans yapısını konuştuk. Proje'yi yöneten konsorsiyumun Koreli iki ortağından biri olan SK ecoplant kısa bir süre önce kurumsal kimliğini yeniledi. Bu vesileyle SK ecoplant'ın küresel başarılarını ve gelecek hedeflerini tanıtan bir yazıya yer verdik. Rüzgâr mühendisliği ve titreşim kontrolü teknolojileri konusunda dünyanın lider kuruluşlarından biri olan TESolution'ın Genel Müdürü Sayın Yun Seok Kim bize firmanın uzmanlık alanlarını ve Proje'ye özel geliştirdikleri çözümleri anlattı. Proje'nin inşaat asansörlerini ve kalıcı asansörlerini imal eden STROS firmasının faaliyetleri hakkında Ticari Direktör Sayın Tomáš Rottenberg ile görüştük. Köprü'nün çelik shaftlarının ve tabliyelerinin taşınması operasyonunu gerçekleştiren Hareket'i bize Genel Müdür Sayın Abdullah Altunkum tanıttı. Bu sayımızın foto-röportajı köprü tabliyelerinin taşınması ve yerleştirilmesi sürecini anlatıyor. 1915Çanakkale'de Otoyol Yapım Grubu'nun gerçekleştirdiği çalışmaları Proje Müdür Yardımcısı Sayın Metin Özcan'dan dinledik. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Rektörü Sayın Sedat Murat ile üniversitenin yürüttüğü çalışmaları konuştuk. Çanakkale, Biga ve Ezine Organize Sanayi Bölgeleri yetkilileri de Proje ile ilgili düşüncelerini bizlerle paylaştı. Bu sayıda ayrıca Toplum Düzeyinde Destek Programı kapsamında gerçekleştirdiğimiz Tasarım Beceri Atölyeleri'ni ve bölgedeki dezavantajlı bireylere yönelik çalışmalarımızı tanıtıyoruz. Sayın Fatih Karagül'ün dünyaca ünlü Çanakkale seramikleri hakkındaki yazısını ve Sayın Prof. Dr. Alaattin Canbay'ın Çanakkale müzikleri yazısını da ilgiyle okuyacağınızı düşünüyorum.

Sağlıklı, mutlu bir yeni yıl dileklerimizle.

DEAR READERS,

“The Final Bolt Tightening Ceremony” conducted by our President Recep Tayyip Erdoğan marked the completion of over 90 percent of our Project. I am happy to be able to inform you that by the time you are reading the next and final issue of our publication, the 1915Çanakkale Bridge and Motorway will have become operational.

*

This issue of the Countdown Chronicle opens with an interview with the Director of Operations at the Genel Directorate of Highways Ahmet Gülşen who shared with us his experiences and precious views on the Project. We also talked to ÇOK A.Ş. CFO Murat Sarıkaya about the Project's internationally rewarded financing process and finance structure. One of the two Korean partners of the consortium running the Project, SK ecoplant has recently renewed its corporate identity. We took this occasion to prepare an article delving further into SK ecoplant's global accomplishments and future targets. TESolution is a global leader in wind engineering and vibration control technologies, and the company's CEO Yun Seok Kim told us about their areas of expertise and the solutions they have developed specifically for our Project. We interviewed the Commercial Director Tomáš Rottenberg of STROS, the manufacturer of the Project's construction hoists and permanent elevators, about the company's activities. Hareket is the company in charge of transporting the steel shafts and decks of the bridge and we talked to the company's CEO Abdullah Altunkum about its operations. The photo-interview in this issue is about the transportation and installation process of the bridge decks. The Deputy Project Manager Metin Özcan illuminated us about the works of the Motorway Construction Group at 1915Çanakkale. We talked to the Rector of Çanakkale Onsekiz Mart University Sedat Murat about the activities of the university. The officials from the Organized Industrial Zones of Çanakkale, Biga and Ezine shared with us their thoughts on the Project. In this issue, we are also introducing the Design Skills Workshops implemented as part of our Community Level Assistance Program and other activities targeting disadvantaged individuals in the region. Finally, I believe that the articles penned by Fatih Karagül on the famous ceramics of Çanakkale and by Prof. Dr. Alaattin Canbay on the city's musical culture should also prove to be highly interesting.

With my sincere wishes for a healthy, happy New Year!

Cumhurbaşkanı Erdoğan Son Cıvata Sıkma Töreni'ni Gerçekleştirdi

President Erdoğan Conducted the Ceremony to Mark the Tightening of the Final Bolt

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 13 Kasım'da Lapseki şantiyesinde 1915Çanakkale Köprüsü Son Cıvata Sıkma Töreni'ni gerçekleştirdi.

Köprü'nün üzerinde helikopterle havadan incelemelerde de bulunan Cumhurbaşkanı Erdoğan törende yaptığı konuşmada şunları söyledi: "Otoyol ve Köprü Projesi'nin inşasında 670'i mühendis, 5 binin üzerinde kişi ve 740 iş makinası çalışmış, 106 alt yüklenici görev yapmıştır. Dünyanın en büyük orta açıklıklı köprüsü olan 1915Çanakkale, tasarımı, mühendisliği, inşası ve ülkeye kazandırdığı teknik birikimiyle gerçekten önemli bir eserdir... Şimdiden ülkemizin sembollerinden biri haline dönüşen bu köprü, büyük ve güçlü Türkiye hedefimize bir adım daha yaklaştığımızın ispatıdır. Yatırımda, üretimde, ihracatta, istihdamda, dünyanın en büyükleri arasına girmeyi hedefleyen Türkiye'nin ihtiyacı olan ulaşım altyapısının bu hayati bölümünün tamamlanmasıyla artık geleceğe daha da umutla bakıyoruz. Yap-İşlet-Devret modeliyle inşa edilen bu köprüyle Türkiye, yeni bir sıçrama dönemini daha başarıyla gerçekleştirmiş oluyor." •

President Recep Tayyip Erdoğan conducted the Final Bolt Tightening Ceremony at the Lapseki construction site on November 13th.

After conducting an aerial observation of the bridge by helicopter, President Erdoğan spoke at the ceremony: "Over 5000 people, including 670 engineers, 740 units of heavy equipment, and 106 subcontractors were actively employed in the construction of the bridge. As the world's longest mid-span suspension bridge, 1915Çanakkale is a truly significant work in terms of its design, engineering, construction and its contribution of technical know-how and experience to the country. Having already claimed its place among the country's landmarks, this bridge is the living proof of us having come one step closer to our goal of making Turkey a greater and stronger nation. Our country is working towards becoming a global leader in investment, production, export and employment. With the completion of such a critical segment of this much needed transport infrastructure, our future outlook is even more hopeful. This bridge, constructed through the Build-Operate-Transfer model, marks the achievement of another leap for Turkey." •



Cumhurbaşkanı Erdoğan'dan Çanakkale'de Toplu Açılış

President Erdoğan at the Collective Opening Ceremony in Çanakkale

1915Çanakkale Köprüsü'nün Son Cıvata Sıkma Töreni için Çanakkale'ye gelen Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan törenin ardından Çanakkale'de Yapımı Tamamlanan Projelerin Toplu Açılış Töreni'ne katıldı. Biga Belediye Meydanı'nda düzenlenen Toplu Açılış Töreni ile, yatırım bedeli toplam 777 milyon TL'yi bulan 35 eser ve hizmetin resmi açılışı gerçekleşti.

Törende yaptığı konuşmada özel sektörün bölgede yaptığı yatırımları desteklediklerini vurgulayan Erdoğan, konuşmasına şöyle devam etti: "Biga'da, gerçekleştirdiğimiz eserlerin resmi açılışını yaparak Çanakkale'mizin aydınlık geleceğine yeni kapılar açıyoruz. Biz eserlerle konuşuyoruz... Hamdolsun bizim mücadele azmimiz dipdiridir. Bu millete pranga vuracaklarını sananları kendilerini en güçlü hissettikleri zaman zelil eden kahramanların soyunun tükenmeyeceğini göstermeyi sürdüreceğiz."

Cumhurbaşkanı Erdoğan daha sonra Ezine Belediyesi'nin ana sponsorluğunda çekilen Ezineli Yahya Çavuş belgesel filminin Troya Müzesi'ndeki galasına katıldı. •



Having come to Çanakkale for the 1915Çanakkale Bridge Final Bolt Tightening Ceremony, President Erdoğan also attended the Collective Opening Ceremony for the Projects Completed in Çanakkale. The Collective Opening Ceremony was held at Biga Municipal Square marking the official opening of 35 works and services with a total investment value of 777 million Turkish liras.

In his speech at the ceremony, Erdoğan stressed that they fully supported the investments by the private sector in the region: "As we officially open the works we have actualized in Biga, we are opening new doors into the bright future of Çanakkale. Our works speak louder than words...Thank God, we respond to challenges with strong resolve. We will continue to demonstrate that there is no end to the lineage of champions who won over those who thought they could enslave this nation, at a time when they deemed themselves most powerful."

President Erdoğan then proceeded to the Troy Museum to attend the premiere of the documentary film Sergeant Yahya of Ezine which was produced with the sponsorship of the Ezine Municipality. •

Atatürk 83. Ölüm Yılı Dönümünde Anıldı Atatürk Commemorated on the 83rd Anniversary of His Passing

Türkiye Cumhuriyeti'nin Kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk, ölümünün 83. yıl dönümünde tüm Türkiye'de olduğu gibi Çanakkale'de de saygı ve sevgi ile anıldı. Cumhuriyet Meydanı'nda gerçekleşen törende; Vali İlhami Aktaş, Boğaz ve Garnizon Komutanı Tuğamiral Mustafa Turhan Ecevit ve Çanakkale Belediye Başkanı Ülgür Gökhan tarafından Atatürk Anıtı'na çelenk sunulmasının ardından saat 09:05'te iki dakikalık saygı duruşunda bulunularak İstiklal Marşı okundu.

Anma programı Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi İÇDAŞ Kongre Merkezi 15 Temmuz Demokrasi Şehitleri Konferans Salonu'nda devam etti. Buradaki programda, saygı duruşunda bulunularak Boğaz ve Garnizon Komutanlığı Bandoosu eşliğinde İstiklal Marşı okundu. Anma programı AKÇANSA Güzel Sanatlar Lisesi öğrencileri tarafından sunulan "Destanlaşan Atatürk" gösterisiyle son buldu. ●



Founder of the Republic of Turkey Ghazi Mustafa Kemal Atatürk was commemorated with deep love and respect throughout Turkey, as well as Çanakkale, on the 83rd anniversary of his passing. In the ceremony at Cumhuriyet Square, the laying of the commemorative wreath at the Atatürk Memorial by Governor İlhami Aktaş, Commander of the Straits and Garrison Rear Admiral Mustafa Turhan Ecevit and Mayor of Çanakkale Ülgür Gökhan was followed by a two-minute silence observed at 09:05 and the singing of the Turkish National Anthem.

The commemorative service continued at Çanakkale Onsekiz Mart University İÇDAŞ Congress Hall 15th of July Martyrs of Democracy Conference Room. The program therein started with a moment of silence and the singing of the Turkish National Anthem accompanied by the Strait and Garrison Commandership Military Marching Band and ended with a performance titled "Atatürk Becoming a Legend" by the students of AKÇANSA High School of Fine Arts. ●



1915Çanakkale'ye 12. Finans Ödülü 1915Çanakkale Receives its 12th Finance Award

Uluslararası Yol Federasyonu (IRF - *International Road Federation*), 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni, çok yüksek tutarlı zengin kaynak çeşitliliğine sahip, yenilikçi ve yaratıcı çözümler içeren yapısı dolayısıyla finansman alanında "Yılın En Başarılı Projesi" seçti. Finansman yapısı ile dünyada takdir kazanmaya devam eden 1915Çanakkale Projesi daha önce de 11 uluslararası finans ödülüne layık görülmüştü.

Birleşik Arap Emirlikleri, Dubai'de gerçekleştirilen 18. Dünya Kongresi kapsamında 8 Kasım 2021 akşamı düzenlenen ödül törenine Türkiye Dubai Başkonsolosu Mustafa İlker Kılıç, Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu, Yapı Merkezi İnşaat Yönetim Kurulu Başkanı Başar Arıoğlu, Limak Holding Yönetim Kurulu Üyesi Serdar Bacaksız, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kurumsal İletişim Daire Başkanı Atilay Yılmaz, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) İşletmeler Dairesi Başkanı Ahmet Gülşen, KGM Kamu Özel Sektör Ortaklığı Bölge Müdürü Sezgin Küçükbekir, ÇOK A.Ş. Genel Müdürü Mustafa Tanrıverdi, ÇOK A.Ş. CFO'su Murat Sarıkaya ile beraber T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve KGM yetkilileri katıldı.

Ödülle ilgili konuşan Yapı Merkezi Yönetim Kurulu Başkanı ve ÇOK A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi Başar Arıoğlu, "Proje'miz IRF tarafından verilen bu ödülle beraber dünyanın saygın kurumları tarafından 12 ayrı finansman ödülüne layık görüldü. Önemli bir başarıya imza attık, bundan gurur duyuyoruz." dedi. ●

The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project was awarded by the International Road Federation (IRF) in the category of project finance and economics on account of its financing structure that offers creative and innovative solutions while securing a remarkably large amount from highly diverse resources. Having already received 11 global finance awards, the 1915Çanakkale Project continues to gather worldwide recognition with its impressive financing structure.

The award ceremony, which was held in Dubai, United Arab Emirates on 8 November 2021 as part of the 18th World Congress, was attended by Consulate General of Turkey in Dubai Mr. Mustafa İlker Kılıç, Director of the General Directorate of Highways Mr. Abdulkadir Uraloğlu, Chairman of Yapı Merkezi Mr. Başar Arıoğlu, Member of the Board at Limak Holding Mr. Serdar Bacaksız, Director of Corporate of Communications at the Turkish Ministry of Transport and Infrastructure Mr. Atilay Yılmaz, Head of the Operations Department at the General Directorate of Highways Mr. Ahmet Gülşen, Regional Director of Public Private Partnerships at the General Directorate of Highways Mr. Sezgin Küçükbekir, CEO of ÇOK A.Ş. Mr. Mustafa Tanrıverdi, CFO of ÇOK A.Ş. Mr. Murat Sarıkaya and officials from the Ministry of Transport and Infrastructure and General Directorate of Highways.

In his statement about the award, Chairman of Yapı Merkezi and Board Member of ÇOK A.Ş. Mr. Başar Arıoğlu said: "With this latest award from the IRF, our Project has now received 12 finance awards from the world's most prestigious institutions. This is a significant accomplishment, and we are proud of it." ●

1915Çanakkale Engineering News-Record Kapağında

1915Çanakkale Makes the Cover of Engineering News-Record

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, inşaat sektörünün dünya çapında lider yayını sayılan Engineering News-Record (ENR) dergisinin 27 Eylül-4 Ekim 2021 tarihli sayısının kapağında yer aldı. Dergi Proje ile ilgili 10 sayfalık özel bir bölüm hazırladı.

Engineering News-Record dergisi, aralarında Limak ve Yapı Merkezi'nin de bulunduğu Türk şirketlerinin ön sıralarda yer aldığı, her yıl yayımlanan "Dünyanın En Büyük Uluslararası Müteahhitleri Listesi" ile tanınıyor. Proje hakkındaki kapsamlı dosyayı hazırlamak için derginin kıdemli editörü Aileen Cho, Los Angeles'tan Çanakkale'ye gelerek yetkililerden bilgi aldı ve Proje sahalarını yerinde ziyaret etti. ●

1915Çanakkale Bridge and Motorway Project was on the cover of Engineering News-Record, a weekly magazine widely regarded as one of the most authoritative publications of the international construction industry. The issue dated 27 September-4 October 2021 included a 10-page special feature on the Project.

Engineering News-Record is known for its annually published list of "The World's Largest Global Contractors" in which a number of Turkish companies including Limak and Yapı Merkezi rank high. The magazine's senior editor Aileen Cho who travelled from Los Angeles to Çanakkale to prepare the feature on the Project, was briefed by the officials and visited the Project sites. ●



1915Çanakkale'den

Lavanta Üretimine Destek

1915Çanakkale Supports

Lavender Production

1915Çanakkale Projesi kapsamında yürütülen Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP), Gelibolu'da lavanta yetiştiriciliğine yönelik olarak dört dönümlük bir uygulama alanının oluşturulmasına ve Kavakköy Ekolojik Turizm Derneği'ne destek vermeye başladı.

Bölgede iş insanı Nevzat Aktepe'nin öncülüğünde başlatılan lavanta yetiştiriciliğinin hem tarımsal kalkınmaya hem de ekolojik turizmde katkı sağlayacağı öngörülmüyor.

TDDP Proje Saha Müdürü Mahmut Sevgi, Gelibolu İlçe Tarım Müdürlüğü ve Ziraat Odası iş birliği ile yürütülen çalışmalarla ilgili şunları söyledi: "Lavanta ekimini desteklemek için Gelibolu'da oluşturulan dört dönümlük yetiştirme ve uygulama alanına fidan desteği sağladık. TDDP'nin amaçlarından biri de özellikle kadınları yöresel tarım ürünlerini üretimi konusunda destekleme ve bunların pazara ulaşmasında yardımcı olmak. Kavakköy Ekolojik Turizm Derneği de bu amaçla örtüşüyor. Bu nedenle derneğe de destek sağlayacağız." ●

1915Çanakkale Project's Community Level Assistance Program (CLAP) is supporting lavender farming in Gelibolu by contributing to the work of Kavakköy Ecological Tourism Association and the development of an implementation area covering four decares.

Initiated in the region by the businessperson Nevzat Aktepe, lavender farming is expected to contribute towards both agricultural development and ecological tourism.

CLAP Project Site Manager Mahmut Sevgi expressed the following on the works conducted in collaboration with the Gelibolu District Directorate of Agriculture and the Chamber of Agriculture: "In support of lavender farming, we contributed saplings to the cultivation and implementation area covering four decares. One of the objectives of CLAP is to support especially women in their endeavors to produce local agricultural products and help them access the markets. Kavakköy Ecological Tourism Association also works towards the same goal. We will therefore be supporting the association also." ●



Karaman'dan

Bigalı Mehmet

Çavuş Belgeseli

A Documentary

by Karaman

about Sergeant

Mehmet of Biga



Çanakkale tarihiyle ilgili pek çok belgesele imza atan yapımcı-yönetmen Gökhan Tarkan Karaman yeni filminde Çanakkale Savaşı'nın ilk kahramanı olarak anılan Bigalı Mehmet Çavuş'u ele aldı.

Mehmet Çavuş, 4 Mart 1915 günü Seddülbahir'de tutukluk yapan tüfeğini atıp yerden aldığı taşlar ve istihkâm küreği ile İngilizlerin üzerine atılmış, emrindeki askerleri süngü hücumuna kaldırmıştı. Bu olayı "Arıburnu Muharebeleri Raporu"nda bizzat aktaran Mustafa Kemal Atatürk, Bigalı Mehmet Çavuş'un Gümüş Muharebe İmtiyaz Madalyası almasını sağladı. Daha sonra "Türklerin Ulusal Kahramanı" olarak anılan Mehmet Çavuş, Türk askerine "Mehmetçik" adının verilmesine de ilham kaynağı oldu. Mehmet Çavuş askerlik süresinde ve sonrasında kendisine yapılan maddi yardım tekliflerinin tümünü "Ben vatanım için savaştım, para için savaşmadım" diyerek reddetti.

"Çanakkale Fedakârı Bigalı Mehmet Çavuş" isimli belgeselde, tarihe tanıklık etmiş Bigalı Mehmet Çavuş'un torunları, akrabaları ve onu gören köylüsü vatandaşlarla röportajlar da yer alıyor. Belgesel, Biga Belediyesi, Çanakkale Savaşları Tarihi Alan Başkanlığı ve Çanakkale Valiliği'nin destekleriyle gerçekleştirildi. ●

With many historical documentaries about Çanakkale in his filmography, film producer and director Gökhan Tarkan Karaman's last film is about the story of Sergeant Mehmet of Biga, known as the very first hero of the Çanakkale Wars.

On 4 March 1915, Sergeant Mehmet's rifle got jammed during combat in Seddülbahir. Without hesitation, he tossed it aside, and attacked the British soldiers with stones and a shovel, while ordering the soldiers in his command to attack with bayonets. Mustafa Kemal Atatürk included this episode in his report on the Arıburnu Battles and made sure that Sergeant Mehmet of Biga received a Silver Battle Prestige Award on account of this heroic act. Sergeant Mehmet thus became known as the "National Hero of the Turks" and even inspired the coinage of the nickname "Mehmetçik" for the Turkish soldier. Sergeant Mehmet refused all offers of financial help both during and after his military service, saying: "I fought for my country not for money."

The documentary film titled "Selfless Soldier of Çanakkale, Sergeant Mehmet of Biga" features interviews with the grandchildren and relatives of Sergeant Mehmet of Biga as well as villagers who knew this historical figure. The documentary was produced with the support of Biga Municipality, Çanakkale Wars Historical Site Directorate and Governorship of Çanakkale. ●

Türkiye'nin KÖİ Deneyimleri Yabancı Yatırımcılara Anlatıldı

Turkey's PPP Experiences were Shared with Foreign Investors

İstanbul Kamu Özel Sektör İş Birliği Mükemmellik Merkezi (Istanbul Public Private Partnership Center of Excellence - PPPCoE) tarafından, Ticaret Bakanlığı koordinasyonu ve Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) iş birliğinde düzenlenen "İstanbul PPP Haftası" 6-10 Aralık 2021 tarihleri arasında gerçekleşti.

Organizasyon kapsamında, Kamu Özel İş Birliği (KÖİ) modeli, KÖİ proje sorumluları, bürokratlar, finans kuruluşu temsilcileri ve uluslararası yatırımcılara anlatıldı. İstanbul PPPCoE Başkanı Dr. Eyüp Vural Aydın 36 ülkeden gelen misafirlerin katıldığı açılış programında yaptığı konuşmada KÖİ projelerine ilişkin, "Türkiye'nin önemli bir deneyimi var. Bu deneyimleri yurt dışından gelen Yap-İşlet-Devret konusundaki yöneticilerle paylaşırken diğer ülkelerin deneyimlerini görme şansı yakalıyoruz. Artık yaparak öğren değil paylaşarak öğren dönemindeyiz." diye konuştu. ●

Organized by Istanbul Public Private Partnership Center of Excellence (PPPCoE) in coordination with the Ministry of Commerce and in collaboration with the Foreign Economic Relations Board of Turkey, "Istanbul PPP Week" was realized between 6-10 December 2021.

In the context of the organization, the details of the Public Private Partnership (PPP) Model were shared with PPP project officers, bureaucrats, representatives of financial corporations and foreign investors. The event was attended by guests from over 30 countries. In his speech at the opening program attended by guests from 36 countries, Head of Istanbul PPPCoE Dr. Eyüp Vural Aydın shared his observations regarding PPP projects: "Turkey has a significant amount of experience in the field. As we share these experiences with international executives working on the Build-Operate-Transfer model, we also learn about the experiences of other countries. We are no longer just learning by doing, but we are now learning by sharing." ●





Travel Turkey İzmir Turizm Fuarı'nda Çanakkale'ye Büyük İlgi

Çanakkale Attracts Much Attention at the Travel Turkey İzmir Tourism Fair

Türkiye'nin en büyük turizm platformu olan Travel Turkey İzmir Turizm Fuarı'nın 15'inci, "Olmak İstedğim Her Yer" temasıyla, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı himayelerinde, İzmir Büyükşehir Belediyesi ev sahipliğinde 2-4 Aralık 2021 tarihlerinde düzenlendi. Hem Fuarizmir'de hem de çevrimiçi ortamda hibrit fuar olarak gerçekleşen, 22 il ve beş ülkeden 500 katılımcının yer aldığı, 58 ülkeden ziyaretçinin ağırlandığı fuarın açılışına Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Ahmet Misbah Demircan da katıldı.

Çanakkale standında; İl Özel İdaresi, Çanakkale Belediyesi, İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası, Çanakkale Ticaret Borsası, Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği Çanakkale Temsilciliği, Çanakkale Turistik Otelciler, İşletmeciler ve Yatırımcılar Derneği, Çanakkale Bölgesel Turist Rehberleri Odası tarafından kurulan masalarda Çanakkale'nin tarihi, doğal, kültürel ve turistik değerleri tanıtıldı.

Standı ziyaret eden Çanakkale Valisi İlhami Aktaş Çanakkale'nin ziyaretçilere en iyi şekilde tanıtılmasında emeği geçen herkese teşekkür etti. ●



Turkey's largest tourism platform, the 15th Travel Turkey İzmir Tourism Fair was organized under the theme of "Everywhere I Want to Be", under the auspices of both the Ministry of Culture and Tourism and the Ministry of Commerce, and was hosted by the Metropolitan Municipality of İzmir between 2-4 December 2021. Realized in hybrid format integrating the physical environment of Fuarizmir and virtual environment of online platforms, the fair welcomed 500 participants from 22 cities and five countries and was viewed by visitors from 58 countries. Vice Minister of Culture and Tourism Ahmet Misbah Demircan attended the opening ceremony.

At the Çanakkale stand were tables set up by the Special Provincial Directorate of Administration, Municipality of Çanakkale, Provincial Directorate of Culture and Tourism, Çanakkale Chamber of Commerce and Industry, Çanakkale Commercial Exchange, Çanakkale Branch Office of the Association of Travel Agencies Turkey, Çanakkale Touristic Hoteliers, Associations of Business Managers and Investors, Çanakkale Chamber of Regional Tourist Guides promoting Çanakkale's history and its natural, cultural and touristic assets.

Governor of Çanakkale İlhami Aktaş visited the stand and thanked everyone for their hard work towards the goal of promoting Çanakkale in the best way possible. ●

Çanakkale Savaşı izlerini taşıyan Edirne Balkan Tarihi Müzesi'nin açılışı Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy'un katılımıyla gerçekleştirildi.

Türkler'in Balkanlar'daki 600 yılını anlatan müzede toplam 44 teşhir odası bulunuyor. Osmanlı-Rus Savaşı ve Balkan Savaşları'nda karargâh olarak kullanılan Hıdırlık Tabyası'nda yer alan müzenin seyir terası ziyaretçilere Edirne'nin panoramik görüntüsünü de sunuyor.

Bakan Ersoy, müzenin açılışında yaptığı konuşmada, tarihin bir emanet olduğu kadar, ödev ve sorumluluk da taşıdığını söyledi. Bakan Ersoy ayrıca, 2022 sonunda bitmesi planlanan Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Projesi ve 1915Çanakkale Köprüsü ile Edirne'nin turizm potansiyelinin daha da artacağını ve bunun değerlendirilmesi gerektiğini kaydetti. ●

Balkan Tarihi Müzesi Açıldı

Museum of Balkan History was Opened



Edirne Museum of Balkan History, also bearing traces of the Çanakkale War, was opened with a ceremony attended by the Minister of Culture and Tourism Mehmet Nuri Ersoy.

There are a total of 44 display rooms in the museum which recounts 600 years of Turkish history in the Balkans. Located at the Hıdırlık Bastion which was used as a military encampment during the Ottoman-Russian War and the Balkan Wars, the museum's viewing terrace offers the visitors a panoramic view of Edirne.

Speaking at the opening ceremony, Minister Ersoy expressed that history was a value entrusted to future generations and it came with a sense of responsibility and duty. Minister Ersoy also added that with the Halkalı-Kapıkule High Speed Rail Line Project set to finish at the end of 2022 and the 1915Çanakkale Bridge, Edirne's tourism potential was sure to grow, and it was an opportunity not to be missed. ●

İda Ultra Maratonu Kazdağları'nda Koşuldu

İda Ultra Marathon was run on Mount Ida

5. İda Ultra Maratonu 25 ülkeden 1700 sporcunun katılımıyla 3-5 Aralık 2021 tarihleri arasında koşuldu. Çanakkale'nin Ayvacık ilçesinde başlayan maraton Kazdağları'ndan geçip Balıkesir'in Edremit ilçesinde sona erdi. Katılımcılar, 114 kilometrelik İda Ultra, 66 kilometrelik İda Half Ultra, 36 kilometrelik Run Zeus ve 15 kilometrelik Köy Koşusu'nda mücadele etti.

Maratonun startı Ayvacık ilçesine bağlı Yeşilyurt Köyü'nde Vali İlhami Aktaş tarafından verildi. Vali Aktaş'a Ayvacık Kaymakamı İlker Eker, İlçe Jandarma Komutanı Üsteğmen Eren Aslantaş, İlçe Emniyet Müdürü V. Mustafa Koç, Yeşilyurt Köyü Muhtarı Suat Can ve İda Ultra Organizasyon Komitesi Başkanı Polat Dede eşlik etti. ●

The 5th İda Ultra Marathon was run between 3-5 December 2021 by 1700 athletes from 25 countries. Starting at the Ayvacık district of Çanakkale, the marathon route passed via Mount Ida and ended at the Edremit district of Balıkesir. The runners raced in the İda Ultra covering 114 kilometers, İda Half-Ultra covering 66 kilometers, Run Zeus covering 36 kilometers and Village Run covering 15 kilometers.

Governor İlhami Aktaş signaled the beginning of the marathon in Yeşilyurt Village at the district of Ayvacık. Governor Aktaş was accompanied by the District Governor of Ayvacık İlker Eker, District Gendarmerie Commander Lieutenant Eren Aslantaş, Police Chief of the District V. Mustafa Koç, Yeşilyurt Village Mukhtar Suat Can and İda Ultra Head of the Organization Committee Polat Dede. ●



“ÇANAKKALE BİR KEZ DAHA TARİHİN AKIŞINI DEĞİŞTİRECEK”

“ÇANAKKALE WILL ONCE AGAIN CHANGE THE COURSE OF HISTORY”

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nun hizmete açılacağı tarih yaklaşırken, Proje'ye doğrudan katkıda bulunan Karayolları Genel Müdürlüğü İşletmeler Dairesi Başkanı Sayın Ahmet Gülşen'le görüştük. Sayın Gülşen bir “karayolcu” olarak tecrübelerini ve 1915Çanakkale ile ilgili düşüncelerini bizimle paylaştı. As the opening date approaches for the 1915Çanakkale Bridge and Motorway, we interviewed Mr. Ahmet Gülşen, Head of the Operations Department at the General Directorate of Highways which directly contributes to the Project. Mr. Gülşen shared with us his experiences as a “motorway professional” and his thoughts on 1915Çanakkale.



SAYIN Ahmet Gülşen, Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde hangi görevlerde bulundunuz? Hayata geçirilmesine katkıda bulunduğunuz en önemli projeler hangileriydi?

Karayolları Genel Müdürlüğü'ndeki görevime, 1997 yılında Van 11. Bölge Müdürlüğü'nde şantiye mühendisi olarak başladım. 1998-2013 yılları arasında, Samsun 7. Bölge Müdürlüğü'nde kontrol mühendisi, kontrol şefi, yapım arazi mühendisi ve yapım başmühendisi pozisyonlarında çalıştım. Bu sırada Sinop-Boyabat (Tüneli Geçiş) Yolu, Samsun-Ankara Yolu, Karadeniz Sahil Yolu gibi önemli projelerin yapım çalışmalarında görev aldım. Ardından 2016 yılına kadar Erzurum 12. Bölge Müdür Yardımcısı olarak yapım, üstyapı, etüt-proje, sanat yapıları ve Ar-Ge başmühendislikleri gibi teknik birimlerin yürütülmesi ve koordinasyonu görevini ifa ettim.

2016-2018 yılları arasında iki buçuk yıl boyunca Elazığ 8. Bölge Müdürlüğü'nü üstlendim. Ekip arkadaşlarımla Kömürhan Köprüsü ve Tüneli, Erkenek Tüneli, Çapakçur Köprüsü gibi önemli yapılar ile Malatya-Sivas Yolu, Elâzığ Kuzey Çevre Yolu, Erzurum-Bingöl-Diyarbakır Yolu, Tunceli Pertek ve Elâzığ-Diyarbakır Yolları, Malatya-Adıyaman, Adıyaman-Diyarbakır yollarının çeşitli aşamalarında önemli hizmetlerimiz oldu.

Bugün çalıştığım her bölge müdürlüğünün, aldığım her görevin önemli birer tecrübe olduğunu düşünüyorum. Dağları tünellerle aşan, vadileri viyadüklerle geçen, suyun iki yakasını köprülerle birleştiren eserlerle insanlarımızın hayatının kolaylaştığını, ulaşım alışkanlıklarının değiştiğini görmek ise biz karayolcuların en büyük mükâfatı.

Başkanlığınızı yürüttüğünüz İşletmeler Dairesi'nin üstlendiği görev ve sorumluluklardan, ayrıca halen üzerinde çalıştığınız büyük projelerden kısaca bahsedebilir misiniz?

Karayolları Genel Müdürlüğü İşletmeler Dairesi Başkanlığı, karayolu sektöründe kamunun özel sektör ile iş birliğinin ilgili mevzuat çerçevesinde yürütüldüğü

MR. Ahmet Gülşen, in what positions have you served at the General Directorate of Highways? And could you name some of the most prominent projects you have participated in?

When first I started working for the General Directorate of Highways in 1997, I was assigned to the 11th Regional Directorate in Van as a resident engineer. In 1998-2013, I worked at the 7th Regional Directorate in Samsun serving in the positions of supervising engineer, supervising chief, geodetic and construction engineer, and chief construction engineer. During that time, I was assigned to some major projects like the Sinop-Boyabat (Tunnel Passage) Motorway, Samsun-Ankara Motorway and the Black Sea Coast Motorway. After that, I was appointed as the Deputy Director of the 12th Regional Directorate in Erzurum and was responsible for the management and coordination of a number of technical departments such as construction, super structure, survey and planning, engineering structures and R&D chief engineering.

For two and a half years between 2016 and 2018, I have served as Regional Director of the 8th Regional Directorate in Elazığ. My team and I fulfilled important roles in various stages of several projects including the Kömürhan Bridge and Tunnel, Erkenek Tunnel, Çapakçur Bridge, Malatya-Sivas Motorway, Elâzığ Northern Ring Road, Erzurum-Bingöl-Diyarbakır Motorway, Tunceli Pertek and Elâzığ-Diyarbakır Motorways, Malatya-Adıyaman, Adıyaman-Diyarbakır motorways.

Looking back today, I think that every regional directorship role I took on and all the jobs I was assigned were very valuable experiences. For us motorway professionals, it is the greatest reward to see how people's lives are improved and how transportation habits are transformed by these works that cut through mountains and valleys with tunnels and viaducts, and connect two shores of a body of water with bridges.

Could you tell us about the tasks and responsibilities of the Operations Department under your leadership, and briefly introduce us to some of the major projects you are currently working on?

General Directorate of Highways Operations Department is responsible for the running of public private partnership projects in the motorway sector in accordance with the relevant legislations. Projects included within this framework are developed and executed by this department. We also deal with, or outsource, operation and maintenance of roads and engineering structures that are ready to become operational. Charge calculation, toll collection, and other such transactions related to toll roads, including publicly financed roads, are also among our responsibilities.

Other responsibilities of the department include taking over those roads that were built on the Build-Operate-Transfer (BOT) model and came to the end of

İnsanlarımızın hayatının kolaylaştığını görmek biz karayolcuların en büyük mükâfatı.
For us motorway professionals, it is the greatest reward to see how people's lives are improved.

birimdir. Bu kapsamda yer alan projeler geliştirilir ve uygulanır. İşletmeye açık yolların ve sanat yapılarının bakım ve işletmelerini yapmak veya yaptırmak, kamu finansmanından karşılanarak yapılan yollar da dâhil, geçişi ücretli olan yolların ücretlendirme, para toplama ve buna bağlı iş ve işlemlerini yürütmek de çalışmalarımız arasındadır.

Yine işletme hakkı devredilen veya Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile yapılan yollarda işletme süresi dolanların devralınması ve bunların işletme haklarının ilgili mevzuata göre yeniden devri işlemlerinin yürütülmesi; işletme

hakkı devredilmeyen veya YİD modeli kapsamı dışında yapılan erişme kontrollü yolların üzerinde bulunan bakım, işletme ve ücret toplama tesisleri, yolculukla ilgili park alanları, servis alanları gibi hizmet tesislerinin işletmesi, denetlemesi görev ve sorumluluklarımız arasında yer alıyor.

Çalışmalarımızı, Dairemize bağlı dört şube müdürlüğü ile yürütüyoruz: Proje ve Danışmanlık Şubesi Müdürlüğü, Yapım ve Köprüler Şubesi Müdürlüğü, Bakım ve İşletme Şubesi Müdürlüğü, Elektronik Ücret Toplama Sistemleri Şubesi Müdürlüğü.

Yapım çalışmaları devam eden büyük projelerimiz arasında Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun 101 kilometrelik Malkara-Çanakkale kesimi ve bu kesimin en önemli geçiş

their operational period, and managing all the transactions related to the transfer of operating rights in compliance with the relevant legislations; operating and auditing the maintenance, management and toll collection facilities, parking spaces and service areas on the roads that were built outside the BOT model with non-transferred operating rights.

We conduct our work through four branch offices affiliated with our department: Project and Consultancy Branch Office, Construction and Bridges Branch Office, Maintenance and Operation Branch Office, Electronic Toll Collection Systems Branch Office.

Among our projects that are currently in progress are the 101 kilometers-long Malkara-Çanakkale section of the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway and the 1915Çanakkale Bridge which constitutes the most important point of passage on this section, the 163 kilometers-long Aydın-Denizli Motorway and the 45 kilometers-long Nakkaş-Başakşehir section of the Northern Marmara Motorway.

The tender for the 52 kilometers-long Çeşmeli-Kızkalesi Motorway is still in progress. In the years ahead, the 120 km-long Ankara-Kırıkkale-Delice Motorway, 127 kilometers-long Ankara-Sivrihisar Motorway and 122 kilometers-long Antalya-Alanya Motorway will be tendered and plans are currently being drawn.

How much of your work is based on the Build-Operate-Transfer model? Could you share with us your insight into the advantages of this model for our country?

Today the total length of the motorway network in our country is 3532 kilometers. 2282 kilometers were financed publicly, and 1250 kilometers were financed through the BOT model. When we look at the motorway projects realized in the recent years, we can observe the prevalence of the BOT model.

Speaking of the projects that are currently in progress, it would be appropriate to mention at this point the motorways completed through the BOT model: The 426 kilometers-long İstanbul-İzmir Motorway, 400 kilometers-long Northern Marmara Motorway, 96 kilometers-long Menemen-İzmir Motorway and the 330 kilometers-long Ankara-Niğde Motorway.

The transportation projects in Turkey are mostly financed publicly. However, it is very hard to finance some very essential large investments with limited national resources. Using different financing methods is an inevitable solution. The BOT model has been developed in response to this challenge. The aim is to

noktası olan 1915Çanakkale Köprüsü var. 163 kilometrelik Aydın-Denizli Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu'nun 45 kilometrelik Nakkaş-Başakşehir kesimi de inşa ettiğimiz diğer yollarımız.

Ayrıca 52 kilometrelik Çeşmeli-Kızkalesi Otoyolu'nun ihale süreci devam ediyor. Önümüzdeki yıllarda 120 kilometrelik Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu, 127 kilometrelik Ankara-Sivrihisar Otoyolu, 122 kilometrelik Antalya-Alanya Otoyolu'nun ihalesi planlanıyor.

Yap-İşlet-Devret modelinin çalışmalarınızdaki ağırlığı nedir? Bu modelin ülkemize sağladığı avantajları nasıl değerlendiriyorsunuz?

Bugün ülkemizdeki otoyol ağının toplam uzunluğu 3532 kilometreyi buluyor. Bunun 2282 kilometresi millî bütçe ile, 1250 kilometresi ise YİD finansman modeli ile yapılmıştır. Son yıllarda hayata geçirilen otoyol projelerine baktığımızda YİD modelinin ağırlık kazandığını görüyoruz.

Az önce yapımı devam eden projelerden bahsetmiştik. Bu aşamada YİD modeli ile tamamlanan otoyolları anmak yerinde olur: 426 kilometrelik İstanbul-İzmir Otoyolu, 400 kilometrelik Kuzey Marmara Otoyolu, 96 kilometrelik Menemen-İzmir Motorway ve 330 kilometrelik Ankara-Niğde Otoyolu.

Türkiye'deki ulaştırma projeleri çoğunlukla kamu tarafından finanse ediliyor. Ancak büyük yatırımları hayata geçirme zorunluluğu, kısıtlı ülke kaynaklarıyla finansmanını güç hale getiriyor, farklı finansman yöntemlerini kullanmak kaçınılmaz oluyor. YİD modeli de bu güçlüklerle yönelik geliştirilmiş. Yatırımlarda özel kesimin payı artırılarak kamu finansman yükünün hafifletilmesi ve hizmet sunumunda etkinliğin artırılması hedefleniyor. Böylece, yeni finansman kaynaklarının bulunması, projenin tasarım, inşaat ve işletilmesinin de daha etkin gerçekleşmesi sağlanıyor.

Hem İşletmeler Dairesi Başkanı hem de bir inşaat mühendisi olarak "1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu" Projesi sizin için ne ifade ediyor?

Heyecan verici. Bilim ve mühendislik temelinde yükselen önemli bir ulaşım hizmeti. 1915Çanakkale Köprüsü, dünyanın ikiz tabliye olarak tasarlanan ve 2023 metrelik orta açıklığı ile Japonya'daki Akashi Kaikyō Köprüsü'nü 32 metre geçerek bir rekora imza atacak. Toplam uzunluğu 3563 metre olacak. Şimdiden dünya mühendislik literatüründe yerini alan bir esere katkıda bulunmak benim için büyük onur.

Bunun yanı sıra 1915Çanakkale Köprüsü şanlı tarihimize ilişkin çok anlamlı semboller içermesiyle de benzersiz, hepimizi gururlandıran bir proje. Orta açıklığı bilindiği gibi Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. yılına atfen 2023 metre olarak belirlendi. Köprü'nün 318 metre kule yüksekliği de 18 Mart 1915 Zaferi'ne göndermede bulunuyor. Ayrıca kulelerin üstünde Seyit Onbaşı'nın Çanakkale Savaşları'nda namluya sürdüğü

increase private share in investments and lighten the load of public financing, while increasing efficiency of service. New sources of financing are found, and the design, construction and operation of the project are handled more efficiently.

Both as the Head of Operations Department and a civil engineer, what does the "1915Çanakkale Bridge and Motorway" Project signify for you?

It is exciting. It is an important transportation service rising on a solid foundation of science and engineering. With its twin-deck design and main span of 2023 meters, the 1915Çanakkale Bridge will surpass the Akashi Kaikyō Bridge in Japan by 32 meters and break a record. Its total length will measure 3563 meters. It is a great honor for me to be contributing to this work that has already made its mark in the global engineering literature.

The 1915Çanakkale Bridge is also a unique project that makes us proud because it embodies very meaningful symbols pertaining to our glorious history.





Şimdiden dünya mühendislik literatüründe yerini alan bir esere katkıda bulunmak benim için büyük onur.

It is a great honor for me to be contributing to this work that has already made its mark in the global engineering literature.

As is well known, its central span was designed to measure 2023 meters in reference to the centenary of the Republic of Turkey. The tower height of 318 meters symbolizes the Victory of 18 March 1915. Also on top of the towers are designs that symbolize the cannonball driven into the barrel by Corporal Seyit in the Çanakkale Wars. With such distinguishing features, the bridge makes our chests swell with pride.

I think the advantages of the Project are very significant. The Project will introduce great speed, comfort and safety in transportation. It will make serious contributions to the development of the region and the national economy.

The motorway section of the Project is especially complex and difficult in terms of the engineering structures. How would you like to comment on the progress of the motorway construction?

The 1915Çanakkale Bridge and Malkara-Çanakkale Motorway will encompass four viaducts, 12 junctions, 55 bridges and overpasses, 40 underpasses, 236 culverts of varying sizes, four motorway service stations, two maintenance and operation centers and five toll stations. The bridge and motorway section, that is part of the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway Project, measures 101 kilometers including 89 kilometers of motorway and 12 kilometers of connection roads. The 1915Çanakkale Bridge constitutes 4.6 kilometers of the motorway section including the approach viaducts.

The Project has an engineering structure almost at every kilometer, which means that although the motorway seems short, it is a section that requires real expertise. Innovative techniques such as the incremental launch method used in the construction of the approach viaducts deserve a special mention. I also believe that the motorway will be quite exemplary with its maintenance, operation and service buildings.

What is the significance of this Project in terms of the integration of our motorways?

The Northern Marmara Motorway and the Edirne-Kınalı-Istanbul-Ankara Motorway stretch across Marmara from the east to the west. The Istanbul-İzmir Motorway is on the east of the Marmara Sea. The Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway connects with these two motorways on the west of Marmara and stretches out in a north-south direction. So they all converge in South Marmara to give access to the Aegean. On this motorway network surrounding the Marmara Sea are landmark structures like the 15 July Martyrs

Ankara Otoyolu Marmara'yı doğu-batı yönünde kat ediyor. İstanbul-İzmir Otoyolu Marmara Denizi'nin doğusunda, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu ise Marmara'nın batısında bu iki otoyola bağlanarak kuzey-güney yönünde uzanıyor ve Güney Marmara'da birleşerek Ege'ye ulaşım sağlıyor. Marmara Denizi'ni çevreleyen bu otoyol ağında 15 Temmuz Şehitler, Fatih Sultan Mehmet, Osmangazi, Yavuz Sultan Selim ve 1915Çanakkale gibi simge yapılar yer alıyor.

Otoyol ringinin son halkası Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu ile tamamlanacak. Bu otoyolun Malkara-Çanakkale kesimini kısa süre içerisinde bitirmiş olacağız. Böylece 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 entegrasyonu sağlanacak. Sanayi, tarım ve hizmet sektörlerinin ihtiyaç duyduğu çağdaş, ekonomik, kesintisiz ve hızlı bir ulaşım sistemine kavuşmuş olacağız. Dahası, bu Proje'den Türkiye'nin yanı sıra Avrupa ve Asya'daki ülkeler de yararlanacak. Çanakkale bir kez daha tarihin akışını değiştirecek. ●

Bridge, Fatih Sultan Mehmet, Osmangazi, Yavuz Sultan Selim and 1915Çanakkale.

The last segment of the motorway ring will be completed with the Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway. We will soon finish the Malkara-Çanakkale section of this motorway. It will integrate the seaports, railway and air transport systems with the highway transportation networks in the Marmara and Aegean Regions which are the most developed regions of Turkish economy and where a large segment of the population lives. We will finally have access to a contemporary, economical, uninterrupted and fast transportation system much needed by the industrial, agricultural and service sectors. Moreover, not only Turkey but also countries in Europe and Asia will benefit from this bridge. Çanakkale will once again change the course of history. ●

top mermisini sembolize eden tasarımlar var. Bu özellikleriyle de göğsümüzü kabartıyor.

Proje'nin sağlayacağı faydaları da çok önemli buluyorum. Proje ulaşımına büyük hız, rahatlık ve güvenlik getirecek. Bölgenin kalkınmasına ve ülke ekonomisinin gelişmesine ciddi katkılarda bulunacak.

Proje'nin otoyol bölümü özellikle sanat yapıları açısından karmaşık, zor bir proje. Otoyol inşaatıyla ilgili neler söylemek istersiniz?

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu; dört viyadük, 12 kavşak, 55 köprü ve üst geçit, 40 alt geçit, çeşitli ebatlarda 236 menfez, dört otoyol hizmet tesisi, iki bakım işletme merkezi ve beş ücret toplama istasyonunu kapsayacak. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi kapsamında yer alan köprü ve otoyol kesimi, 89 kilometre otoyol, 12 kilometre bağlantı yolu olmak üzere toplam 101 kilometre uzunluğunda. 1915Çanakkale Köprüsü, yaklaşım viyadükleri de dâhil olmak üzere otoyol kesiminin 4,6 kilometresini oluşturuyor.

Proje'de neredeyse kilometre başına bir sanat yapısı var. Dolayısıyla otoyol kısa görünse de ciddi uzmanlık gerektiren bir bölüm. Yaklaşım viyadüklerinin yapımında kullanılan itme-sürme gibi yenilikçi yöntemler özellikle vurgulanması gereken bir konu. Otoyolun bakım, işletme ve hizmet binalarıyla da örnek gösterileceğine inanıyorum.

Bu Proje'nin otoyollarımızın entegrasyonu açısından önemi nedir?

Kuzey Marmara Otoyolu ve Edirne-Kınalı-İstanbul-



ÜLKE EKONOMİSİNE 14,5 MİLYAR AVRO KATKI A CONTRIBUTION OF 14.5 BILLION EUROS TO THE COUNTRY'S ECONOMY



1915Çanakkale Projesi'nin ödül rekortmeni finansman sürecini ve çok boyutlu finans yapısını ÇOK A.Ş. CFO'su Murat Sarıkaya ile konuştuk. Kamunun ve Proje ortaklarının güçlü desteğini vurgulayan Sarıkaya, bu başarının gelecekteki projelere de örnek olacağını söylüyor.

We have discussed the award-winning financing process and multi-dimensional financial structure of the 1915Çanakkale Project with the CFO of ÇOK A.Ş., Mr. Murat Sarıkaya. Emphasizing the strong support of the public and the project partners, Sarıkaya states that this success will also set an example for future projects.

1915ÇANAKKALE

Projesi finans ekibi, proje finansmanı, kurumsal finans, vergi, hazine ve ücret toplama gibi farklı alanlarda uzman üyelerden oluşuyor. Ekibinizi, üstlendikleri görev ve sorumluluklarla, kısaca tanıtabilir misiniz?

Proje finansmanı, muhasebe ve raporlama, ücret toplama, kurumsal finansman, planlama birimlerimiz ve bizimle çok entegre çalışan bir hukuk ekibi var.

Proje finansman ekibi, aslında bu işin teknik/mühendislik ile beraber kalbi durumunda. Proje'nin finansmanı 19'u yabancı olmak üzere 25 ayrı finans kuruluşundan sağlanıyor. Bu ekip, bizim finans ve proje dokümanları olmak üzere imzaladığımız tüm sözleşmelerin gerekliliklerini, alınması gerekli aksiyonları,

THE finance team of the 1915Çanakkale Project consists of members who are experts in different disciplines such as project finance, corporate finance, tax treasury and toll collection. Could you briefly introduce your team with their roles and responsibilities?

We have project finance, accounting and reporting, toll collection, corporate finance, planning departments as well as a legal team working with us in an extremely integrated manner.

The project finance team actually constitutes the core, the heart of this business together with the technical/engineering teams. The financing of the Project is provided through 25 different financial institutions, 19 of which are foreign origin. This team follows up the requirements of all the contracts we have signed, including the finance and project documents, the actions that need to be taken,



sağlanması gereken bilgi ve belgeleri takip ediyor. Kısacası şirketin her türlü finansal operasyonunu, sorumluluğunu, bankalarla iletişimini bu ekip gerçekleştiriyor. 10 ayrı ülkeden 25 ayrı finans kuruluşu ile çalışıyor olmanın verdiği zorlukları da çok başarılı bir şekilde yönetiyorlar. Özellikle kredi verenlerimizin çoğunluğunun yabancı olması sebebiyle bankalarla farklı zaman dilimlerinde çalışmamız gerekiyor. Hatta bu ekipteki arkadaşlarımızın talebi üzerine, duvara kredi verenlerimizin bulunduğu farklı ülkelerin saatlerini astık.

Örnek vermek gerekirse, biz uyandıığımızda Asya'daki bankalar öğlen saatlerini yaşıyor. Onlarla yapılacak işlemleri gün içinde bitirmek için az bir zaman kalıyor. Sonra Türk bankalarıyla önemli bir işlemimiz varsa, bunu takip etmeleri gerekiyor. Akabinde Avrupa'daki bankalar açılıyor. İngiltere, Almanya ve Hollanda'da çalıştığımız bankalar ve temsilcilikleri var. Onlarla olan bankacılık

işlemleri takip ediliyor. Aynı zamanda Orta Doğu'da bulunan bankalarımız var; örneğin orada Cuma günü tatil, hafta Pazar günü başlıyor. Yani aslında finansman ekibinin normal işlerini hayli zorlaştıran bir yapı var. Bizim en küçük işlemimiz ile en çetrefilli işlemimiz arasında zorluk farkı yok diyebiliriz. Çünkü iletişim kurmak, doğru bilgiyi aktarmak, doğru sonucu almak çok ciddi bir çabayı gerektiriyor. Dolayısıyla ekipleri görev paylaşımı yaparak bölmek durumunda kaldık. Herkes belli bir bölgeden veya bankadan sorumlu hale geldi. Proje finansman müdürümüz, Türk, Avrupa ve Orta Doğu bankaları

Bizim en küçük işlemimiz ile en çetrefilli işlemimiz arasında zorluk farkı yok.

There is no difference in difficulty between our smallest transaction and our most complex one.

the information and documents to be provided. In brief, this team carries out all kinds of financial operations and responsibilities of the Company as well as its communication with the banks. They also manage very successfully, the difficulties in working with 25 different financial institutions from 10 different countries. Especially since the majority of our lenders are foreigners, we have to work with the banks in different time zones. In fact, upon the request of our friends in this team, we have hung clocks on the wall, showing the time zones of the different countries where our lenders (creditors) are located.

For instance, when we wake up, the banks in Asia are experiencing the noon hours which leaves us only a little time to complete the transactions to be concluded with them during the day. Then, if we have an important transaction with the Turkish banks, they need to follow that up. Soon after, the banks in Europe open. There exist banks and representative offices in England, Germany and Netherlands with which we conduct business. Banking transactions with them are followed as well. We also have banks located in the Middle East; for instance, over there, Friday is a holiday and the week starts on Sunday. In other words, there exists a structure that makes the normal working of the financing team very difficult. We can say that there is no difference in difficulty between our smallest transaction and our most complex one, due to the fact that communicating, conveying the right information, and getting the right result requires a very serious effort. Therefore, we had to divide the teams by sharing tasks. Each person became responsible for a certain region or a bank. Our Project Finance Manager deals with the Turkish, European and Middle Eastern banks. Our Korean Planning Manager manages the relations with the Asian banks. We carry out our works simultaneously and by establishing a very close relationship. Sometimes e-mail transmission can be very slow, in such cases we have to maintain instant communication by means of phones or through



**5-10 yıllık bir sinerjiyi
bir yıl içinde yakaladık.**
**We have achieved a
synergy of 5-10 years
within one year.**

zoruğunu proje finansmanı ve planlama birimleri üstleniyor.

Kurumsal finanstan sorumlu arkadaşımız Proje'nin finansal modelini ve ona bağlı geliştirilen finansal projeksiyonunu kurgulayıp yönetiyor. Finansal modelini takip ediyor, ileriye dönük soruların yanıtlarını hazırlıyor. Çeşitli senaryo analizleri yapıyoruz: Piyasa riskini, Proje'ye ilişkin operasyonel riskleri ölçebiliyoruz. Bu arkadaşımız, bütçesel ve finansal projeksiyonlar, tahminler yapıyor, ileriye yönelik sorularımıza cevap veriyor.

Muhasebe biriminde Türk muhasebe ekibimiz, bir de bunlara ilave olarak Koreli bir ekip arkadaşımız var. Türk ekibimiz yerel mevzuatla ilgili tüm muhasebe işlemlerini yürütüyor. Muhasebe ekibinin yürüttüğü işlemler özellikli işlemler. Bir Yap-İşlet-Devret projesinin muhasebesi, belge düzeni epey çetrefilli olmak durumunda. Mevzuat değişiklikleri olabiliyor. Ekibin bunları düzenli olarak takip etmesi gerekiyor. Onun dışında vergi danışmanlarıyla ya da vergi ve diğer yasal denetimleri yapan kurumlarla ilişkileri yürütmeleri gerekiyor. Rutin muhasebe raporlarını tamamlamaları gerekiyor. Bir Kamu-Özel Sektör Ortaklığı olması sebebiyle, aslında biz bir anlamda kamu işi de yapıyoruz. O açıdan ekibimiz yasal mevzuatlara uygunluk, vergi kanunlarının takip edilmesi konularına ekstra hassasiyet gösteriyor. Ayrıca Proje'nin gerek stratejik önemi, gerekse büyüklüğü sebebiyle kamu kurumlarının bilgi talepleri olabiliyor. Bunlara da zamanlı bilgi

ile ilgileniyor. Koreli planlama müdürümüz ise Asya bankalarıyla ilişkileri yürütüyor. İşlerimizi eş zamanlı, çok yakın ilişki kurarak yürütüyoruz. Bazen e-posta çok yavaş kalabiliyor, telefon veya mesajlaşma ile anlık iletişim kurmak durumunda kalıyoruz. Çünkü birbirine çok bağlı süreçlere yetişmemiz gerekiyor. Bu ekip aslında kocaman bir uluslararası iletişim ağını yönetiyor. Bazen önemli konularda, saat kurup mesai saatinden çok önce gece yarısı uyanıp Asya'daki bankalarla görüşmeler yürütüyoruz. Mesela o gün önemli bir konu banka komitesine ya da bir üst makama sunulacak, karar verilmesi gereken önemli bir konu var. Arkadaşlarımız sabah dörtte uyanıp, sağ olsunlar, çok büyük bir fedakârlıkla o işi yetiştiriyorlar ki akşamına cevap alabilelim. Böyle kompleks bir Proje'yi yürütmenin

messaging, as we need to keep up with the processes that function in a much interconnected manner. This team actually manages a huge international communication network. Sometimes, on important matters, we set the clocks and wake up in the middle of the night, long before work hour start and conduct meetings with the banks in Asia. For example, let's say an important issue will be presented to the bank committee or to a higher authority that day, there is an important issue that needs to be decided. Our friends wake up at four in the morning for that. Thanks to them, they are executing the job with great sacrifice so that we can get an answer by that evening. The project finance and planning departments undertake the difficulty of executing such a complex Project.

Our colleague in charge of the corporate finance constructs and manages the financial model of the Project and the financial projection developed accordingly. He follows the financial model and prepares answers for the future questions. We conduct various scenario analyses. We can measure the market risk and the operational risks related to the Project. This colleague makes budgetary and financial projections, forecasts, and answers our questions for the future.

In the accounting department, we have a Turkish accounting team and an additional Korean teammate. Our Turkish team carries out all the accounting procedures related to the local legislation. The transactions carried out by the accounting team are special features. Accounting of a Build-Operate-Transfer project requires a quite complicated document layout. Legislative changes might come up which the team needs to monitor regularly. Apart from that, they have to maintain and manage the relations with the tax advisors or institutions that carry out the tax and other legal audits. They are also required to complete the routine accounting reports. Being a Public-Private Partnership, in a sense, we actually do public business. In that respect, our team pays extra attention, sensitivity to compliance with the legal regulations and following up of the tax laws. Moreover, due to the strategic importance as well as the size of the Project, public institutions may have information requests. They also provide timely information for such requests. This is a team with such a lot of deadlines and certain time constraints to build up the business. We have a dynamic and nice team in the accounting department. Our Korean Accounting Manager, on the other hand, meets the information and reporting requests from our Korean partners in accordance with the Korean accounting standards. He also supports us with the reports, prepared in accordance with the international reporting standards, which we need to provide to the banks.

The toll collection team is a team which did not exist at the beginning, but which we have established

temin ediyorlar. Böyle çok fazla termini olan, iş yetiştirmek için belli zaman kısıtı olan bir ekip. Dinamik, güzel bir ekibimiz var muhasebede. Koreli muhasebe müdürümüz ise özellikle Koreli ortaklarımızdan gelen bilgi ve raporlama taleplerini, Kore muhasebe standartlarına göre karşılıyor. Ayrıca bankalara temin etmemiz gereken, uluslararası raporlama standartlarına göre hazırlanan raporlarda da bize destek oluyor.

Ücret toplama ekibi başlangıçta olmayan ama işletme dönemi yaklaştıkça kurduğumuz bir ekip. Proje'nin yapım süreci tamamlandıktan sonra bu ekibin fonksiyonlarından birisi de gişelerden ve alternatif ödeme kanallarından yapılan ödemelerin kontrolü, denetimi ve yönetimi olacak. Türkiye'de benzer projelerde çalışmış, deneyimli, dört kişilik bir ekibimiz var. Bu arkadaşlarımız ücret toplama sistemi vasıtası ile kaydedilen geçişlerden alınması gereken ücretin, elde edilen gelir ile mutabakatını yapıp, bankalar ve ödeme sistemleri tedarikçileri ile gerekli durumlarda iletişimi ve koordinasyonu sağlayacaklar. Ayrıca, işletme ve bakım işleri için atadığımız alt taşeron ile ücret toplama operasyonlarını yönetip, kamu idaresi ile gelirlerimizin aylık ve yıllık bazda mutabakatını yapıyor olacaklar.

Son zamanlarda revaçta olan deyimle *big size data management* (büyük ölçekli veri yönetimi) yapacaklar. Ücret toplama sistemi ve buna bağlı çalışacak yasal takip sistemi, çağrı merkezi yazılımı gibi diğer bilgi kaynaklarından gelecek büyük veriyi rafine ederek okunabilir hale

as the operating period approaches. Following the completion of the construction process of the Project, one of the functions of this team shall be the control, supervision and management of the payments made to the toll booths and from the alternative payment channels. We have an experienced team of four people who have worked for similar projects in Turkey. These colleagues of ours shall make the reconciliation of the tolls to be collected from the transitions recorded through the toll collection system with the income obtained, and will provide communication and coordination with the banks and with the suppliers of the payment systems, when necessary. Furthermore, they shall be managing the toll collection operations with the sub-contractor we have appointed for the operation and maintenance works and shall also make the reconciliation of our revenues with the public administration on a monthly and annual basis.

With the popular phrasing of the recent times, they shall do "big size data management". They shall refine the big data coming from other information sources such as the toll collection system, the legal follow-up system and the call center software, and make it readable. They will produce and prepare the reports that should be sent to the relevant parties such as the public administration, the partners and the other departments within the Company. They also manage the preparation of the architectural set up and installation stages of the reporting systems that will meet all these requirements. Since the information to be reconciled and reported at the end of the process is cash, it is actually one of the most important information. It is a department that requires a



**İstedığımız kredinin çok daha
üzerinde, yaklaşık bir buçuk katı
kadar talep aldık.**

**In the end, we received a much larger
amount - about 1,5 times more - than
what we had asked for.**

getirecek, kamu idaresi, ortaklar ve şirket içi diğer birimler gibi ilgili taraflara gönderilmesi gereken raporları üretecek ve hazırlayacaklar.

Tüm bu gereksinimleri sağlayacak raporlama sistemlerinin mimarilerinin hazırlanması ve kurulum aşamalarını da yönetiyorlar. Sürecin sonunda mutabakatı yapılacak ve raporlanacak bilgi nakit olduğu için aslında en önemli bilgilerden birisi. Spesifik bir çalışma alanı olması ve ücret toplama sisteminin Yap-İşlet-Devret modellerine özel hazırlanan bir yazılım olması nedeni ile önemli derecede *know-how* ve deneyim isteyen bir bölüm.

Kaçak geçişlerin yönetileceği sistemlerin kurulması ve tahsilat yapılabilmesi adına uygulanacak çeşitli süreçlerin yönetimi de bu ekipte olacak. Genel olarak bankalar, kamu ve görevli şirket için ücret toplama sisteminin entegrasyonunu sağlıyor olacaklar ve işletme dönemi için en kritik fonksiyonlarımızdan birisi olacaklar diyebilirim.

**Farklı şirket kültürlerinden gelen ekip üyeleri
arasında sinerji oluştururken nelere dikkat
ettiniz?**

İhale aşamasında ekiplerimizi, Yap-İşlet-Devret ve uluslararası projeler konusunda deneyimli kişilerden oluşturduk. Ayrıca Türkiye ve Türk insanıyla olduğu kadar, uluslararası alanda, farklı kültürlerle çalışabilecek, iletişimi kuvvetli, esnek, dinamik ve kendisini Proje'ye adayabilecek, fedakârlık yapabilecek arkadaşlar bulmaya çalıştık. Dolayısıyla hem iş deneyimi hem de kişisel özellikler bizim için önemliydi. Ekiplerin şöyle bir şansı oldu: Daha henüz Proje'nin başında, çok büyük bir adanmışlık ve fedakârlıkla, bir yıl boyunca, en küçük işlerden çok komplike süreçlere kadar Proje'nin finansmanı için beraber çalıştık. Dolayısıyla çok fazla hikâye biriktirdik. Bütün ekipler birbirine destek oldu. Belki de 5-10 yıllık bir sinerjiyi bir yıl içinde yakaladık. Bunun meyvesini de Proje finanse edildikten sonra gördük. Bir ekip ruhu oluştu. Herkes birbirinin yardımına koştu, cansiperane çalıştı ve halen çalışıyor. İş disiplini

significant amount of know-how and experience, as it is a specific work area and the toll collection system is a software specially prepared for Build-Operate-Transfer models.

This team shall also be responsible for the establishment of systems to manage illegal passes and the management of various processes to be implemented in order to maintain collectability. In general, they shall be providing the integration of the toll collection system for the banks, the public and the appointed company and I can say that they will be one of our most critical functions for the operational period.

**What did you pay attention to while creating the
synergy among the team members from different
company cultures?**

During the tender phase, we have formed our teams from people experienced in Build-Operate-Transfer model and in international projects. Moreover, we have tried to find friends who could work with different cultures in the international arena, as well as in Turkey and with Turkish people, who have strong communication skills, who are flexible, dynamic and who can dedicate themselves to the Project and make sacrifices. Hence, both the work experience and the personal characteristics were important for us. The teams had the following chance: Right at the beginning of the Project, with great dedication and sacrifice, from the smallest jobs to the very complicated processes, we have worked together for a year, for the financing of the Project. Thus, we have gathered up a lot of stories. All of the teams supported each other. Probably, we have achieved a synergy of 5-10 years within one year, and we have collected the fruit of these efforts, after the Project was financed. A team spirit has been established. Everyone rushed to each other's aid, worked hard wholeheartedly and still works. They are highly disciplined people. Therefore, I can say that the Project has progressed smoothly in terms of finance so far.

**Many financial institutions from
all over the world showed great
interest in the Project. How do you
evaluate this interest and the main
motivations of the financiers?**

Technical wise, the Project is already an incredibly special project: A bridge with the longest mid-span in the world.

çok yüksek insanlar. O yüzden Proje bugüne kadar finans anlamında sorunsuz ilerledi diyebilirim.

**Proje'ye bütün dünyadan çok sayıda finans
kuruluşu büyük ilgi gösterdi. Finansörlerin
bu ilgisini ve ana motivasyonlarını nasıl
değerlendiriyorsunuz?**

Proje zaten teknik açıdan inanılmaz özel bir proje: Dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsü. Ülkemiz için de stratejik önemi olan, sembolleri içerisinde barındıran mega bir yapı. Uluslararası ihale edilen, dolayısıyla Japon, Çinli, Koreli firmaların Türk müteahhit firmalarla teklif verdiği, göz önünde ve göz bebeği bir proje. Bu anlamda Türkiye ve Güney Kore ilişkileri ve iş birliği için de çok önemli bir yatırım durumunda.

Böyle prestijli bir projenin içinde olmak yatırımcılar için çok önemli. Haliyle kredi verenler için de aynı motivasyon söz konusu oldu. Biz 12 uluslararası finans ödülü aldık. Bu Proje'de olmak herhangi bir finans kuruluşuna da, bir yatırımcıya da, bir profesyonele de, Proje için iş yapan bir danışmana da, taşeronu da saygınlık kazandırdı. Onun dışında, Proje Türkiye için stratejik bir iş, 2023 Vizyonumuzda yer alıyor. Kamunun destek verdiği bir iş olması, yabancı yatırımcılar için çok önemli. Finansman sürecinde kamunun desteğini çok hissettik. Bu da uluslararası kredi verenlere güven veren bir unsur. Gerek Hazine ve Maliye Bakanlığı gerek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Karayolları

It is a mega structure that has strategic importance for our country as well, and contains symbols that are of importance for us. It is an eye-catching project and at the forefront, which had been opened to tender internationally, and therefore for which Japanese, Chinese and Korean companies have bid with the Turkish contractors. In this sense, it is also a very important investment for Turkey and South Korea relations and cooperation.

Being a part of such a prestigious project is very important for the investors. Thus, naturally, the same motivation applies for the lenders. We have received 12 international finance awards. Being in this Project has brought prestige to any financial institution, investor, professional, and to any consultant or any subcontractor doing business for the Project. Apart from that, the Project is a strategic business for Turkey, it is included in our 2023 Vision. Being a publicly supported business is a very important factor in terms of the foreign investors. We have felt the public support during the financing process. We have felt a lot of public support through the financing process. This is a factor that gives confidence to the international lenders. The Ministry of Treasury and Finance, the Ministry of Transport and Infrastructure and the General Directorate of Highways have all displayed their stance being behind this business, in front of the foreign banks, making them understand and feel the support given.

Similarly, our partners have also showed their support for the Project at every stage. As is known, we



Bu Proje bir referans

olarak kalacak.

This Project shall remain as a reference.

Genel Müdürlüğü yabancı bankalar nezdinde bu işin arkasında olduklarını hissettirdiler.

Ortaklarımız da benzer şekilde Proje'ye desteklerini her aşamada gösterdiler. Bilindiği gibi, Kore ile tarihi bağlarımız var. Bu da çok büyük bir sinerji, sadakat ve adanmışlık demek. Bu destek ve yaklaşımlar, böylesine büyük bir projenin finansmanının bir yıl gibi rekor bir sürede sağlanmasına yol açtı.

Bir diğer önemli faktör, Koreli *exim* bankaları, KEXIM ve KSURE'un bugüne kadar verdikleri en büyük kredi olan bir milyar avroyu bu Proje'ye vermiş olmaları. Daha önce böyle bir kredi paketini tek bir projeye vermediler. Bu da yabancı bankalar için çok büyük bir motivasyon faktörü oldu. Onun dışında İslami finansman daha önce bu tarz Yap-İşlet-Devret modellerinde hiç uygulanmamıştı. Daha önceden yapılmış bir dokümantasyonu yoktu. Böyle bir uygulamayı kısa süre içerisinde Proje bünyesinde hayata geçirdik.

Öte yandan Türk bankalarının benzer finansman süreçlerinde inanılmaz büyük bir deneyimi var. Daha önceki bütün Yap-İşlet-Devret projelerinde, Türk bankaları yoğunlukla yer alıyordu. Ama

have historical ties with Korea. This means great synergy, loyalty and dedication. Such support and approaches have led to the provision of financing of such a large project in a record time of one year.

Another important factor is that the Korean *exim* banks, KEXIM and KSURE, have given one billion euros loan to this Project, which is the largest loan they have ever given. They have not given such a loan package before to a single project. This has been a huge motivation factor for the foreign banks. Apart from that, Islamic financing has never been applied previously in such Build-Operate-Transfer models. No previously made documentation existed. We have accomplished, carried into effect such an application within the Project in a short period of time.

On the other hand, the Turkish banks have an incredible experience in similar financing processes. Turkish banks have been heavily involved in all the previous Build-Operate-Transfer projects. But a project where so many foreigners have been involved was interesting for them as well. Thus, a mutually reinforcing process has been developed. The experience of the Turkish banks has also been guiding, steering for the foreign financial institutions. As a result, we have received a request much more than the loan we have wanted, about one and a half times more. Another important point is that there exists a wide variety of funding and credit tranches in the transaction. Namely, we have 25 financial institutions, but we have eight different loan trenches. The structure of each is different than the other. There exist Korean *exim* guarantee and direct funding, political risk guarantee, Turkish and international conventional loans, Islamic finance and fixed and variable rate funding structures... We also have loan tranches stemming from the own synergy of the Project. Like the Korean *exim* banks, we also have obtained a loan package from the Danish *exim* bank EKF, since the company that designed the bridge is Danish. Thus, we were able to bring together a wide variety of international resources for this important Project. We have accomplished and undersigned an exemplary job in terms of resource diversity, optimization of funding structure and lender profile.

What would you like to say about the support and contributions of the Turkish State throughout the whole process?

The structural setup of this business should be strong in order for the foreign investors to be attracted, to come to the tender process and the same commitment must be maintained by the public (State) before and after the financing. This support is a critical element in establishing the belief of the investors and lenders in the feasibility of the Project. The Debt Assumption

bu kadar yabancıların girdiği bir proje onlar için de ilgi çekici oldu. Böylece birbirini besleyen bir süreç gelişti. Yabancı finans kuruluşları için Türk bankalarının deneyimi de yönlendirici oldu. Sonuçta istediğimiz kredinin çok daha üzerinde, yaklaşık bir buçuk katı kadar talep aldık. Başka önemli bir nokta: İşlemin içinde çok çeşitli fonlama, kredi dilimleri bulunuyor. Yani bizim 25 finans kuruluşumuz var ama sekiz farklı kredi dilimimiz mevcut. Hepsinin yapısı birbirinden farklı. Kore *exim* garanti ve doğrudan fonlama, politik risk garantisi, Türk ve uluslararası konvansiyonel krediler, İslami finansman ve sabit ve değişken oranlı fonlama yapıları mevcut... Proje'nin kendi sinerjisinden kaynaklanan kredi dilimlerimiz de var. Koreli *exim* bankaları gibi, köprü tasarımını yapan firma Danimarkalı olduğu için Danimarka *exim* bankası EKF'ten bir kredi paketi de temin ettik. Böylece çok çeşitli uluslararası kaynağı bu önemli Proje için bir araya getirebilmiş olduk. Kaynak çeşitliliği, fonlama yapısının optimizasyonu ve kredi veren profili açısından örnek bir işe imza atmış olduk.

Türk Devleti'nin bütün süreç boyunca sağladığı destek ve katkılar konusunda neler söylemek istersiniz?

İhale sürecinde yabancı yatırımcının gelmesi için bu işin yapısal kurgusunun güçlü olması; finansman öncesi ve sonrasında da aynı taahhüdün kamu tarafından sürdürülmesi gerekiyor. Yatırımcı ve kredi verenlerin Proje'nin fizibilitesine inanması için bu destek kritik bir unsur. Proje'ye bankaların uygun fiyatlamada kredi vermesini sağlayan, belirli riskleri kamu ve özel sektör arasında makul paylaşılmasını öngören Borç Üstlenim Yönetmeliği çok önemli. Gerek ihale öncesinde gerek finansman müzakerelerinde gerekse finansal kapanış sonrasında kamunun desteği böyle önemli projelerde hissedilmeli. Bizim Proje'miz için bu desteğin oldukça yakından ve güçlü olduğunu söyleyebilirim.

İşverenimiz Karayolları Genel Müdürlüğü ile sıklıkla Proje'nin takibi ve denetimi için görüşüyoruz. Onlar da Proje'nin üzerine titriyorlar. Çünkü bu Proje aynı zamanda kamunun, dolayısıyla



Regulation, which allows banks to provide loans to the Project at affordable prices and foresees the reasonable sharing of certain risks between the public and private sectors, is very important. The support of the public (State) should be felt in such important projects, both before the tender, during the financing negotiations and after the financial closure. I can say that this support for our Project is very close and strong.

We are frequently in contact with our employer, the General Directorate of Highways, for the follow-up and supervision of the Project. They also treasure and dote on the Project. As this Project also belongs to the public, being the public representative, they closely follow it up. Naturally, the close monitoring of the public also provides confidence for the lenders (creditors).

Build-Operate-Transfer projects are living processes. We feel the close follow up and support of the Project by the public, by the Ministry of Transport and Infrastructure, and by the General Directorate of Highways at every stage. This gives confidence to all the Project stakeholders. Providing of confidence to the investors and lenders in such international projects is very important for long-term investments to come to our country.

In what ways will the Project's financial management, which has won many awards on a global scale, set an example for the future projects in Turkey?

Never before has a project received so many international awards, we have broken a record. But this has happened for the reasons I have explained above. In a very short period



kamu temsilcisi olarak yakından takip ediyorlar. Doğal olarak kamunun yakın takibi, kredi verenlere de güven veriyor.

Yap-İşlet-Devret projeleri yaşayan süreçler. Her aşamasında biz kamunun, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Proje'yi yakinen takip ettiğini ve desteklediğini hissediyoruz. Bu da tüm Proje paydaşlarına güven veriyor. Bu gibi uluslararası projelerde yatırımcı ve kredi verenlere güven sağlamak, uzun vadeli yatırımların ülkemize gelebilmesi için çok önemli.

Proje'nin küresel ölçekte pek çok ödül kazanan finansman yönetimi, Türkiye'de bundan sonra gerçekleştirilecek projelere hangi açılardan örnek oluşturulacak?

Bir proje hiç bu kadar çok uluslararası ödül almamıştı, rekor kırdık. Ama bu yukarıda anlattığımız nedenlerle oldu. Çok kısa sürede, daha önce hiç yapılmamış bir finansman gerçekleştirdik. Şu açıdan diğer işlere örnek olacak: Biz yabancı bankaların Türkiye'ye inancını pekiştirmiş olduk. Böyle işler bu kadar kısa sürede, değişik kaynaklarla yapılandırılabilir algısını oluşturduk. Yabancı yatırımcıları, dış finansmanı bundan sonraki projeler için de teşvik edecek. Ülkemize yabancıların ilgisinin olması, yatırım yapıyor olması, bu bankaların kredi veriyor olması, bu açıdan çok önemli. Alınan ödüller sayesinde Proje'nin bilinirliğinin olması da herkes için teşvik edici. 1915Çanakkale Projesi'nin, Türkiye'de yapılmış bir işin bu kadar özellikli bir şekilde yürütülüyor olması, aslında birçok ülkeye, finans kuruluşuna, yatırımcıya fikir veriyor. Türkiye'de böyle işler yapılıyor algısı oluşturuyor. Ben eminim ki bu Proje bir referans olarak kalacak. Türkiye'de bu kadar büyük bir işlem, bu kadar kısa sürede, bu kadar değişik kaynak çeşitliliğiyle yapılabilirse, daha zor projeler yapılabilir şeklinde bir inanç oluşturacak.

Sizce çevresel ve toplumsal performansın bu başarıdaki rolü nedir?

Bu gibi uluslararası projelerin finansmanı hayata geçirilmeden önce bir çevresel ve sosyal etki değerlendirme raporu hazırlanması gerekiyor. Bu bankalar için çok önemli. Bu rapor hayli uzun ve yoğun çalışmalar sonrasında uluslararası danışmanlar ile birlikte hazırlanabilen bir rapor. Uluslararası finansmanın söz konusu olduğu projelerde, özellikle yabancı bankalar ve *exim* kuruluşları için çevre ve sosyal etki çalışmaları çok önemli hale geldi. Sürdürülebilirlik ve çevre farkındalığı artık uluslararası finansman temini için en önemli konulardan biri. Dünyada ve ülkemizde çevreye duyarlı, sürdürülebilir finansman

of time, we have realized a financing at a scale that has never been done before. It will set an example for other businesses in this respect: We have strengthened the faith of foreign banks in Turkey. We have created the perception that such works can be configured, structured in such a short period of time, with different sources. It will encourage the foreign investors to finance future projects as well. In this respect, it is very important that foreigners are interested in our country, that they are making investments, and that these banks are giving loans. The recognition of the Project, thanks to the awards received, is also encouraging for everyone. The fact that the 1915Çanakkale Project, a work done in Turkey, being carried out in such a special manner actually gives ideas to many countries, financial institutions and investors. It creates a perception that such things are being accomplished in Turkey. I am sure that this Project shall remain as a reference. It will create a belief that if such a big transaction can be done in such a short time and with such a variety of sources, more difficult projects can also be accomplished in Turkey.

What do you think is the role of environmental and social performance in this success?

An environmental and social impact assessment report needs to be prepared before the financing of such international projects is realized. This is very important for the banks. This is a report that can be prepared together with international consultants following very long and intensive studies. In projects involving international financing, environmental and social impact studies have become very important, especially for the foreign banks and the exim institutions. Sustainability and environmental awareness are now one of the most important issues sought for in international financing. Interest in environmentally friendly and sustainable financing models is increasing in the world and in our country. Banks expect from us that pre-financing planning and certain studies to be carried out. Moreover, they demand our studies to be reviewed by their appointed international consultants.

Our Project is a category A project in terms of environmental and social impact assessment. What does this mean? We have to follow and abide by the International Finance Corporation (IFC) and Equator Principles. We have to conduct environmental and social impact assessment studies at international standards. Not only before the financing, but also after the financing...As an example, we can mention the stopping of the piling works in the Çanakkale Strait during the dolphin crossings, and the displacement of the *Pinna Nobilis* mussels, which we have discovered to live in the marine works construction site, to better areas where they can survive. Moreover, we are running



modellerine ilgi artıyor. Finansman öncesi planlamanın ve belli başlı çalışmaların yapılmış olmasını, bankalar bizden bekliyorlar. Onun dışında, bizim çalışmamızı kendi atadıkları uluslararası danışmanlarca incelenmesini talep ediyorlar.

Bizim Proje, çevre ve sosyal etki değerlendirme açısından, A kategorisinde bir proje. Bu ne demek? International Finance Corporation (IFC) ve Ekvator Prensipleri'ni takip etmek durumundayız. Uluslararası standartlarda çevre ve sosyal etki değerlendirme çalışmaları yapmak zorundayız. Sadece finansman öncesi değil, finansman sonrasında da... Çanakkale Boğazı'ndaki kazık çakma çalışmalarının yunus geçişleri sırasında durmasını, deniz işleri inşaat sahasında yaşadığını tespit ettiğimiz *Pinna Nobilis* adlı midyelerin yaşamlarını sürdürebilecekleri daha iyi alanlara taşınmasını örnek olarak verebiliriz. Ayrıca halkın Proje kaynaklı mağduriyetlerinin giderilmesi için Toplum Düzeyinde Destek Programı yürütüyoruz. Güvenlik ve sağlık konusunda da, sahada çok sayıda uzman ekip çalıştırıyoruz. İş güvenliği konusunda bankalara ve şirket ortaklarına her ay ciddi raporlama yapıyoruz. Ortaklarımız da bu konuda çok hassaslar. İş güvenliği, çevre ve sosyal uzman kadromuzun toplamı 170 kişiye ulaşmış durumda. Bizim açımızdan sağlık ve güvenlik ilk planda.

Tüm bunların yanı sıra sosyo-ekonomik açıdan Proje'nin bölge ve ülke ekonomisine önemli katkıları olacağını ifade etmeliyim. Uluslararası danışmanlara yaptırdığımız bir çalışmaya göre Proje'nin ülke ekonomisine 14,5 milyar avro katkı sağlamasını bekliyoruz. İnşaat, işletme ve bakım ve operasyon faaliyetlerinden, bölgede artmasını beklenen turizm aktiviteleri ve ilave istihdam gibi gelişmelerden ülke ekonomisine böyle bir katkı sağlayacağımız öngörülmüyor.

Marmara Bölgesi Türkiye'nin en büyük, en gelişmiş bölgesi ama Proje'nin bulunduğu alan benzer şekilde gelişmemiş durumda, çünkü ulaşım altyapısı zayıf. Yani Türkiye'nin Gayri Safi Yurt İçi Hasıla'sının belki yüzde 50'sini sağlayan Marmara'nın bir alt bölgesi, ancak henüz tam olarak gelişmemiş durumda. Biz Çanakkale'ye bir ulaşım projesi yapıyoruz ama bu aynı zamanda bir ekonomik atılım projesi. Çünkü ne zaman bir yere ulaşım gelmiş, o bölge gelişmiş. Biz çevresel ve sosyal konuları gözetenerek, uluslararası prensiplerden ödün vermeden bölgeye ekonomik fayda sağlamak istiyoruz. ●

a Community Level Assistance Program to eliminate the grievances of the people caused by the Project. In terms of safety and health, we employ a large number of expert teams in the field. We make serious reporting to the banks and to the company partners on occupational safety every month. Our partners are also very sensitive in this regard. Our occupational safety, environmental and social expert staff number has reached to 170 people in total. Health and safety come first for us.

In addition to all these, I must state that the Project shall contribute significantly to the economy of the region and the country in socio-economic terms. As per a study we have commissioned to the international consultants, we expect the Project to contribute 14.5 billion euros to the national economy. It is anticipated that we will make such a contribution to the country's economy with the construction, operation, maintenance and operating activities, as well as with the development of tourism activities and additional employment that are expected to increase in the region.

The Marmara Region is the largest and most developed region of Turkey, but the area where the Project is located has not been developed in a similar manner due to its weak transportation infrastructure. In other words, it is a sub-region of Marmara, which provides maybe 50 percent of the Gross Domestic Production of Turkey, but is not yet fully developed. We are accomplishing a transportation project for Çanakkale, but this is also an economic breakthrough project. Because it is fact that whenever transportation comes to a place, that region develops. We would like to provide economic benefits to the region, by considering environmental and social issues and without compromising with the international principles. ●

SK ECOPLANT: HARİKA BİR DÜNYA İÇİN HARİKA BİR YAŞAM KURMAK

1915Çanakkale Projesi'ni yürüten konsorsiyumun Koreli iki ortağından biri olan SK ecoplant, büyük ölçekli altyapı projeleri ve yenilikçi teknolojileriyle tanınıyor. Son dönemde çevre ve enerji çözümlerini de iş portföyüne katan şirket yeni kurumsal kimliğiyle birlikte Asya kıtasının en önde gelen çevresel kuruluşlarından biri olmayı hedefliyor.

SK ECOPLANT: BUILDING A GREAT LIFE FOR A GREAT WORLD

One of the two Korean partners of the consortium running the 1915Çanakkale Project, SK ecoplant is renowned for its large-scale infrastructure projects and innovative technologies. Having recently included environmental and energy solutions in its business portfolio, the company's objective is to become the top environmental corporation in Asia with its new corporate identity.



1977'DE kurulan SK ecoplant, Güney Kore'nin en büyük üçüncü şirketler topluluğu olan ve 2020 Fortune Global 500 dünyanın en büyük şirketleri listesinde 97. sırada yer alan SK Şirketler Topluluğu'nun inşaat ve mühendislik koludur.

SK ecoplant büyük ölçekli, uluslararası kamu, ulaşım, telekomünikasyon altyapıları ve konut projeleriyle tanınır. Şirket aynı zamanda dünya çapında başarıyla tamamladığı petro-kimya tesisleri ve elektrik santralleriyle bu alanda lider konumdadır.

Dünya halihazırda çöp imhası, sera gazı salımı ve iklim değişikliği gibi varlığını tehdit eden çok ciddi çevresel sorunlarla karşı karşıya. Bu nedenle SK ecoplant mevcut inşaat işinin kapsamını genişleterek çevre ve enerji çözümlerini de iş portföyüne dâhil ediyor. İnsanlığın içinde yaşadığı çevreyi ilk haline geri döndürmek gibi zorlu bir görevi üstlenen şirket, "Ekolojik Kent" in ötesinde "Sıfır Karbon Kent" i hayata geçirerek çevre dostu bir dünya yaratmaya çalışıyor.

"Altyapı Sektöründe

Küresel bir Oyuncu"

Kore'deki lider konumuyla yetinmeyen SK ecoplant "altyapı sektöründe küresel bir oyuncu" olma hedefine ulaşma çabalarını aralıksız sürdürdü. Üstün tasarım ve inşaat yetkinlikleriyle Asya ve Orta Doğu pazarlarına giren şirket Avrupa, Kuzey Amerika ve Avustralya pazarlarına da açıldı. Şirket süregelen inovasyon yatırımları sayesinde dünyanın en iyi tünel açma teknolojisi olan "SUPEX-Cut" sistemini geliştirdi. Ayrıca SK ecoplant patentli "Orkestra Patlatma Yöntemi" ile, büyük ölçekli tünel açma çalışmalarında verimliliği artırırken gürültü ve titreşimi en aza indirdi. Köprü

ESTABLISHED in 1977, SK ecoplant is the construction and engineering branch of the SK Group, which is the third largest business group in South Korea and has been ranked 97th in the 2020 Fortune Global 500 list of the world's largest companies.

SK ecoplant is renowned for participating in various large-scale, international projects in civil, transportation, and telecommunication infrastructure, and housing. The company also takes the lead in the plant industry through the successful completion of petrochemical plants and power plants worldwide.

The world is experiencing serious environmental issues, such as garbage disposals, greenhouse gas emissions, and climate changes that threaten the world's existence. Thus, SK ecoplant expands the existing construction business to include the environmental and energy solutions to its business portfolio and starts the new challenge to revert the environment for mankind back to its original condition while it tries to make an eco-friendly world by implementing "The Zero City" beyond "Eco-City".

"A Global Infra Player"

Not satisfied with its top tier position in Korea, SK ecoplant continuously pursued the goal of becoming "a global infra player" by making its foray into the Asian and Middle East markets, and expand its market coverage to Europe, North America, and Australia through its superior design and construction competencies. The company has developed the world's best tunnel-blasting technology called "SUPEX-Cut" through continued investment in innovation. Also, SK ecoplant's patented "Orchestra Blasting Method" enabled efficient large-scale tunneling while minimizing



inşaatı alanında SK ecoplant hem öngermeli beton kirişlerinin hem de gergin eğik kablo askılarının yapısal avantajlarından faydalanan ekstradoz köprülerin Kore'deki ilk örneğini gerçekleştirdi, böylece tasarım teknolojisinin gelişimine büyük katkılarda bulundu.

2009 yılında SK ecoplant, İstanbul'daki Avrasya Tünel Projesi'nin finansman ve inşasının sorumluluğunu üstlenen Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş.'nin iki eşit hissedarından biri oldu. Gerek Avrasya Tüneli gerekse diğer projelerin başarıyla tamamlanması şirketin küresel çapta bir kamu altyapı sağlayıcısı olarak kazandığı ünü pekiştirdi.

Dünya çapında birçok projede Kamu Özel İş Birliği (KÖİ) deneyimine sahip olan SK ecoplant, Kazakistan'da gerçekleştirilen ilk KÖİ projesi olan Almati Çevre Yolu Projesi'ne ve Birleşik Krallık'ta gerçekleştirilen Silvertown Tüneli Projesi'ne finansman yatırımcısı ve inşaat yatırımcısı olarak katıldı. Böylece Birleşik Krallık'ta KÖİ pazarına girmeyi başaran ilk Koreli şirket oldu.

Eko İşletme: Yenilikçi Eko

Teknolojiye Dayalı Çevresel

Yönetim Çözüm Sağlayıcısı

SK ecoplant İş Geliştirme ve MTİ (Mühendislik, Tedarik ve İnşaat) projeleri çerçevesinde oluşturduğu yetkinlikleri ve yenilikçi yeşil teknolojileriyle acil çevresel sorunlara çözüm üretme konusunda başı çeken bir firmadır.

2020'de EMC şirketinin satın alınmasıyla başlayan süreçte, SK ecoplant "Atıktan Kaynağa" adı verilen 3R odaklı [*Reduce* (Azalt: yakma ve atık gömme), *Reuse* (Yeniden kullan: su arıtma), *Recycle* (Geri dönüştür: atık malzeme)] iş modelini uygulayan kapsamlı bir çevresel platform olarak büyümeye devam etmektedir. Bu model, "Kaynaklar ve Döngüsel Ekonomi" (kaynak döngüsellliği) temellidir. SK ecoplant farklı yenilikçi teknolojileri hayata geçirerek Güney

Almati Çevre Yolu,
Kazakistan.

Almaty Ring Road,
Kazakistan.

noise and vibration. When it comes to bridges, SK ecoplant was the first in Korea to introduce the extra-dosed bridge that can take advantage of the structural advantages of PCS girders and cable stays, thereby greatly contributing to the improvement of design technology.

In 2009, SK ecoplant became one of the two equal shareholders in *Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş.* (ATAŞ - Eurasia Tunnel Operation Construction and Investment Co.) with the responsibility of financing and construction of the Eurasia Tunnel Project in Istanbul. The successful completion of both the Eurasia Tunnel and others contributed to establishing the company's reputation as a global civil infrastructure provider.

Thanks to numerous PPP (Public Private Partnership) experiences throughout the world, SK ecoplant has participated the first PPP project in Kazakhstan, Almaty Ring Road and Silvertown Tunnel in UK as FI (Financial Investor) and CI (Construction Investor) and became the first Korean company to successfully penetrate the PPP market in UK.

Eco Business: The Environmental Management Solution Provider Based on Innovative Eco Technology

SK ecoplant is leading the way in solving urgent environmental problems with its competence and innovative green technologies built up from Business Development EPC (Engineering, Procurement and Construction) Projects.

Kore'de çevre odaklı sanayinin gelişimini hızlandırmakta, finansal kurumlar ile yürüttüğü "Tek Ekip Operasyonu" aracılığıyla yurtdışındaki varlığını genişletmektedir. SK ecoplant uzun vadede çevresel sorunları çevre bilincine sahip insanlarla çözebilen ve kendini "çevresel sorunlar ortaya çıktığında ilk akla gelen şirket" olarak konumlandırarak bir Açık İnovasyon Ekosistemi yaratacaktır.

Enerji: Çevre Dostu Enerji

Teknolojileri Kullanan,

Küresel Isınma Sorununu

Çözen, Karbon Nötr

Yenilikçi Çözüm

Sağlayıcısı

SK ecoplant yakıt pili işinde, ABD merkezli Bloom Energy şirketiyle birlikte 2020 yılının Ocak ayında, en yüksek verimli Katı Oksit Yakıt Hücresi (SOFC - Solid Oxide Fuel Cell) teknolojisine sahip "Bloom SK Fuel Cell" adında yerli bir ortak şirket kurdu. Bu girişimin sonucunda yerel pazarda yaygınlaştı ve Seviyelendirilmiş Elektrik Maliyeti (LCOE - Levelized Cost of Electricity)* alanında rekabet gücünü artırdı.

SK ecoplant bu sayede yalnızca yerel pazardaki liderlik konumunu güçlendirmekle kalmayıp aynı zamanda dünya genelinde bir numaralı yakıt pili firması olarak ABD dâhil yurt dışı pazarına açılmayı hedefliyor. Şirket aynı zamanda hidrojen sanayi ekosisteminde hızla gelişme göstermek ve hidrojen pazarında pay sahibi olmak için de hazırlıklar yapıyor.

SK ecoplant yenilenebilir enerji işinde de yerli ve yabancı kaynaklardan güneş enerjisi

Sotra bağlantı otobanı

asma köprü dâhil, Norveç.

Sotra connection expressway
including suspension bridge, Norway.

Starting with the EMC acquisition in 2020, SK ecoplant continues to grow as a comprehensive environmental platform that implements a "Waste to Resource" business centered on 3R (Reduce: incineration and landfill, Reuse: water treatment and landfill, Recycle: wasted material) based on Resources & Circular Economy (Resource Circularity).

SK ecoplant accelerates the advancement of the domestic environmental industry by applying the differentiated innovative technologies and continue to broaden overseas presence through "One Team Operation" with the Financial Society. Ultimately, SK ecoplant will create an Open Innovation Ecosystem that can solve environmental problems with the environmentally conscious people and will establish itself as "a company that comes to mind first when environmental problems arise".

Energy: Carbon Neutral Innovative

Solution Provider Using Eco-Friendly

Energy Technology, Solving the

Global Warming

In the fuel cell business, SK ecoplant established "Bloom SK Fuel Cell", a domestic joint corporation, in January 2020 with Bloom Energy in the US, which has the highest efficiency fuel cell (SOFC - Solid Oxide Fuel Cell)



ve açık deniz rüzgâr enerjisi sistemleri edinme konusunda hızlı hareket ediyor. Karbon kredisi mecburi tahsisatlı yerli şirketlere ve RE100'e katılan şirketlere karbon nötr çözümler sağlayarak küresel karbon nötralitesinin gerçekleşmesine katkıda bulunmak istiyor.

SK ecoplant az gelişmiş ülkelerde enerji arz ve talebini dengelemeye ve karbon salımını azaltmaya katkıda bulunabilecek sosyal değer yaratan yeşil renovasyon işlerini aktif olarak desteklemeyi planlıyor.

Son Teknoloji Akıllı

Binalarda Bir Lider

SK ecoplant rahat ve esnek mekânlar yaratmak adına aralıksız yürütülen Ar-Ge çalışmaları sonucunda en çağdaş yöntemler ve son teknoloji sistemlerle inşa edilmiş akıllı binalar alanındaki lider konumuyla tüm dünyanın dikkatini çekiyor.

Kore'nin bir numaralı çevre dostu binası, SK CHEMICAL Eco Lab, 101 çevre dostu enerji

technology. This has enabled SK ecoplant to expand localization and secure LCOE (Levelized Cost of Electricity) competitiveness.

Through this, SK ecoplant intends to not only solidify its leading position in the domestic market, but also diversify the market overseas, including the United States, aiming to be the No. 1 global fuel cell company. At the same time, SK ecoplant is geared up for speedy advancement into the hydrogen industry ecosystem and preoccupying the hydrogen market.

In the renewable energy business, SK ecoplant is quick to securing domestic and overseas solar and offshore wind power assets. The company intends to contribute to the realization of global carbon neutrality by providing carbon neutral solutions to domestic carbon credit compulsory allocation companies and RE100 participating companies.

SK ecoplant plans to actively promote social value-creating green renovation business that can contribute to stabilizing power supply and demand in underdeveloped countries and reducing carbon emissions.

A Leader in State-Of-The-Art

Intelligent Buildings

SK ecoplant is attracting global attention as a leader of intelligent buildings based on cutting-edge construction methods and state-of-the-art systems, through continuous R&D to create comfortable and flexible spaces.

ÇEVRESEL, SOSYAL VE KURUMSAL YÖNETİŞİME BÜYÜK BAĞLILIK

GREAT COMMITMENT TO ENVIRONMENTAL, SOCIAL AND CORPORATE GOVERNANCE (ESG) MANAGEMENT

SK Topluluğu, RE100'e (100% Renewable Energy - %100 Yenilenebilir Enerji, küresel kurumsal bir yenilenebilir enerji inisiyatifidir) katılan ilk Koreli şirket oldu ve bu adım Topluluğun çevre için somut eyleme geçme kararlılığını ortaya koydu.

Topluluk bir bütün olarak çevre dostu işler yapmanın yanı sıra, Çevresel, Sosyal ve Kurumsal Yönetişimi hızlandırma kararlılığını da ortaya koyuyor. Bu kapsamda Çevresel, Sosyal ve Kurumsal Yönetişim çıktılarının ölçülmesine yönelik daha iyi bir sistem kurmanın yollarını sürekli araştırırken, toplumsal değer yaratmaya ve şeffaf yönetim oluşturmaya çalışıyor. 2017'de SK Şirketler Topluluğu, Kore'de sosyal değeri ölçme amaçlı bir metodoloji geliştirmeye başlayan ilk şirket oldu. Geliştirilen bu metodoloji ile SK'ye bağlı tüm şirketlerin sosyal değer performansları 2018 yılından beri ölçülmekte ve açıklanmaktadır.

SK Şirketler Topluluğu'nun sosyal değer yaratmaya bağlılığı ayrıca, Avrupa ve ABD'de 20 kadar çok uluslu şirketle sosyal değer küresel ölçümünü standartlaştırmaya yönelik bir iş birliği yapılmasını sağladı. SK Topluluğu bu konuda BASF, Novartis, Deutsche Bank gibi çok sayıda öncü şirketin yanı sıra küresel muhasebe firmaları ve akademisyenlerle de birlikte çalışmaktadır.

Son zamanlarda SK Topluluğu Covid-19 ve diğer küresel krizlerle mücadelede Çevresel, Sosyal ve Kurumsal Yönetişime dayalı yönetimin önemi konusunda farkındalığı artırmaya yönelik aktif çalışmalara odaklandı. Tokyo Forumu 2020 ve Pekin Forumu 2020 kapsamında Topluluk Başkanı Chye Tae-won, yaptığı açılış konuşmasında Çevresel, Sosyal ve Kurumsal Yönetişime dayalı yönetimi hızlandırmanın önemini vurgulayarak şunları söyledi: "Çevresel, Sosyal ve Kurumsal Yönetişime dayalı yönetim ve başkalarıyla bağlantı kurma becerisi küresel krizlerin çözümü olacaktır."

Bu doğrultuda SK ecoplant da, temel olanaklardan yoksun kesimlerin konut ortamlarını iyileştirmek, sosyal yardım kurumlarına düzenli gönüllü hizmeti sağlamak ve düşük gelirli ailelerin çocuklarına destek vermek için sistematik programlar yürütmeye devam ederken, bir yandan da çevresel eğitim programları gibi çeşitli gönüllü faaliyetlerle uluslararası toplumda üstlendiği rolün kapsamını genişletmektedir.

SK Group is the first Korean company to join RE100 (Renewable Energy 100% - a global corporate renewable energy initiative), making it clear that the Group is determined to take concrete actions for the environment.

The Group as a whole is not only committed to eco-friendly businesses, but is also determined to accelerate ESG business management, including creating social value and building transparent governance, while constantly exploring better ways to build a system to measure the output of ESG business management. In 2017, SK Group became the first company in Korea to begin developing a methodology to measure social value. Based on this methodology, social value performances of all SK affiliates have been measured and disclosed since 2018.

Moreover, SK Group's commitment to social value has also resulted in collaboration with about 20 multi-national companies across Europe and the United States to standardize the global measurement system for social value. On this topic, SK Group has been collaborating with numerous leading global companies, including BASF, Novartis, Deutsche Bank, and global accounting firms as well as scholars.

Most recently, SK Group has focused on actively working to raise awareness of the importance of ESG business management in the combat against Covid-19 and other global crises. In the Tokyo Forum 2020, and the Beijing Forum 2020, Group Chairman Chye Tae-won gave an opening speech where he emphasized the importance of accelerating ESG business management by saying that "ESG business management and the ability to connect to others will be the solution to the global crises."

Along these lines, SK ecoplant keeps carrying out systematic programs to improve housing environments for the underprivileged, provide regular volunteer services in welfare institutions, and give support to children from low-income families while expanding its place in international society with various voluntary activities, such as environmental education programs.



Sotra Köprüsü, Norveç.
Sotra Bridge, Norway.



Almaty Çevre Yolu,
Kazakistan.
Almaty Ring Road,
Kazakhstan.

YENİ KURUMSAL KİMLİK NEW CORPORATE IDENTITY

2021 yılının Mayıs ayında SK ecoplant, topluluğun Çevresel, Sosyal ve Kurumsal Yönetişime dayalı yönetimi güçlendirme çabaları kapsamında, önceden "SK Engineering & Construction" olan ismini resmi olarak "SK ecoplant" a çevirdi. Yeni kurumsal isim şirketin geleneksel inşaat işletmesi çerçevesini aşma ve yenilikçi çevre dostu teknolojileri benimseme arzusunu yansıtıyor. Böylelikle şirket donanım odaklı inşaat anlayışından yazılım odaklı çevre dostu bir platforma geçiş yapacak. Geleneksel inşaat iş kolunda da, SK ecoplant 3R ("reduce", "reuse", "recycle" - "azalt", "yeniden kullan", "geri dönüştür") yoluyla dögüsel ekonomiyi yerleştirmeye yoğunlaşacak.

Böylelikle şirket doğayla birlikte uyum içinde var olmaya çalışan bir "ecoplant" (eko-tesis) olmayı hedefliyor. İsmi "eco" kısmı yeşil gezegene, "plant" kısmı ise daha iyi bir geleceğe işaret ediyor. Şirketin yeni sloganı ise şu şekilde: *Yarın için iyi etki.*

Yeni dönem şu iki cümleyle özetleniyor: "Yeni kurumsal isim çevre dostu iş fikirleri ve onlarla ilişkili teknolojileri öne çıkarma çabasında yeni bir başlangıca işaret ediyor." "Önümüzdeki yıllarda Asya kıtasının en önde gelen çevresel kuruluşlarından biri olmak için etkili iş çözümleri geliştireceğiz."

In May 2021, SK ecoplant has officially changed the name from "SK Engineering & Construction" to "SK ecoplant" as part of the group's effort to enhance its ESG management. The new corporate name reflects the company's drive to grow beyond the conventional construction business and to embrace innovative eco-friendly technologies. Thus, the company will move from hardware-oriented construction towards a software-oriented eco-friendly platform. Regarding its conventional construction business, SK ecoplant will focus on establishing a circular economy through 3Rs, that is, reduce, reuse and recycling of waste.

In doing so, the company aims to become an "ecoplant" seeking to coexist in harmony with nature. The "eco" part of the name refers to the green planet and the "plant" part stands for a better tomorrow. The company also adopted the tagline: *Good impact for tomorrow.*

The new phase can be summarized in two sentences: "The new corporate name signals a new start in promoting eco-friendly business ideas and related technologies" and "We shall figure out impactful business solutions so that we may grow into Asia's top environmental enterprise in upcoming years."

ve bilişim teknolojileri kullanılarak inşa edildi. Tamamlanır tamamlanmaz, ABD merkezli bir çevre dostu bina sertifikalandırma sistemi olan LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design* - Enerji ve Çevresel Tasarımda Liderlik) tarafından en yüksek Platin derecesine layık görüldü. SK ecoplant daha sonra Kore'nin ilk altı yıldızlı oteli W-Hotel ve en modern tekniklerle inşa edilmiş bir iş merkezi olan T-Tower gibi simge yapılar inşa etti.

Günümüzde SK ecoplant yalnızca kentsel tasarımda değil, MTİ sektörünün hemen her alanında yepyeni bakış açıları sunmaya ve her zaman başarılı sonuçlar almaya devam ediyor.

SK ecoplant bundan böyle de, mantar öldürücü havalandırma sistemleri, şeffaf güneş panelli pencereler gibi sağlık ve yeşil çevre odaklı çok sayıda eko-akıllı teknoloji geliştirerek, çevre dostu çözümler üreterek, mekânı yeniden yorumlayıp yeni değerler yaratarak, sürdürülebilir büyümenin gelecekteki motorları için bir temel oluşturacak.

* *Seviyelendirilmiş Elektrik Maliyeti, bir üretim tesisi için kullanım ömrü boyunca elektrik üretiminin ortalama net mevcut maliyetinin bir ölçüsüdür.* ●

The SK CHEMICAL Eco Lab, Korea's No. 1 eco-friendly building, was constructed using 101 eco-friendly energy and IT technologies. As soon as it was completed, it acquired the highest Platinum grade from LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), a US eco-friendly building certification system. SK ecoplant has gone on to construct landmark buildings such as the critically acclaimed W-Hotel, the first 6-star hotel in Korea, and T-Tower, a state-of-the-art business facility.

Now SK ecoplant is continuing to present fresh new perspectives not only on urban design, but also on almost every area of EPC business, and constantly achieving great results.

SK ecoplant will continue to lay a foundation for the sustainable future growth engines -securing multiple eco-smart technologies for good health and green environment such as antifungal ventilation systems, transparent solar window; continuously developing eco-friendly Solutions; and re-interpretating space and creating new values.

* *LCOE (Levelized Cost of Electricity) is a measure of the average net present cost of electricity generation for a generating plant over its lifetime.* ●

SK ecoplant uzun vadede bir Açık İnovasyon Ekosistemi yaratacak. Ultimately, SK ecoplant will create an Open Innovation Ecosystem.

Silvertown Tüneli, Birleşik Krallık.
Silvertown Tunnel, United Kingdom.



KÖPRÜNÜN RÜZGÂR VE TİTREŞİM UZMANI: TESOLUTION

Rüzgâr mühendisliği ve titreşim kontrol teknolojileri alanında dünyanın lider kuruluşlarından biri olan TESolution test ve analiz hizmetlerinin yanı sıra yüksek binalar ve köprüler için özel sistemler üretiyor. Genel Müdür Yun Seok Kim ile Güney Koreli firmanın uzmanlık alanlarını ve 1915Çanakkale için geliştirdikleri, köprü mühendisliği tarihine geçen çözümleri konuştuk.



TESOLUTION is a leading company in wind engineering and vibration control. Could you please tell us about the company's history and expertise areas?

TESolution is a company established in January 2001 by a group of researchers who were researching wind engineering and vibration control at Hyundai Engineering & Construction's R&D Center. We specialize in wind tunnel tests and vibration control devices for bridges and buildings.

TESolution has conducted more than 200 wind tunnel tests for bridges and more than 600 wind tunnel tests for buildings over the past 20 years. In addition, we have carried out more than 60 vibration

control projects locally and abroad, and have designed, manufactured and installed more than 1000 vibration control devices such as AMD (Active Mass Damper) or TMD (Tuned Mass Damper).

TESolution's wind engineering technology and vibration control technology are recognized not only locally but also internationally, and proven through numerous local and international projects as a state-of-the-art technology that few companies have successfully commercialized worldwide.

Based on these experiences and know-how, we are providing AMD, Stockbridge damper, wind tunnel testing, and wind and vibration analyses for the 1915Çanakkale Project. It is a great honor to be involved in such a monumental project as the 1915Çanakkale Bridge Project.

TESOLUTION rüzgâr mühendisliği ve titreşim kontrolünde lider bir firma. Bize şirketin tarihçesi ve uzmanlık alanlarıyla ilgili biraz bilgi verebilir misiniz?

TESolution, Hyundai Mühendislik ve İnşaat firmasının Ar-Ge merkezinde rüzgâr mühendisliği ve titreşim kontrolü üzerine araştırma yapan bir grup araştırmacı tarafından 2001 yılının Ocak ayında kuruldu. Uzmanlık alanımız köprüler ve binalar için rüzgâr tüneli testleri ve titreşim kontrol araçlarıdır.

TESolution son 20 yıl içinde köprülerle ilgili 200'den fazla rüzgâr tüneli testi, binalara yönelik ise 600'ü aşkın rüzgâr tüneli testi gerçekleştirdi. Ayrıca, yurt içinde ve yurt dışında 60'tan fazla titreşim kontrolü projesi yürüttük. Aktif Kütle Sönümleyici (AMD - Active Mass Damper) ve Ayarlı Kütle Sönümleyici (TMD - Tuned Mass Damper) gibi 1000'i aşkın titreşim kontrol aracı tasarladık, imal ettik ve kurulumunu yaptık.

TESolution'ın rüzgâr mühendisliği teknolojisi ve titreşim kontrol teknolojisi yalnızca yurt içinde değil yurt dışında da tanınıyor.

WIND AND VIBRATION EXPERT FOR THE BRIDGE: TESOLUTION

A leading global company in wind engineering and vibration control technologies, TESolution creates custom systems for buildings and bridges as well as providing test and analysis services. We talked to the CEO Yun Seok Kim about the expertise areas of the South Korean company and the groundbreaking solutions they developed for the 1915Çanakkale Bridge.

1915Çanakkale Köprüsü Projesi gibi anıtsal bir projeye dâhil olmak bizim için büyük bir onur. It is a great honor to be involved in such a monumental project as the 1915Çanakkale Bridge Project.

Şimdiye kadar çok az şirketin dünya çapında ticarileştirebildiği ileri seviye bir teknoloji olarak çok sayıda yerel ve uluslararası projeye başarıları kanıtlandı.

Bu deneyimlere ve teknik uzmanlığımıza dayanarak, şu anda 1915Çanakkale Köprüsü Projesi için AMD'ler, Stockbridge sönümleyiciler, rüzgâr tüneli testleri, rüzgâr ve titreşim analizleri sağlıyoruz. 1915Çanakkale Köprüsü Projesi gibi anıtsal bir projeye dâhil olmak bizim için büyük bir onur.

Katıldığınız belli başlı projelerden bazılarının adlarını verebilir misiniz? Hangi köprü projelerinde çalıştınız?
Öncelikle binalara yönelik titreşim kontrol sistemleriyle ilişkili projelere değinmek isterim:

Could you name some of the major projects to which you have contributed? What are some of the bridge projects you worked on?
First of all, I would like to talk about the major projects related to the vibration control system for buildings;

- 1) TMD**
- Ain Dubai (Ferris wheel with 250 meters diameter), UAE,
 - Greenland Centre Sydney (Building with 235 meters height), Australia,





1) Ayarlı Kütle Sönümleyiciler (TMD)

- Ain Dubai (250 metre çapında dönme dolap), BAE,
- Greenland Merkezi Sidney (235 metre yüksekliğinde bina), Avustralya,
- Taichung Bauger Binası (158 metre yüksekliğinde bina), Tayvan,
- Yukarıdakilerin dışında 20'den fazla yerli ve yabancı bina projesi.

2) Aktif Kütle Sönümleyiciler (AMD)

- Incheon Uluslararası Havaalanı'nın üç kontrol kulesi, Kore,
- Gangbyun TechnoMart (187 metre yüksekliğinde bina), Kore,
- Ulsan Lotte Hotel (110 metre yüksekliğinde bina), Kore.

Belli başlı köprü projelerine gelince;

1) Ana kiriş için TMD

- İkinci Jindo Köprüsü (344 metre orta açıklıklı eğik kablo askılı köprü), Kore,
- Cheonsa Köprüsü (500 metre orta açıklıklı eğik kablo askılı köprü), Kore,
- Haneda Köprüsü (240 metre orta açıklıklı, üç açıklıklı sürekli köprü), Japonya.

2) Kule için TMD

- Geoga Köprüsü (101,9 metre kule yükseklikli eğik kablo askılı köprü), Kore,
- Songdo 4. Köprü (105,2 metre kule yükseklikli eğik kablo askılı köprü), Kore.

3) Kablo için Stockbridge Sönümleyici

- Ulsan Köprüsü (1110 metre orta açıklıklı asma köprü), Kore,

- Taichung Bauger Building (Building with 158 meters height), Taiwan,
- Over 20 domestic and foreign building projects other than those listed above.

2) AMD

- Three Incheon International Airport control towers, Korea,
- Gangbyun TechnoMart (Building with 187 meters height), Korea,
- Ulsan Lotte Hotel (Building with 110 meters height), Korea.

As for major bridge projects;

1) TMD for main girder

- 2nd Jindo Bridge (cable stayed bridge with 344 meters main span), Korea,
- Cheonsa Bridge (cable stayed bridge with 500 meters main span), Korea,
- Haneda Bridge (three-span continuous bridge with 240 meters main span), Japan.

2) TMD for tower

- Geoga Bridge (cable stayed bridge with 101.9 meters tower), Korea,
- Songdo 4th Bridge (cable stayed bridge with 105.2 meters tower), Korea.

3) Stockbridge Damper for cable

- Ulsan Bridge (suspension bridge with 1110 meters main span), Korea,
- Cheonsa Bridge (cable stayed bridge with 500 meters main span), Korea,
- Halogaland Bridge (suspension bridge with 1145 meters main span), Norway.

4) Wind tunnel test

- Chacao Bridge (suspension bridge with two main spans of 1155 meters and 1055 meters), Chile,
- Vam Cong Bridge (cable stayed bridge with 450 meters main span), Vietnam,
- In addition to the above, more than 200 domestic and overseas long-span bridge projects.

- Cheonsa Köprüsü (500 metre orta açıklıklı eğik kablo askılı köprü), Kore,
- Halogaland Köprüsü (1145 metre orta açıklıklı asma köprü), Norveç.

4) Rüzgâr tüneli testi

- Chacao Köprüsü (1155 metre ve 1055 metrelik iki orta açıklıklı asma köprü), Şili,
- Vam Cong Köprüsü (450 metre orta açıklıklı eğik kablo askılı köprü), Vietnam,
- Yukarıdakilerin yanı sıra, 200'den fazla yerli ve yabancı uzun açıklıklı köprü projesi.

1915Çanakkale Projesi için hangi hizmetleri sağladınız?

Çanakkale Boğazı'nın Türkiye'nin en rüzgârlı yerlerinden biri ve 1915Çanakkale Köprüsü'nün dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsü olması, köprüyü rüzgâr titreşimlerine karşı çok duyarlı kılan bir durum. TESolution 1915Çanakkale Köprüsü'nün kuleleri ve kablolarının titreşiminin kontrolünden sorumluydu.

Öncelikle, inşaat ve işletme dönemlerinde kulenin rüzgâr titreşimini kontrol etmek için hareketli kütlesi 30 ton ve 1,2 metre hareket mesafesi olan dört AMD monte edildi. Kule titreşimi için AMD dünyada yalnızca TESolution ve birkaç Japon firmanın sahip olduğu üst düzey bir teknoloji.

Daha sonra 500 adet Stockbridge sönümleyici askı kablolarının rüzgâr titreşimini kontrol etmek için monte edildi. Ayrıca, ana kablolarda çelik halatlar ve çekme halatlar için rüzgâr titreşimi analizi yapıldı ve titreşim kontrol önlemleri tasarlandı.

TESolution temel tasarım aşamasında tabliyenin aerodinamik sağlamlığını ve kaldırma çalışmaları sırasında kule panelinin sağlamlığını değerlendirmek için rüzgâr tüneli testleri gerçekleştirdi. TESolution ayrıca kule üstündeki kule vinçlerinin titreşim ölçümünü ve analizini yaparak, titreşimi azaltmaya yönelik önlemleri sundu.

TESolution 1915Çanakkale Projesi'nde köprünün rüzgâr ve titreşime karşı sağlamlığını güvenceye alma konusunda önemli bir rol oynadığı için gurur duyuyor.

Üstlendiğiniz işin en heyecanlı ve zorlayıcı yönleri nelerdi?

TESolution olarak sorumluluğunu üstlendiğimiz işler içinde en zoru ana kuleye yerleştirilen AMD idi. Bu işin en heyecanlı ve zorlayıcı yönleri ise şunlardı:

Genelde, AMD'ler binanın titreşimini kontrol altında

What specific services have you provided for the 1915Çanakkale Project?

As the Çanakkale Strait is one of the windiest places in Turkey, and the 1915Çanakkale Bridge is the longest mid-span bridge in the world, it is very susceptible to wind vibrations. TESolution was in charge of controlling the vibration of 1915Çanakkale Bridge's towers and cables.

Firstly, to control the wind vibration of the tower during construction and operational stage, four AMD units with a moving mass of 30 tons and 1.2 meters stroke were installed. AMD for tower vibration control is a cutting-edge technology used only by TESolution and a few Japanese companies.

Next, 500 ea Stockbridge dampers were installed for controlling wind vibration of hanger cables. In addition, wind vibration analysis and vibration control measures were designed for hand ropes and pull-back ropes for main cables.

TESolution conducted wind tunnel tests to evaluate the aerodynamic stability of the main girder at the basic design stage and to evaluate the stability of tower panel during the lifting work. In addition, TESolution conducted vibration measurement and analysis for the tower top crane and provided the measures to reduce vibration.

TESolution is proud to have played an important role in securing the stability of the bridge against wind and vibration in the 1915Çanakkale Project.





tuttuklarında, kontrol altında olan binanın yüksekliğinde ve doğal frekansında herhangi bir değişiklik olmaz; çoğu durumda AMD'ler yalnızca bir titreşim modunu kontrol ederler. Ancak 1915Çanakkale Projesi'nin kulelerinin dinamik özellikleri köprünün inşaat evresine göre büyük değişiklikler gösterdi. Örneğin, kontrol altında tutulacak kulenin yüksekliği 143 metreden 334 metreye çıktı ve bu sırada kontrol hedef frekansları 0,08 ila 0,93 Hz. arasında 10 kereden fazla olmak üzere değişti. Bunun yanında, yalnızca tek yönlü AMD kullanarak aynı anda üç titreşim modunun kontrolü gerekiyordu (iki eğilme modu, bir burulma modu).

334 metre yüksekliğiyle dünyanın en uzun kulesinde, bu kadar geniş aralıkta gerçekleşen dinamik özellik değişikliğini ve aynı anda üç titreşim modunu kontrol etmek çok heyecan verici ve ödüllendirici bir sınavdı. Aynı zamanda titreşim kontrolü tarihinde ilk defa gerçekleştirilmiş bir başarıydı.

Bu süreç dâhilinde bahsedebileceğimiz inovasyonlar var mı?
Öncelikle kulenin dinamik özelliklerinin geniş aralıklı değişimini karşılayabilmek için, AMD'nin kontrol edebildiği dinamik aralık mümkün olduğunca geniş olmalı. Ayrıca kulenin dinamik özellikleri önemli oranda değişim göstererek AMD'nin kontrol aralığından çıktığında, kontrolörü çabucak yeniden tasarlayarak AMD'nin kontrol aralığını değiştirmek gerekiyor. TESolution kontrolör tasarımını optimize ederek kontrol aralığının genişlemesini sağladı ve kulenin dinamik özelliklerinde kaydedilen değişimler sürekli izlenerek, AMD'nin genel yapılarda 20 günden fazla süren performans testi ve kontrolör tasarımı bu Proje'de iki günden az bir süreye indirildi.

Bu arada aynı anda üç titreşim modunu birden kontrol edebilmek için, bu Proje'ye başlamadan yıllar önce Ar-Ge çalışmaları gerçekleştirilmişti ve birçok deneme yapıldıktan sonra, AMD Kontrolörü'nün en ileri seviye tasarım teknolojisini geliştirmeyi başarmıştık.

Mühendislerimizin deneyimi, teknik uzmanlığı ve özverili çabalarıyla TESolution 1915Çanakkale Projesi'nin zorlu koşullarının üstesinden gelmeyi ve dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünün titreşimlerini kontrol etmeyi başardı.

What were the most exciting and challenging aspects of this assignment?

Among all the various tasks TESolution was responsible for, the most difficult task was the AMD for the main tower. And the most exciting and challenging aspects were as follows:

In general, when AMDs control vibration of the building, there is no change in the height and natural frequency of the building to be controlled, and AMDs control only one vibration mode in most cases. However, the dynamic properties of the tower of the 1915Çanakkale Project have changed to a great extent depending on the construction stage of the bridge. For instance, the height of the tower to be controlled changed from 143 meters to 334 meters, and at this time, the control target frequencies changed more than 10 times from 0.08 to 0.93 Hz. Besides, it was necessary to control up to three vibration modes (two bending modes, one torsional mode) at the same time using only one-directional AMD.

For the world's tallest tower measuring 334 meters, it was a very exciting and rewarding challenge to control such huge ranges of dynamic properties change and three vibration modes at the same time. It was also achieved for the first time in the history of vibration control.

Were there any innovative elements in this process?

First of all, in order to respond to the wide range of dynamic properties changes of the tower, the dynamic range that AMD can control should be as wide as possible. In addition, by the time the dynamic properties of the tower change significantly and go out of the control

Aynı anda üç titreşim modunu kontrol etmek çok heyecan verici ve ödüllendirici bir sınavdı.

It was a very exciting and rewarding challenge to control three vibration modes at the same time.

Sizce 1915Çanakkale Projesi'nin özellikle tasarım ve teknoloji açısından önemi nedir?

Bir köprünün orta açıklığı uzadıkça, tabliye, kule ve kablolar daha esnekleşir ve o yüzden statik yükler yani ölü yükler yerine rüzgâr ve deprem gibi dinamik yükler köprünün tasarımında ağırlık kazanan faktörler olur.

Dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsünü inşa etmek için, kimsenin daha önce deneyimmediği çeşitli olguları öngörebilecek bir tasarım teknolojisine sahip olmak, öngörülebilir ya da öngörülemeyen çeşitli sorunları çözebilecek teknolojiler geliştirmek gerekiyor.

1915Çanakkale Projesi'nde şimdiye kadar çok sayıda sorunun üstesinden geldik. Özellikle rüzgâr titreşimiyle ilgili olarak, rüzgâr kaynaklı çeşitli titreşim tipleri değerlendirildi ve bunlara göre önceden hazırlık yapıldı. Beklenmedik titreşimleri de başarıyla yönettik. Bu noktalar ışığında, 1915Çanakkale Projesi'nde aerodinamik tasarım ve titreşim kontrol teknolojisinin kaydettiği ilerleme köprü mühendisliğinin tarihinde dikkat çeken bir gelişme olacaktır. ●

range of AMD, it is necessary to change the control range of AMD through rapid redesigning of the controller. TESolution achieved the expansion of the control range by optimizing the controller design. And by continuously monitoring the change in the dynamic properties of the tower, the necessary period of AMD's performance test and controller design, which used to be more than 20 days in other general structures, was reduced to less than two days in this Project.

Meanwhile, in order to control three vibration modes at the same time, R&D was carried out for several years before starting this Project, and after many trials and errors, we were able to develop the cutting-edge design technology of AMD Controller.

With the experience, know-how, and dedicated efforts of our engineers, TESolution was able to overcome the harsh conditions of the 1915Çanakkale Project and successfully control the vibration of the world's longest midspan suspension bridge.

In your opinion, what is the significance of the 1915Çanakkale Project especially in terms of design and technology?

As the main span of a bridge becomes longer, the main girder, tower, and cables become more flexible, so dynamic loads such as wind and earthquakes, rather than static loads such as dead loads, become dominant factors in the design of the bridge.

In order to construct the world's longest mid-span bridge, it is necessary to have design technology that can predict in advance various phenomena that no one has experienced before, and develop various technologies that can solve foreseeable or unforeseen problems.

In the 1915Çanakkale Project, we have so far overcome numerous problems. Particularly in relation to wind vibration, various types of wind-induced vibration have been evaluated and prepared in advance, and unexpected vibrations have also been successfully dealt with. Considering these points, the advancement of aerodynamic design and vibration control technology in the 1915Çanakkale Project should be well worthy of recognition in the history of bridge engineering. ●



STROS: “GÜÇLÜ VE GÜVENİLİR” STROS: “STRONG AND RELIABLE”

1915Çanakkale Projesi'nin inşaat asansörleri ile kalıcı asansörlerinin imalatını gerçekleştiren STROS, kendi alanında dünyanın önde gelen firmalarından biri. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün de tedarikçilerinden biri olan

STROS her projeye özel geliştirdiği imalatlarıyla tanınıyor. Ticari Direktör Tomáš Rottenberg'den firmanın geçmişi ve 1915Çanakkale deneyimleri hakkında bilgi aldık.

A global leader in its sector, STROS is the manufacturer of hoists and elevators for the 1915Çanakkale Bridge. Also a supplier for the Yavuz Sultan Selim Bridge, STROS is well known for its custom products tailored for each project. Commercial Director Tomáš Rottenberg told us about the company's history and their experience in 1915Çanakkale.



İNŞAAT asansörlerinin dünya çapında önde gelen imalatçılarından birisiniz. STROS'un tarihçesi ve uzmanlık alanlarıyla ilgili bize biraz bilgi verebilir misiniz? Şirketimizin mottosu “Güçlü ve Güvenilir” ve ürünlerimiz gerçekten bu nitelikleri taşıyor. Elbette ürün güvenliği bizim için daima en öncelikli konudur.

Bunun arka planını şirketimizin 60 yıllık tarihi oluşturuyor. Bu zaman zarfında şirketimiz dikey erişim ekipmanı teknolojilerinin dünya çapında en önde gelen imalatçısı olmuştur. Bu 60 yıllık tarihimizden gurur duyuyoruz. Gayri maddi varlıklarımız olarak sayabileceğimiz becerilerimiz ve deneyimlerimiz sayesinde sunduğumuz ürünleri en küçük ayrıntılarına kadar mükemmel seviyeye getirebildik.

STROS, Sedlčanské strojírny, a.s. Çek Cumhuriyeti'nde konumlanmış bir firma ve burada tüm ürünler Avrupa'nın özünü yansıtan bir kalitede imal ediliyor. Yolcu ve malzemeyi aşağı/yukarı yönde taşıma amaçlı dikey erişim ekipmanlarının hesaplamalarını, tasarımını, imalatını, montajını ve bakımını gerçekleştiriyoruz.

Tüm ürünlerimiz Avrupa'da geçerli olan sağlık, güvenlik, performans ve çevre konulu yönetmeliklerin (CE) tamamıyla uyumludur. Ürünlerimiz zaman ve insan gücü maliyetlerini düşürmektedir ve bu maliyet-etkin avantajlar ürünlerimizin büyüklüğü ve taşıma kapasitesiyle doğru orantılı olarak artmaktadır. Güçlü yanlarımız arasında mühendislikten başlayıp kolay bakım hizmetlerinde sonlanan, müşteriye özel çözümleri de sayabiliriz.

Ürün portfolyomuz kafes ve dişliler, inşaat asansörleri, kalıcı asansörler ile patlamaya dayanıklı ve tozlu ortamlar için özel asansörleri kapsıyor. Ayrıca

YOU are one of the top manufacturers of construction hoists worldwide. Could you please give us some information about the history and expertise areas of STROS? Our credo is “Strong and Reliable”, which is really logical for our products. Product safety is obviously always the top priority for us.

The background of that is our long history of 60 years, which has moved us to becoming the top worldwide leading supplier of vertical lifting technologies. We have a proud 60-year history, our intangible skills and experience has allowed us to fine-tune our offerings.

STROS, Sedlčanské strojírny, a.s. is located in the Czech Republic and all products are made with the heart of Europe quality. We calculate, design, manufacture, install, and service our vertical lifting equipment for passengers and material in up/down moving directions.

All our products are in compliance with all applicable European health, safety, performance and environmental requirements (CE). Our products reduce the cost of time and manpower and these cost-effective advantages are growing with the size and payloads of our products. Adding to our strengths are our customized

solutions starting from engineering and ending with easy maintenance.

Our products portfolio includes rack & pinion construction and goods hoists, permanent elevators and special elevators for ex-proof and dust environments. We also manufacture battery-powered elevators, goods hoists, mast climbers, alu-lifts and suspended platforms.

All hoists and elevators can be configured to the customer's exact needs - in single car or dual car on one mast or twin-mast configurations. Our standard hoists and elevators cover payload capacities ranging from 400 kilograms to more than 6500 kilograms. Variable Frequency Drives with speeds from 40-90 meters/minute are available.

En önemli projelerimizi Avustralya, Rusya, Avrupa, ABD ve Kanada'da gerçekleştirdik. Our important projects are located in Australia, Russia, Europe, USA and Canada.



bataryayla çalışan asansörler, yük asansörleri, direkli platformlar, alüminyum iskeleler ve askılı platformlar imal ediyoruz.

Tüm kaldırma ekipmanları ve inşaat asansörlerini müşterinin ihtiyaçlarına göre düzenleyebiliyoruz. Örneğin tek vagon ya da çift vagon, tek ya da çift direkli platform gibi farklı konfigürasyonlar tercih edilebiliyor. Standart kaldırma ekipmanlarımız ve asansörlerimizin taşıma kapasiteleri 400 kilogram ila 6500 kilogram üzerine çıkabiliyor. Dakikada 40-90 metre hıza çıkabilen Değişken Frekanslı Sürücülerimiz mevcut.

Son zamanlarda dâhil olduğunuz en önemli küresel projeler hangileri?

STROS dünyanın 50 ülkesinde aşırı zorlayıcı hava koşullarında, tozlu ortamlarda, rafineri, patlayıcı madde depolama tesisleri, madenler gibi tehlikeli ortamlarda projeler gerçekleştirmiştir. Hatta deniz seviyesinin 3600 metre üstünde ya da yer altında 200 metre derinlikte çalıştık. En önemli projelerimizi Avustralya, Rusya, Avrupa, ABD ve Kanada'da gerçekleştirdik.

Teknolojilerimiz enerji santralleri, rafineriler, limanlar, tersaneler, antrepolar, çimento fabrikaları, silolar ve barajlarda kullanılabilir.

En büyük ürünümüzle ağır yük kaldırma operasyonunu çok basitleştirmekteyiz; bu ürünümüz iki direkli bir inşaat asansörü, taşıma kapasitesi 7000 kilogram ve hızı dakikada 40 metre. İki direkli versiyon aynı zamanda kalıcı bir asansör uygulaması olarak da tasarlanabilir. İnşaat asansörlerimiz ve kalıcı asansörlerimiz müşterilerimizin taleplerine göre projeye özel üretilebilir.

What are the most recent important global projects you have been involved in?

STROS has realized projects in more than 50 countries all over the world in difficult conditions like extreme weather, dusty conditions, in dangerous environments such as a refinery, combustible substance storage facility, mining facility. Even at heights of 3600 meters above sea level or 200 meters underground. Our important projects are located in Australia, Russia, Europe, USA and Canada.

Our technologies can be installed in power plants, refineries, ports, shipyards, harbor docks, cement plants, grain elevators and dams.

Heavy lifting is made simple with our largest product: a twin-mast construction hoist where the payload is close to 7000 kilograms with a speed of 40 meters/minute. The twin-mast version can be designed also as a permanent elevator application. Our construction hoists and permanent elevators are customizable in order to meet the demand of our customers.

We are also monitoring the world's trend around green energy and our project technical development teams are working on new "clean technologies", which will be present at exhibitions in the future.

Battery permanent elevator for ports has been successfully tested.

What products and services do you provide for the 1915Çanakkale Project? Do they have any unique features?

We provided the custom engineering and calculations, and delivered a total of eight construction hoists. Four were installed on the outside of the bridge pylons and four inside the pylons. The delivery included all associated safety parts and components. We also provided engineering support during the installation.

The four outside construction hoists are our NOV2540 UP F6 with travelling height of 314 meters, 2500 kilograms capacity and a lifting speed of 60 meters/minute; while the four inside construction hoists are NOV 2032 UP F6 with travelling height of 304 meters, 2000 kilograms capacity and the same 60 meters/minute speed.



Tüm bunların yanı sıra dünyadaki yeşil enerji trendini takip ediyoruz ve proje teknik geliştirme ekiplerimiz yeni "temiz teknolojiler" üzerine çalışıyor. Bunları gelecekte fuarlarda sergileyeceğiz.

Ayrıca limanlar için bataryalı kalıcı asansörlerimiz testlerden başarıyla geçmiş bulunuyor.

1915Çanakkale Projesi için sağladığınız ürünler ve hizmetler nelerdir? Bunların benzersiz olarak nitelenebileceğimiz birtakım özellikleri var mı?

Biz 1915Çanakkale Projesi için gerçekleştirdiğimiz Proje'ye özel mühendislik ve hesaplama çalışmaları neticesinde toplam sekiz adet inşaat asansörü teslim ettik. Bunların dördü köprü pylonlarının dışına, diğer dördü de içine monte edildi. Teslimatımız tüm ilişkili güvenlik parçalarını ve bileşenlerini içeriyordu. Ayrıca montaj sırasında da mühendislik desteği verdik.

Dış kısımdaki dört inşaat asansörü, 314 metre seyahat yüksekliğine, 2500 kilogram kapasite ve dakikada 60 metre hıza sahip NOV2540 UP F6 kodlu ürünümüzdür. İç kısımdaki dört inşaat asansörü ise, 304 metre seyahat yüksekliğine, 2000 kilogram kapasite ve yine dakikada 60 metre hıza sahip NOV2032 UP F6 kodlu ürünümüzdür.

Direk kısımlarının ve bağlantı sistemlerinin montajı sırasında montaj platformu inşaat asansörlerinin bir parçası olarak kullanıldı. Asansörlerin vagonun arka tarafında ilave bir kapıları var. Bağlantıların daha kolay montaj edilebilmesi için özel bir kontrol mekanizması kullanıldı.

Şu anda dört ilave ünite tedarik etmek üzere çalışıyoruz. Bunlar bizim kalıcı asansörlerimiz NOV1517 F6 (2x) ve NOV715 F7 (2x) olacak.

During the installation of mast sections and tie-in system the installation platform was used as a part of the hoists. The hoists have an additional door on rear side of the car. A special mechanism was used for easier installation of the ties.

Currently, we are working on supplying four additional units, which will be our permanent elevators NOV1517 F6 (2x) and NOV715 F7 (2x). These will be used for service and maintenance of all four of the bridge's steel pylons.

Our team of highly experienced professionals also provided the safety, electrical and mechanical training for the staff and ensuring that we are complying with all the required norms and codes.

What have been the main challenges? Which product or service are you most proud of?

The Project had very strict rules and conditions regarding the set time schedule and we were able to successfully coordinate with the customer and deliver on time as promised. The fact that this Project is based in the sea, we had to take other precautions and further strengthen our product to make sure that it will withstand the harsh climatic conditions.

We are proud that in the time since the installation of our hoists the first eight units were able to successfully prove themselves as a reliable, trouble-free equipment.





Köprünün dört çelik pilonunun bakımı için kullanılacaklar.

Ayrıca son derece deneyimli profesyonellerden oluşan ekibimiz personele güvenlik, elektrik ve mekanik eğitimleri verdi ve yerel yönetmeliklere ve kodlara uymamızı sağladı.

Karşılaştığınız en büyük zorluklar neler oldu? En çok gurur duyduğunuz hizmet ya da ürün hangisi?

Proje'nin zamanlama konusunda çok sıkı kuralları ve koşulları vardı. Müşterimizle başarılı bir şekilde koordinasyon sağlayıp, işimizi söz verdiğimiz tarihte teslim ettik. Bu Proje'nin deniz üzerinde olması başka tedbirler almamızı ve ürünü sert iklim koşullarına dayanmak üzere daha da güçlendirmemizi gerektirdi.

İnşaat asansörlerimizin montajından bu yana, ilk sekiz ünitemiz güvenilir ve sıkıntı çıkarmayan ekipmanlar olarak kendilerini ispatladılar, bu bakımdan gurur duyuyoruz.

Mühendislik açısından baktığımızda çok çeşitli zorluklarla baş etmemiz gerekti. Örneğin rüzgârlı havalarda ve olası deprem kuvvetleri esnasında pylonların hareketi dikkate alınması gereken bir durumdu. Bu gibi koşullara uygun bir bağlantı sistemi tasarlayarak bu sorunun üstesinden geldik.

Dış kısımdaki ünitelerin taban mahfazaları denizin 20 metre üstünde konumlanacak şekilde

From an engineering point of view, we had to face various challenges, for instance the movement of the pylons during windy weather and possible earthquake forces, which we overcame by designing a tie-in system adequate for such conditions.

The outside units were installed with their base enclosure located around 20 meters above the sea. The inside hoists also proved to be a challenge, as we had to wrestle with the limited space inside of the pylons' hoistways.

The hoists were tasked with a busy schedule of 2400-3800 manhours of operation in a period of less than two years and we are happy to report that they did not experience any troubles during this continuous operation.

You were one of the contractors of the Yavuz Sultan Selim Bridge as well. In what respects does the 1915Çanakkale Project differ? We remember the Yavuz Sultan Selim Bridge well, even if the supply was in 2014. Looking back on both projects, there is mainly one essential difference between the Yavuz Sultan Selim Bridge and the 1915Çanakkale Project. The loading pylons in the Yavuz Sultan Selim Bridge channel had concrete pylons, but the 1915Çanakkale Project has steel pylons. Both projects have similar heights, but Yavuz Sultan Selim Bridge did not have inside construction hoists. STROS supplied four construction hoists to Yavuz Sultan Selim Bridge each having a payload of 2000 kilograms and a speed of 70 meters/minute with the drive unit inside of the hoist, at the 1915Çanakkale Project the drive units are on the hoist's roof.

How are you cooperating with the teams in Turkey? Are there any memorable moments or anecdotes you can share with us? The cooperation had overall positive and constructive atmosphere and

yerleştirildiler. İç kısımdaki asansörlerin montajı da kolay değildi, çünkü pylonların asansör yuvalarının içindeki kısıtlı alanda manevra yapabilmek için bayağı uğraşmamız gerekti.

Asansörler iki yıldan az bir sürede 2400-3800 adam saatlik operasyon dahilinde kullanıldılar. Bu çok yoğun bir program. Aralıksız devam eden bu operasyonda ünitelerimizle ilgili herhangi bir sıkıntı yaşanmadığını bildirmekten memnuniyet duyuyoruz.

Siz aynı zamanda Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yüklenici firmaları arasındaydınız. Kıyaslayacak olursanız, 1915Çanakkale'nin farkı nedir?

İşin tarihi 2014 olsa da Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü iyi hatırlıyoruz. Geriye baktığımızda ve her iki köprüyü düşündüğümüzde, Yavuz Sultan Selim Projesi ve 1915Çanakkale Projesi arasında esasen tek bir fark olduğunu görüyoruz. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nde taşıyıcı pylonlar betonken, 1915Çanakkale Projesi'nin pylonları çelik. İki projenin yükseklikleri birbirine yakın ama Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün iç kısmında inşaat asansörleri yoktu. STROS Yavuz Sultan Selim Köprüsü'ne her biri 2000 kilogram taşıma kapasiteli, dakikada 70 metre hızında dört inşaat asansörü tedarik etti. Bunlarda tahrik üniteleri asansörün içindeydi, 1915Çanakkale Projesi'nde tahrik üniteleri asansörün çatısında.

Türkiye'deki ekiplerle iş birliğiniz nasıl? Bizimle paylaşabileceğiniz unutulmaz anlar ya da anekdotlar var mı?

İş birliğimizin geneli olumlu ve yapıcı bir hava içinde gerçekleşti. İhtiyaç doğdukça şantiyeye ziyaretlerde bulduk ve teknik destek verdik. Proje'nin görkemi Proje'ye dâhil olan herkes için büyük motivasyon sağladı. Bu köprüyü inşa etmenin ne kadar devasa bir iş olduğunu, ne kadar çok farklı teknoloji ve ekibin bu işe angaje olduğunu gördüğümüzde, bu herkesi bir araya getiren olumlu bir his doğuruyor.

Asansörümüzün içinde deniz seviyesinden 300 metre yüksekliğe çıktığımızı hayal edin. Sindirimleri hassas olanların bu deneyimden bir nebze rahatsız olacakları muhakkak. Ancak bizim asansörlerimiz o kadar pürüzsüz ve sessizce çalışıyor ki, bu rahatsızlık hissi hemen geçiyor ve yerini heyecana bırakıyor.

Proje uygulamalarının esnek ve akıcı işleyişi, herkesin paylaştığı karşılıklı anlayış ortamı ve işin başarılı bir şekilde tamamlanması benim için unutulmaz anlardı. ●

Proje'nin görkemi Proje'ye dâhil olan herkes için büyük motivasyon sağladı. The impressiveness of the Project was a big motivation for everyone involved.

whenever it was necessary, we visited the site and helped with technical support. The impressiveness of the Project was a big motivation for everyone involved. When you see how monumental the task of constructing this bridge is and how many technologies and teams are involved, it really brings everybody together in a positive way.

If you can imagine travelling in our hoist to more than 300 meters above the sea, many with a weaker stomach will not be able to avoid a bit of an uneasy feeling. Nevertheless, the smooth and quiet running of our hoists eliminate such feeling almost immediately and give you a feeling of excitement instead.

The flexible and smooth execution of the Project, everyone's mutual understanding and successful conclusion were the most memorable moments for me. ●



Vladimír Prošek, Teknik Direktör (solda), Václav Cihelka, Proje Müdürü. Vladimír Prošek, Technical Director (left), Václav Cihelka, Project Manager.



ŞAFTLARIN VE TABLİYELERİN TAŞIYICISI: HAREKET

TRANSPORTER OF SHAFTS AND DECKS: HAREKET

1915Çanakkale Köprüsü'nde çelik şaftların ve tabliyelerin taşınması operasyonunu gerçekleştiren Hareket, alanında lider firmalardan biri. Ağır yük taşımacılığı ve bununla bağlantılı hizmetler alanında dünya çapında büyük tecrübelere sahip firmanın Proje kapsamında üstlendiği görevler hakkında Genel Müdür Abdullah Altunkum'dan bilgi aldık.

In charge of transportation of steel shafts and decks at the 1915Çanakkale Bridge, Hareket is a leading company in its sector, with considerable worldwide experience in heavy lifting and transportation services. We talked to the General Manager Abdullah Altunkum about the company's role and functions in the Project.

HAREKET, Türkiye'nin proje taşımacılığı ve yük mühendisliği alanında en köklü, lider kuruluşlarından biri. Hareket'i bize kısaca tanıtabilir misiniz? 60 yılı aşkın süredir, proje taşımacılığı, ağır ve standart dışı yük taşımacılığı, vinç ve platform kiralama, ağır kaldırma, indirme ve montaj hizmeti veriyoruz. Tüm bunlara ek olarak müşterilerimize proje planlama, güzergâh etütleri, yük kaldırma mühendisliği, proje yönetimi ve kurulum hizmetleri de sunuyoruz. Faaliyetlerimizi uluslararası standartlara ve son teknolojiye uygun ekipmanlarla, alanında uzman ve tecrübeli ekibimiz ve yenilikçi mühendislik çözümleriyle gerçekleştiriyoruz.

HAREKET is one of Turkey's most established and leading companies in the area of engineered heavy lifting and project transportation. Could you tell us more about the company? For over 60 years we have been providing project transportation, heavy and nonstandard cargo transportation, crane and platform rentals, heavy lifting, unloading and assemblage services. In addition, we also offer our customers project planning, route surveys, lift engineering, project management and installation services. All our services and operations are conducted by using state of the art equipment at international standards, with innovative engineering solutions and under the supervision of our experts on-site.



Türkiye'nin yanı sıra Türkmenistan, BAE, Umman, Ukrayna, Cezayir, Kazakistan, Özbekistan, Gürcistan, Romanya ve Azerbaycan gibi 20'yi aşkın ülkede faaliyet gösteriyoruz. Bu ülkelerde nükleer enerji, petrokimya, petrol-gaz ve yenilenebilir enerji sektörlerinde gerçekleştirilen birçok önemli projede yer alıyor ve özellikle de *greenfield* (yeşil alan), tesis kapatma, bakım ve açık deniz projeleri alanlarında çalışmalar yürütüyoruz.

Yurt içinde ve yurt dışında gerçekleştirdiğiniz belli başlı büyük projeler nelerdir? Kazakistan'da bulunan Bautino TS Marine Base Limanı'nın işletme hakkını devralarak uluslararası standartlara sahip bir *heavy lift* (ağır yük) iskelesi kurduk. Bu sayede entegre proje lojistiği konusunda Bağımsız Devletler Topluluğu bölgesinde uçtan uca çözüm sunabilecek hale geldik. İskelenin tüm ticari ve operasyonel haklarına sahibiz.

Kazakistan ve hinterlandı olan Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan için özellikle ağır ve gabari dışı proje yükleri açısından stratejik bir öneme sahip 20 hektar üzerine kurulu bulunan ve 35 ton/metrekare gibi yüksek bir zemin dayanımı olan bu limanın üst yapısını kurmak üzere yüksek tonajlı vinçler, özel amaçlı taşıma araçları ile elleçleme araçlarına yatırım yaparak kendi organizasyon yapımızı kurduk.

Son dönemdeki önemli projelerimizden bazılarını şöyle sıralayabiliriz:

- Samsun'da bulunan 240 MW kapasiteli Doğalgaz Kombine Çevrim Enerji Santrali'nin Taşkent Özbekistan'a taşınması projesinde 4750 ton ağırlığında, 17.500 metreküp hacmindeki parçaları üç ay gibi rekor bir sürede taşıyarak zorlu coğrafyada sürdürülen bir projeyi başarıyla bitirdik.
- İrlanda'dan gelen vinç parçalarının, Trabzon Limanı'nda monte edildikten sonra Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki en büyük limanı olan Novorossiysk Limanı'na sevk projesini dört ay gibi rekor bir sürede gerçekleştirdik.
- Azerbaycan'da *off-shore* platformun yapımında ağır kaldırma ve ağır taşıma işlerini üstlendik. 733 ton ağırlığıyla platformun en ağır yekpare parçası

Türkiye'nin yanı sıra 20'yi aşkın ülkede faaliyet gösteriyoruz.
We are operating in over 20 countries besides Turkey.

Besides Turkey, we operate in over 20 countries including Turkmenistan, UAE, Oman, Ukraine, Algeria, Kazakhstan, Uzbekistan, Georgia, Romania and Azerbaijan where we take part in numerous important projects in the nuclear energy, petrochemicals, oil-gas and renewable energy sectors. We also concentrate especially on greenfield, shutdown, maintenance and offshore projects.

What are some of the major projects you have actualized in Turkey and abroad? We took over the operating rights of Bautino TS Marine Base Port in Kazakhstan and established a heavy lift terminal at international standards. We have thus become able to offer an end-to-end solution in the CIS (Commonwealth of Independent States) region in terms of integrated project logistics. We own all the commercial and operating rights for the port.

To construct the superstructure of this port, which has strategic significance especially in terms of heavy and out of gauge project loads for Kazakhstan and its hinterland Uzbekistan, Kyrgyzstan and Tajikistan, and is built in an area of about 20 hectares with high ground resistance ratio of 35 tonnes/square meter, we invested in heavy duty cranes, special transportation vehicles and handling equipment, and established our own organization structure.

Some of our most recent major projects are:

- We executed the uninstallation, lifting and transportation services for relocation of 240MW capacity Samsun Natural Gas Combined Cycle Power Plant to Taskent, Uzbekistan. Moving all parts with a total weight of 4750 tonnes and a volume of 17,500 cubic meters in a record period of three months, Hareket has completed another challenging project abroad.
- We executed the installation of crane parts delivered from Ireland to the Trabzon Port for assembly and transported them to Novorossiysk Port, Russia's largest port on the Black Sea coast, in a record period of four months.

olan *weather deck* (açık güverte), dört adet paletli vinç tarafından eş zamanlı olarak kaldırılarak kanca üzerinde taşıyıp güvenli şekilde platforma monte edildi.

- Türkiye'nin ilk nükleer güç santrali Akkuyu Nükleer'in inşasında ağırlıkları 150-260 ton arası değişen iki *rotor ready* ve iki *hip casing* ekipmanının gemi tahliyesi ve stok sahasına taşınması operasyonları tamamlandı.
- 250MW üretim kapasitesi ile Ukrayna'daki en büyük yenilenebilir enerji yatırımı olan Svyash Rüzgâr Santrali projesi kapsamında *hub* (rotor gövdesi) yüksekliği 120 metre olan 64 adet türbin montajı tamamlandı.

- We executed the heavy lifting operations for the offshore oil drilling and production platform in Azerbaijan. The *weather deck*, which is the platform's heaviest one-piece part weighing 733 tonnes, was lifted by four high-capacity crawler cranes operating synchronously, carried on the hook and safely installed on the platform.
- For the construction of Turkey's first nuclear power plant Akkuyu NPP, we completed the unloading of two rotor ready and hip casing equipment weighing between 150-260 tonnes and transported them to the stock area.
- Svyash Wind Farm is Ukraine's largest renewable energy investment with a production capacity of 250MW. Within the scope of the project, 64 turbines with a hub height of 120 meters were installed.

1915Çanakkale Projesi için çelik shaftlardan sonra tabliye bloklarının yükleme-tahliye işlemini de Hareket gerçekleştiriyor. Bu operasyonları ana hatlarıyla anlatabilir misiniz?

Hareket olarak temeli 18 Mart 2017 tarihinde atılan, Çanakkale Boğazı'nın ilk, Marmara Bölgesi'nin ise beşinci asma köprüsü olan 1915Çanakkale Köprüsü'nün ayak temellerini oluşturan, ağırlıkları 700-750 ton arasında değişen, 26 metre yüksekliğindeki dört adet çelik shaftın yüklemesini gerçekleştirdik. Yüksekliği nedeniyle devrilme riski çok fazla olan bu taşıma işini emniyetli bir şekilde tamamladık.

Hareket is executing the load out operations of the steel shafts and deck blocks for the 1915Çanakkale Project. Could you outline these operations for us?

For the 1915Çanakkale Bridge, which broke ground on 18 March 2017 as the first suspension bridge on the Çanakkale Strait and the fifth in the Marmara Region, we executed the loading operations for four steel shafts constituting the pier foundations. Each shaft weighed between 700 and 750 tonnes and was 26 meters tall. There was an increased risk of collapse because of the height, but we managed to safely complete this operation.

In the second phase of the Project, we executed the loading of 87 decks, each with a width of 45 meters, length of 48 meters, weighing 700 tonnes, from Gölçük. 66 of these decks are mega blocks. Then we unloaded these in Gelibolu and transported them to the stock area. Our work was instrumental in the timely completion of the installation operations on the bridge. The heaviest deck transported as part of the Project weighed 880 tonnes.

How would you like to comment on your teams running the operations and the equipment that were used?

With a proven track record of major projects worldwide, our expert staff have planned every stage of this challenging Project down to the smallest detail from the very beginning to the end.

The equipment designation was carried out carefully with in-depth technical know-how by our engineers. All transportation services were executed by our team of specialists onsite using SPMT (Self Propelled Modular Transporter) trailers and state of the art equipment. The initial number of crew

Uzman kadromuz, bu zorlu Proje'nin tüm aşamalarını en küçük detayına kadar planladı.

Our expert staff planned all stages of this challenging Project down to the smallest detail.



Proje'nin ikinci fazında her birinin genişliği 45 metre, uzunluğu 48 metre, ağırlıkları ortalama 720 ton olan, 66'sı mega blok olmak üzere toplam 87 adet tabliyenin Gölcük'ten yüklenmesi, Gelibolu'ya boşaltılması ve stok sahasına taşınmasını gerçekleştirerek köprünün montaj çalışmalarının zamanında tamamlanmasına aracı olduk. Proje dâhilinde taşınan en ağır tabliye ise 880 tondur.

Operasyonları yürüten kadrolarınız ve kullanılan ekipmanlar hakkında neler söylemek istersiniz?

Tecrübesini dünya çapında önemli projelere imza atarak kanıtlayan uzman kadromuz, bu zorlu Proje'nin başlangıcından tamamlanmasına kadar tüm aşamalarını en küçük detayına kadar planladı. Ekipman tespit çalışmaları, mühendislerimiz tarafından detaylı teknik bilgi birikimiyle dikkatli bir şekilde gerçekleştirildi. Tüm taşıma hizmetleri SPMT (*Self Propelled Modular Transporter* - Kendinden Tahrikli Modüler Taşıyıcı) treyler ve son teknoloji ürünü ekipman kullanılarak ve sahadaki uzman ekibimiz gözetiminde yürütüldü. Proje kapsamında çalışması planlanan ekip ve ekipman iki katına çıkartılarak, çift vardiya olmak üzere 24 saat çalışmaların devam etmesiyle Proje başarıyla tamamlandı.

Çelik shaftların taşınmasında 16x2 SPMT ve iki adet PPU (*Power Pack Unit* - Güç Ünitesi); tabliye taşımalarında ise 4x16 aks SPMT ve dört adet PPU kullanıldı.

1915Çanakkale ekipleriyle iş birliği sizin açınızdan nasıl bir deneyimdi?

Farklı projelerde çalışmak ve bu alanda öncü olmanın vermiş olduğu iş azmi ve heyecamı bizi her zaman bu tür projelerde yer almaya teşvik etti ve daha ileriye taşıdı. 1915Çanakkale ekipleriyle Proje öncesi taşıma çalışmalarını beraber belirleyerek Proje'nin planlandığı şekilde yürütülmesi sağlandı.

and equipment was doubled in the course of the Project, the work was carried out in double shifts round the clock which brought the Project to its successful closure.

For the transportation of the steel shafts, 16x2 axled SPMT's and two PPU's (Power Pack Units) were used. For the transportation of the decks, 4x16 axled SPMT's and four PPU's were used.

How was the experience of collaborating with the 1915Çanakkale teams?

The sense of excitement and resolve that comes from working on a variety of projects and being a leader in this field has always encouraged us to take part in such projects and helped us move forward. Prior to

Pek çok ülkede, farklı sektörlerde hizmet veren bir kuruluş olarak 1915Çanakkale Projesi'nin iş dünyası için önemi hakkında ne düşünüyorsunuz?

Hareket olarak hem Türkiye'nin hem de dünyanın en önemli projelerinden birinde yer almaktan gurur duyuyoruz. 1915Çanakkale Projesi'nde yer almak bizim için çok önemliydi. Bu Proje Türkiye için önemli bir değer oluşturuyor, bu işin bir parçası olmaktan mutluyuz. Ayrıca bu önemli Proje'de hizmet vermiş olmanın Hareket'e önemli bir katkı sağladığına inanıyoruz. ●

the beginning of the Project, we worked with the 1915Çanakkale teams to define the transportation operations which resulted in the smooth execution of the Project in accordance with the plan.

As a corporation providing services in a variety of sectors, what is your take on the significance of the 1915Çanakkale Project in the world of business?

Hareket is proud to be a part of this most significant project for Turkey and the world. It was important for us to partake in the 1915Çanakkale Project which is of great value to Turkey, and we are very happy to be involved. We also believe that Hareket benefited greatly from the contribution of its services to this Project. ●



80 METREDE DEV MONTAJ: TABLİYELER A COLOSSAL INSTALLATION AT 80 METERS: BRIDGE DECKS

Köprülerin araç geçiş taban kısmını oluşturan üstyapı elemanları “tabliye” olarak adlandırılıyor. 1915Çanakkale Köprüsü’nde toplam ağırlığı 58 bin tonu bulan tabliyelerin montajı yüzer vinç ve ana kablo üstüne kurulan kaldırma portalları aracılığıyla gerçekleştirildi.

In the superstructure of a bridge, the structural elements that form its roadway are called “decks”. On the 1915Çanakkale Bridge, the installation of the decks weighing a total of 58 thousand tonnes was performed by floating cranes and lifting gantries mounted on the main cable.

©CEMAL EMDEN

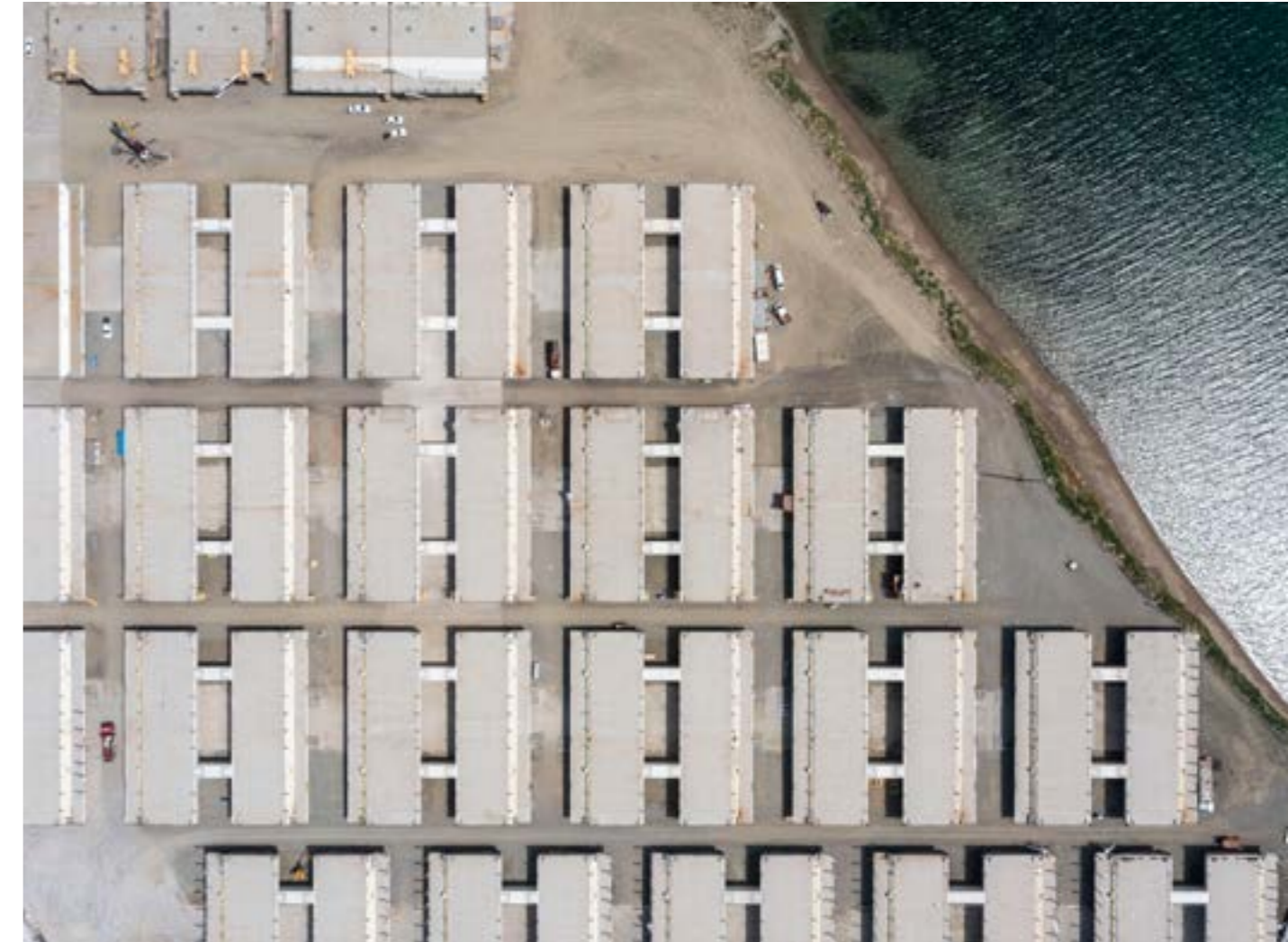


87 Tabliye, 58 Bin Ton Ağırlık

- Üretimi Çimtaş A.Ş. Gemlik-Gölcük fabrikalarında tamamlanan tabliyeler, GMK isimli gemiye yüklenerek kuru havuz şantiyesine sevk edildi.
- Toplam tabliye sayısı 87; bunların 21’i *single* (tekli) ve 66’sı mega (çiftli) tabliye. *Single* tabliyelerin ebatları 45 metre x 24 metre ve ağırlıkları 350-500 ton arası değişirken, mega tabliyeler 45 metre x 48 metre ebatlarında ve her birinin ağırlığı 740-880 ton arası değişiklik gösteriyor. Tüm tabliyeler *single* üretildi. Montaj işlerini hızlandırmak amacıyla fabrikada birbirine kaynatılarak mega tabliye haline getirildi. Tabliyelerin toplam ağırlığı ise yaklaşık 58.000 ton. Ana kablo işlerinin tamamlanmasının hemen ardından tabliyeler dinamik pozisyonlu gemilere sırayla yüklenmeye başlandı.
- Yükleme işlemi biter bitmez montajın yapılacağı bölgede pozisyon alan yüzer vinç veya kaldırma portalları (*lifting gantry*) ile kaldırılıp montajlarına başlandı. ●

87 Decks, a Mass of 58 Thousand Tonnes

- Manufactured in the Gemlik-Gölcük plants of Çimtaş A.Ş., the decks were loaded on the deck cargo ship GMK and transported to the dry dock site.
- The total number of decks is 87. Twenty-one of these are single and the remaining 66 are mega decks. The dimensions of the single decks are 45 meters by 25 meters, and they weigh between 350 and 500 tonnes. Mega decks are 45 meters by 48 meters and each one weighs between 740 and 880 tonnes. All the decks were manufactured as singles. To expedite the installation operations, they were welded together in the factory to make up mega decks. The total weight of the decks is approximately 58,000 tonnes. Right after the completion of the works on the main cable, the decks were loaded one after the other on dynamically positioned ships.
- After the loading, they assumed their positions in the areas where the installations would be taking place, then they were lifted by floating cranes or lifting gantries and the installation began. ●





5000 Ton Kapasiteli Yüzer Vinç

- Tabliyeler öncelikle kenar açıklıkların kara taraflarına beşer adet olmak üzere yerleştirildi. Bu operasyonda 5000 ton kaldırma kapasiteli Asian Hercules III adlı yüzer vinç kullanıldı.
- Bu sırada Lapseki Balıkçı Barınağı'nda hazırlığı devam eden kaldırma portalları ana kablo üzerine kurulmaya başlandı. Proje'nin en kritik ve uzun hazırlık süreci gerektiren iş kalemlerinden birisi de kaldırma portalları oldu.
- Tek bir cıvatanın bile hayati önem taşıdığı bu sistem, Çin'de üretilmiş ve yaklaşık 120 yük konteyneri ile şantiyeye sevk edilen on binlerce çelik profil ve hidrolik ünite montajlanarak kuruldu.
- Ardından tabliyeler denizden vinçlerle kaldırılmak yerine köprüden ana kablo üzerinde çekilerek yerleştirildi. ●

A Floating Crane with a Capacity of 5000 Tonnes

- Firstly, the decks were positioned on the land-facing sides of the side spans in groups of five. For this operation was used a floating crane named Asian Hercules III with a lifting capacity of 5000 tonnes.
- In the meantime the lifting gantries, which had been getting prepared at Lapseki Fishing Harbour, were set up on the main cables. One of the most critical work items of the Project, one that required a long preparation period, was the gantry lifts.
- This system, where even a single bolt has critical significance, was set up and installed with thousands of steel profiles and hydraulic units that had been manufactured in China and transported to the construction site on nearly 120 freight containers.
- After that, instead of lifting the decks off the sea by cranes, they were towed along the main cable of the bridge and put in place. ●





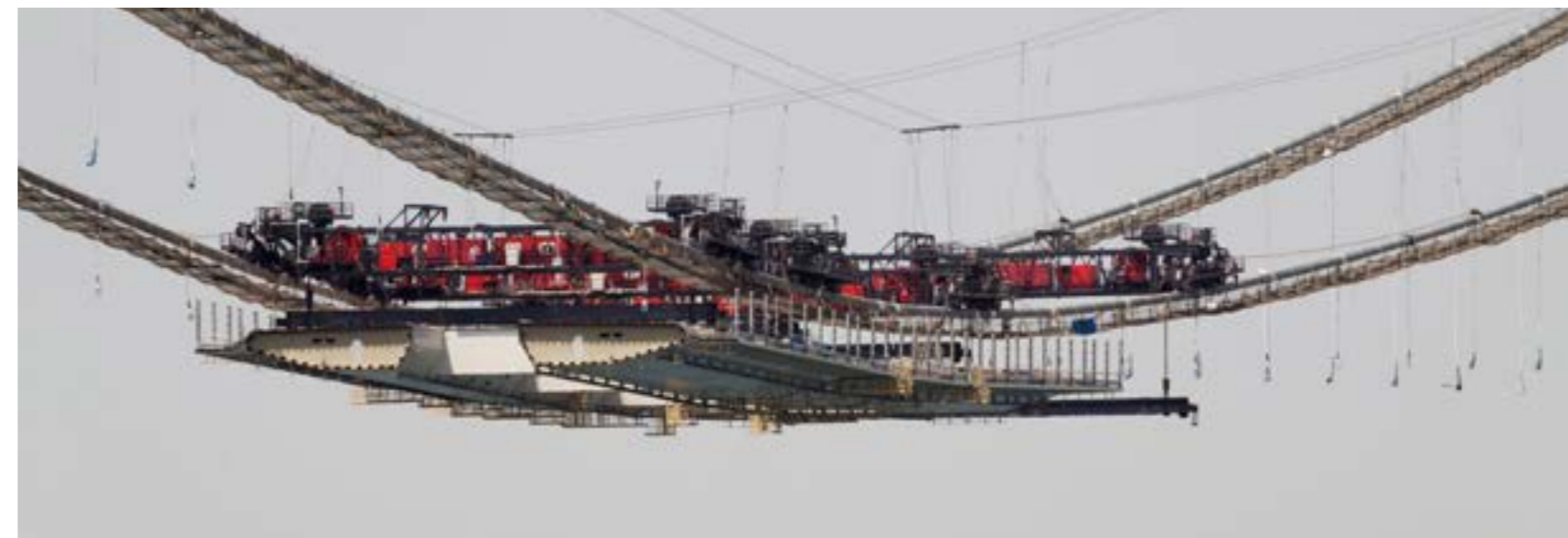
450 Ton Kapasiteli Kaldırma Portalları

- Tabliyeleri deniz seviyesinden montajın yapılacağı seviyeye (yaklaşık 80 metre) kaldırmak için kullanılan portalları öncelikle ana halat üzerine çıkarmak gerekiyordu.
- Balıkçı barınağında montajı tamamlanan kaldırma portalları duba ile ana açıklık hizasına götürülerek halatlarla yukarıya çekildi ve üzerindeki tekerlekler köprünün ana halatına oturtuldu. Her biri 360 ton ağırlığında ve 450 ton kaldırma kapasitesine sahip sekiz kaldırma portalı ana halat üzerine kuruldu ve tabliye montajı bundan sonra sadece kaldırma portalları ile ilerledi.
- Tabliye ağırlıklarının köprü üzerinde yaratacağı yükleri minimize etmek için montaj, kaldırma portalları ile iki farklı yönde devam etti. Kenar açıklıklarda karadan kuleye doğru, ana açıklıkta ise ortadan kulelere doğru tabliye montajı tamamlandı. Her bir tabliye montajının tamamlanmasının ardından kaldırma portalları, bir sonraki pozisyon için ana halatta tekerlekler üzerinde yürütülerek yerlerine yerleştirildi.
- Tabliyeler, kuru havuz şantiyesinden AURA ve NETA isimli dinamik pozisyon alabilen gemilerle SPMT yardımıyla yüklendi. Montajın yapılacağı pozisyona getirilince de kaldırma portalları ile kaldırıldı. ●



Lifting Gantries with a Lifting Capacity of 450 Tons

- First of all, the gantries that were used to lift the decks to the installation level (approximately 80 meters) needed to be mounted on the main cable.
- Having been assembled at the fishing harbour, the lifting gantries were carried on barges and brought in alignment with the main span, were then lifted up by ropes and their wheels were mounted on the bridge's main cable. Eight lifting gantries weighing 360 tonnes each with a lifting capacity of 450 tonnes were set up on the main cable, and after that point the deck installation continued with lifting gantries only.
- To minimize the load imposed on the bridge by the weight of the decks, the installation continued in two different directions with the lifting gantries. It progressed from the land to the tower on the side spans, and from the midpoint to the towers in the main span. After the completion of each deck installation, the lifting gantries were wheeled along the main cable to the next position.
- The decks were loaded on the dynamically positioning ships AURA and NETA with the help of a SPMT. Once brought to the installation position, they were lifted up by lifting gantries. ●



Rüzgâr

En Büyük Zorluk

→ Birbirini takip eden, dolayısıyla biri aksayınca diğer tüm aktiviteleri de durdurma riski bulunan bu operasyonlar bütününe ekipler haftanın yedi günü, günde 24 saat çalışarak iki ay gibi kısa bir süre içinde tamamlandı. Sadece deniz koşulları (dalga boyu, akıntı vb.) değil aynı zamanda rüzgâr hızı da tüm operasyonları ciddi bir şekilde etkileyebilirdi. Tabliye montajı doğrudan kaldırma ekipmanlarına bağlı bir iş kalemi olduğu için, rüzgârın ve deniz koşullarının çok sıkı takip edilmesini ve her fırsatın değerlendirilmesini zorunlu kıldı. Rüzgârı anlık olarak takip etmek amacıyla kurulan sensörler ve anemometreler sayesinde anlık veriler incelenerek operasyonlar titizlikle yürütüldü. Rüzgârın sadece kaldırma ekipmanlarına ve kaldırma operasyonlarına etkisi değil aynı zamanda köprüye verdiği rezonans etkisi de dikkate alındı. ●

Wind is

the Greatest Challenge

→ These are consecutive operations which means that if anything goes wrong in one operation, it jeopardizes the entire progress. Our teams worked seven-day-weeks and 24-hour-days to complete all these operations within as short a period as two months. Not only maritime conditions (wave height, currents etc.) but also wind speed could have serious impacts on all the operations. Since deck installation relies completely on lifting equipment, close monitoring of wind and maritime conditions and taking advantage of all opportunities was paramount. Sensors and anemometers were set up to measure wind speeds, and the data was gathered and analyzed on a moment-to-moment basis so that the operations could run smoothly. The wind impact was considered not just in terms of how it affected the lifting equipment and lifting operations but also with regard to its resonance effect on the bridge. ●



Özel Parçalarla Yapılan Bağlantılar

- 1915Çanakkale Köprüsü dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsüdür. Bu sebeple, tabliyeler arası bağlantılar tüm inşaat evrelerinde, tüm segmanlarda ve boşaltma eklemlerinde (*X-bracing*) mümkün olan tüm yük kombinasyonlarını taşıyabilecek ve köprü tabliyesi boyunca enine hareketleri azaltacak şekilde tasarlandı.
- 1915Çanakkale Köprüsü'nün ana açıklık tabliyesi uzunluğu sebebiyle büyük tepkimeye sahip. Dolayısıyla tabliye üzerinde, askı pimi ve yatağı arasında eksi toleransa sahip çok sayıda küresel yatak ve büyük eğimli yatak kullanıldı.
- DET/SRBG firması sınırlama sistemini bir kaldırma sistemiyle tasarladı. Ayrıca, kaldırma sistemi askı pimi üzerine uygulanmadan önce bir kılavuz pimi uygulandı.
- Bu sistemlerle, küresel yatağa ve askı pimlerine bir zarar verilmeden eksi tolerans pimi monte edildi.
- Kaynak işleri çok titiz bir programlamayla yönetildi. Programa uymak için, hazırlık aşamasında uygun sayıda kaynakçı görevlendirildi. ●

Connections Made with Special Parts

- 1915Çanakkale Bridge is the longest mid-span suspension bridge in world. Because of that, deck to deck connections are designed as hinge connections that can accommodate all possible load combinations through all construction phases and in all segments and release joints (*X-bracing*) and will lower the transverse moments along the bridge girder.
- The 1915Çanakkale Bridge main span deck has large response (movement) on account of its length. Therefore, many spherical bearings and large tilt spherical bearings with minus tolerance between hanger pin and bearing hole were used on deck.
- DET/SRBG designed the restraint system with a jack system. In addition, a guide pin was applied before the jack system was applied on the hanger pin.
- With these systems, minus tolerance pin without any damage on spherical bearing and hanger pins, was installed.
- Welding works were managed in a meticulous schedule. To keep up with the schedule, a precise number of welders was assigned to the preparation phase. ●



Son Cıvata Cumhurbaşkanı Erdoğan'dan

- Proje'nin Temel Atma Töreni'ni 18 Mart 2017'de gerçekleştiren Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 13 Kasım 2021 günü Son Cıvata Sıkma Töreni'ni gerçekleştirdi. Yaptığı konuşmada Proje'nin planlaması ve inşasında emeği geçen herkesi tebrik eden Cumhurbaşkanı "Avrupa ve Asya kıtalarını birleştiren Çanakkale Boğazı'ndaki ilk, boğazlardaki dördüncü köprümüzün ülkemize, milletimize, tüm dünyaya şimdiden hayırlı olmasını diliyorum." dedi. Tabliyelerin yerleştirilmesiyle köprünün deniz üzerindeki yol bağlantısı tamamlanmış oldu ve böylece asfaltlama, korkuluk, trafik düzenlemeleri çalışmalarına geçildi. ●

President Erdoğan Tightens the Final Bolt

- Having performed the Project's groundbreaking ceremony on 18 March 2017, President Recep Tayyip Erdoğan also conducted the Final Bolt Tightening Ceremony on 13 November 2021. In his speech, the President congratulated everyone who contributed to the planning and construction of the Project and said: "May this bridge, as the first in the Çanakkale Strait and the fourth in the straits overall, bring blessings upon our nation and the world." The installation of the decks marks the completion of the bridge's road access over the sea. Now the next stage is asphaltting, barriers and traffic arrangements. ●

“HER TÜRK MÜHENDİS İÇİN OKUL OLARAK GÖRÜLMELİ.”

Çağrı Alacahan - Deniz ve Ağır Kaldırma Operasyonları Kıdemli Saha Mühendisi

1915Çanakkale Köprüsü, benim için hayallerimin ve ideallerimin gerçekleştiği bir şaheser. Temelden beri görev aldığım bu Proje'nin çatısı altında olmak sadece benim için değil ailem ve eşim için de büyük bir gurur kaynağı haline geldi. Yaklaşık dört senedir verdiğim tüm emeklerin, altın terinin, zorlukların, uykusuz gecelerin karşılığında bu şaheserin yükseldiğini görmek günün sonunda tek bir kelimeyle anlatılabilir: “İyi ki...” Bu Proje'nin, her Türk mühendis için okul olarak görülmesi gerektiğine

inaniyorum. Aslında mühendislerimizin ne kadar başarılı olduğunu, dünyanın her ülkesinden gelen insanlarla nasıl ortak bir paydada buluşabildiğini ve onlarla aynı seviyede olduğunu herkese gösterdiğine inaniyorum. Dünyanın en uzun orta açıklıklı köprüsünün yapımında görev almış bir mühendis olarak çok ciddi bir öz güven ve global bir vizyon kazandığımı hissediyorum. Yıllar sonra çocuklarımla söyleyeceği “Bu şaheserin yapımında babam da vardı.” cümlesi şimdiden bana inanılmaz bir haz ve gurur veriyor.



“IT SHOULD BE SEEN AS A SCHOOL FOR EVERY TURKISH ENGINEER.”

Çağrı Alacahan - Marine and Heavy Lifting Operations Senior Site Engineer

For me, the 1915Çanakkale Bridge is a masterpiece thanks to which my dreams and ideals have been realized. Being under the roof of this Project from the very beginning has become a great source of pride not just for me but also for my wife and family. At the end of all our efforts, sweat and blood and sleepless nights, seeing this masterpiece rise makes me feel like it was all worth it. I believe that this Project should be seen as a school for every Turkish engineer. In fact I believe that it is living proof of the excellence of our engineers, their ability harmonize with people from all over the world, and that they are on a par with their top-level international colleagues. As an engineer assigned to the construction of the world's longest mid-span suspension bridge, I feel that I have expanded so much both in terms of my confidence and my global vision. Imagining my children uttering the words “My father was involved in the making of this masterpiece.” already fills me with incredible joy and pride.

“DÖRT YILIN DENEYİMİ VE ONURU.”

Hoya Lee - Tabliye Montaj Operasyonları Sorumlusu Benim için bu Proje'nin en önemli yanı ekip arkadaşlarım ve taşeron firmalarla birlikte dört yıl boyunca edindiğimiz deneyimler ve kurduğumuz ilişkiler. Hem tasarım hem de inşaat ekiplerinde



bu derece yetkin ekip arkadaşlarıyla birlikte dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü inşaatında çalışmak benim için büyük bir onurdu. Ben dâhil tüm ekip arkadaşlarımız inşaat programını en verimli şekilde hayata geçirmek ve riskleri en aza indirmek için değerlendirilmesi gereken noktalar üzerinde titizlikle durduk, konuları derinlemesine çalıştık ve aramızda tartışarak ilerledik.

Hayatım boyunca unutamayacağım anılar biriktirdiğim bir süreç oldu. COWI gibi, SRBG ve KWANSOO gibi yetkin ve deneyimli taşeron firmalarla birlikte çalıştım. Ekip arkadaşlarım ve taşeron firmalarla birlikte deneyimlerimize ve hesaplamalarımıza dayanarak inşaat süresince şantiyede karşılaştığımız birçok beklenmedik durumun üstesinden başarıyla geldik. Benim açımdan bu Proje'nin en önemli kazanımları bu deneyimler ve ilişkiler. Bu kadar yetkin ekip arkadaşları ve taşeronlarla birlikte çalışma imkânı bulduğum için müteşekkir hissediyorum.

“EXPERIENCE AND HONOR OF FOUR YEARS.”

Hoya Lee - Deck Installation Operations Specialist

For me, the most important aspect of this Project is the four years of experiences and relationships with team members and sub-contractors. It has been an honor for me to work on the world's longest mid-span suspension bridge with such competent teammates in the design team and construction teams. All members including me have always studied and discussed valuable items to optimize the construction schedule or time cycle and minimize the risks. These times cannot be forgotten in my life. In addition, I also work with competent and experienced sub-contractors such as COWI, SRBG and KWANSOO etc. During construction, my team members and I have overcome many unexpected issues onsite, working together with our sub-contractors and relying on our experiences and calculations. These experiences and relationships will be the most important takeaways of this Project for me, and I feel thankful for having worked with such competent members and subcontractors.



“ÖZLEM, GURUR VE TECRÜBE” “LONGING, PRIDE AND EXPERIENCE”

1915Çanakkale Projesi’nde toprak işlerinden sanat yapılarına, hizmet tesislerinden peyzaja sahadaki tüm imalatların sorumluluğunu Otoyol Yapım Grubu üstleniyor. Özel teknolojiler kullanılarak tam bir çevre duyarlılığıyla yürütülen bu çalışmaların ayrıntılarını Proje Müdür Yardımcısı Metin Özcan ile konuştuk.

In the 1915Çanakkale Project, the Motorway Construction Group is responsible for the construction of earthworks, engineering structures, service facilities and landscape structures. Special technologies are employed for all these works, and they are rendered with full environmental sensibility. We discussed the details with the Deputy Project Manager Metin Özcan.

COULD you give us some information on the structure and operations of the Project Management Office?

At the stage of setting up the organization of the works, we established a system whereby all the companies in the joint venture could be informed about everything. The sharing of information between the project management and companies was organized in the best way possible, which allowed us to act in unison on all matters involved. The running of the tenders is led by a joint commission. Before taking action and arriving at a final decision, all information is shared with the Project Management Office. All the tenders, contracts, and purchases made under the lead of the Project Manager are documented by Contracts and Purchasing departments. The budget approvals are determined by the Project Control Department.

Besides the Construction Group of which I am in charge, Occupational Health and Safety, Design, Quality Assurance and Control, Survey, Electro-Mechanics, Expropriation, Human Resources Management, Accounting, Technical Office, Contracts Administration and Procurement departments all work in coordination under the umbrella of the Project Management Office.

BİZE Proje Yönetim Ofisi’nin yapısı ve işleyişi hakkında bilgi verebilir misiniz?

Organizasyon düşünülürken, ortaklığı oluşturan bütün firmaların her şeyden bilgisi olacak şekilde bir sistem kuruldu. Proje yönetimi ile firmalar arasında bilgi paylaşımı en iyi şekilde organize edilerek her konuda ortak hareket edilmesi sağlandı. Yapılan ihaleler ortak bir komisyon önderliğinde yürütülüyor, her bilgi Proje Yönetim Ofisi ile paylaşılarak hareket ediliyor; nihai karar buna göre veriliyor. Proje Müdürü’nün önderliğinde ihaleler, yapılan sözleşmeler ve tüm satın alma işleri Kontrat ve Satın Alma departmanlarınca dokümanite ediliyor. Bunun bütçe onayı da Proje Kontrol Departmanı tarafından belirleniyor.





Sorumluluğunu üstlendiğim Yapım Grubu dışında; İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG), Tasarım, Kalite Güvence ve Kontrol, Ölçme, Elektro Mekanik, Kamulaştırma, İnsan Kaynakları Yönetimi, Muhasebe, Teknik Ofis, Kontrat Yönetimi ve Satın Alma departmanları birbirleriyle koordinasyon içinde Proje Yönetim Ofisi'ne bağlı olarak çalışıyor.

Bu yapıda sizin sorumluluk alanlarınız neler?

Yapım Grubu olarak, sahadaki tüm imalatların, alt yüklenici mobilizasyonundan işin tamamlanmasına kadar gerçekleşen tüm aşamalarda, iş programına bağlı olarak zamanında ve öngörülen kalitede yapılması süreçleri ana görevimizi oluşturuyor. Bu kapsamda, toprak işleri, küçük ve büyük sanat yapıları, otoyol bakım-işletme merkezleri, gişe yapıları, otoyol hizmet tesisleri, altyapı deplase imalatları, geçici tesisler (asfalt ve beton plant, öngerme kirişi üretimi, ocak-depo-ariyet sahaları) ve peyzaj imalatını üstleniyoruz. Sahadaki tüm imalatlar, her bir başlık altında çalışan arkadaşlarımızla birlikte gece-gündüz özverili yoğun bir çalışma ile yürütülüyor. 300 kişilik DLSY JV ekibi, 120 civarındaki alt yüklenici ve 3 bin 500 çalışan ile Malkara-Çanakkale Otoyolu ortaya çıkıyor. Bu arada pandemi ortamında çalışanlarımızın morallerinin yüksek tutulması da en önemli görevlerimizden biri oldu.

Proje'de otoyol kısmının önemi ve özelliklerine ilişkin neler söylemek istersiniz?

“Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi Malkara-Çanakkale (1915Çanakkale Köprüsü dâhil) Kesimi İş”, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) ile Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.) arasında 21.03.2017 tarihinde imzalanan protokolle 16.03.2018 tarihinde yürürlüğe girdi. Otoyol çalışmalarına 2017 Ağustos’undan itibaren başlandı. Proje, Malkara-Çanakkale arasında yaklaşık 90 kilometreyi bulan uzunluğu ile üç ili, beş ilçeyi ve 32 köyü kapsıyor.

Malkara-Çanakkale Otoyol kısmında 2017 Eylül ayında güzergâh boyunca farklı noktalarda toplam 11 bin metre sondaj yapılarak zemin özellikleri belirlenmesi ve jeoteknik raporların hazırlanması ile başlayan çalışmalar, kamulaştırmanın tamamlanarak yer teslimlerinin yapılması ile Nisan 2019'dan itibaren hız kazandı.

What are your responsibilities within this structure?

As the Construction Group, our main responsibility is the execution of all constructions onsite through all stages from sub-contractor mobilization to the completion of the work in accordance with the construction schedule and requirements pertaining to quality. Within that framework are earthworks, small and large-scale engineering structures, motorway maintenance and operation centers, toll structures, motorway service facilities, infrastructure relocation works, temporary facilities (asphalt and concrete plant, precast beam production, quarry-depot-borrow sites) and landscaping. All construction works onsite under each heading are run by colleagues working selflessly round the clock. The Malkara-Çanakkale Motorway is coming along thanks to the dedicated efforts of 300 DLSY JV employees, around 120 subcontractors and 3500 staff members. Also during the pandemic, keeping the morale high among the staff has been one of our main tasks.

What would you like to say about the significance and special attributes of the Project's motorway section?

“Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Motorway Project Malkara-Çanakkale (including the 1915Çanakkale Bridge) Section Work” became effective from 16.03.2018 with a protocol signed between the General Directorate of Highways (GDH) and Çanakkale Motorway and Bridge Construction Investment Management Inc. (ÇOK A.Ş.) on 21.03.2017. The works on the motorway began in August 2017. Spanning a distance of 90 kilometers between Malkara and Çanakkale, the Project encompasses

Otoyol, imalatı planlanırken dört bölgeye (106-140, 141-160, 161-181 ve 185-195’inci kilometreler arası) ayrıldı. Bu bölgeler, alt yüklenicilerimizin yani çözüm ortaklarımızın da çalışacakları alanları belirledi. Bu kesimler, kamulaştırma süreçlerinin durumu göz önünde bulundurularak oluşturuldu. Ayrıca imalatlara başlamadan önce tüm bölge gezilerek ocak, depo ve ariyet yerlerinin tespitleri yapıldı.

Proje’mizin 1. Kısmı (106-140’uncu kilometreler arası) 1024 metre uzunluğundaki V6 Viyadüğü’nü içeriyor. Kamulaştırma açısından çabuk çözülebilecek orman ve mera alanlarının yoğun olduğu bir bölgeden oluşuyor.

Proje’mizin 2. Kısmı (141-160’uncu kilometreler arası) imalat miktarları açısından en az kazı ve dolgu miktarlarına sahip. Kamulaştırma programına göre en son teslim alınacak bölge olarak seçildi.

Proje’mizin 3. Kısmı (161-181’inci kilometreler arası) heyelanların yer aldığı, kazı malzemesinin kullanılmadığı ve oturma sorunlarının yaşandığı en sıkıntılı bölgemiz oldu. Ayrıca bu bölgenin hem “Doğal Sit” hem de “Özel Çevre Koruma Bölgesi” olması depo ve ariyet alanlarının elde edilmesinde zorlu ve uzun bir izin süreci yaşamamıza neden oldu. Bu nedenle özellikle bu bölgede altı milyon metreküp civarında kireç stabilizasyonu uygulaması yapılarak, kullanılmayan kil malzeme kullanılabilir hale getirildi. Böylece depo ihtiyacı ortadan kaldırıldı ve çevreye olan müdahale ve etkilerin en alt düzeyde olması sağlandı.

three cities, five provinces and 32 villages.

The works began with drilling operations covering a total of 11 thousand meters at different points along the route of the Malkara-Çanakkale Motorway, determination of soil properties and preparation of geotechnical reports, continued with the completion of the expropriation procedures and gained further momentum from April 2019.

In the planning of the construction works, the motorway was divided into four regions (between 106th-140th, 141st-160th, 161st-181st and 185th-195th kilometers). These regions also determined the working areas of our subcontractors, namely our solution partners. These sections were defined in view of the status of expropriation procedures, productions volumes, and the geological conditions of the regions. Also, before going ahead with the construction works, the whole area was toured to ascertain the locations of the quarry pits, depot areas, and borrow sites.

The 1st Section of our Project (between the 106th-140th kilometers) includes the V6 Viaduct which is 1024 meters long. It is a region dense with forests and pastures for which expropriation can be relatively quicker.

The 2nd Section of our Project (between the 141st and 160th kilometers) has the least volume of excavation and filling in terms of construction content. In the expropriation program, it was selected as the final area to be received.

The 3rd Section of our Project (between the 161st and 181st kilometers) was the most challenging of all because it is a landslide site and cannot accommodate the use of dredgers. It is also a “Natural Site Area” and a



Proje'mizin 4. Kısmı, Asya Bölgesi'ndeki bölge olup bu kesimde özellikle kazı miktarı (13 milyon metreküp) en önemli iş kalemi olarak öne çıkıyor. Ayrıca yine bu bölgede yaklaşık 562 metre uzunluğunda V1 Viyadüğü yer alıyor.

Otoyolda yapılan üretimlere ilişkin en çarpıcı sayılar nelerdir (kazı, dolgu, asfalt, beton miktarları vb.)?

Toprak işleri imalatı düşünüldüğünde Proje kapsamında 39 milyon metreküp kazı, 27 milyon 500 bin metreküp dolgu yapıldı. Günlük ortalama kazı miktarı 70.000 metreküp, dolgu miktarı 60.000 metreküp olarak gerçekleşti.

İmalat sırasında çalışan makina ekipmanı değerlendirdiğimizde ciddi bir iş gücü oluşmakta. 622 kamyon, 103 ekskavatör, 95 silindir, 42 yükleyici, 29 dozer, 20 greyderin yanı sıra kullanılan pompa, mikser, mobil vinç, finişer arazöz, portal vinç gibi araçlarla birlikte ekipman sayısı 1200'lere ulaştı.

İnsan ve çevre odaklı Proje'mizde çevre etkisi minimum düzeyde tutulmaya çalışıldı. Kil gibi taşıma kapasitesi düşük toprak tipleri kireçle karıştırılarak sekiz milyon metreküp kireç stabilizasyonu yapıldı ve

Çevre etkisi minimum düzeyde tutulmaya çalışılıyor. Considerable efforts are made to keep the environmental impact to a minimum.

"Specially Protected Environment Area" which meant that we had to undergo a long and challenging permission process for depot and borrow sites. Therefore we conducted lime stabilization for six million cubic meters and processed formerly unusable clay into usable material. The need for depot was thus eliminated and environmental intervention and aftereffects of the operation were kept to a minimum.

The 4th Section of our Project is in the Asian Region and the excavation work (13 million cubic meters) was the most important work item. Also in this region is the V1 Viaduct that is 562 meters long.

What are the most striking figures as regarding the construction works on the motorway (excavation, filling, asphalt, amount of concrete etc.)?

In terms of soil works, 39 million cubic meters of excavation and 27 million 500 thousand cubic meters of backfilling was accomplished as part of the Project. The daily amount of excavation was 70,000 cubic meters, and the daily filling amount was 60,000 cubic meters.

In terms of the machinery equipment functioning in construction, we can appreciate the serious workforce that is involved. With 622 trucks, 103 excavators, 95 cylinders, 42 loaders, 29 dozers, 20 graders and all the pumps, mixers, mobile cranes, sprinklers, portal cranes, the number of equipment used came up to around 1200.

Our Project is centered on humans and the environment which means that there has been a great effort to keep the environmental impact to a minimum. A low-grade soil type like clay was mixed with lime in a



lime stabilization procedure that processed eight million cubic meters. The produced material was used in filling. In this way, the number of storage sites and quarry pits was reduced, and the environment was protected. Ascertainment of storage sites for excavation and the acquirement of permits were the most important issues in this section of the Project.

Could you tell us about the engineering structures and viaducts?

Within the framework of the the Project were constructed 55 bridges with prestressed girders, 43 of which are overpasses, and 12 are underpasses. The bridge spans vary between 50 and 75 meters and a total of 1358

prestressed girders were used for these spans. In order to facilitate access to the fields, 40 portal underpasses (2800 meters) were constructed. These numbers show that we have actually produced an engineering structure per every kilometer of our Project.

Drainage system productions in our Project are among the most important items of our motorway works because they serve to protect our road. A total number of 227 hydraulic and service culverts of varying sizes (15,500 meters) were produced. To transfer the water from the motorway to these culverts, deep drainage and gutters were constructed, covering 650,000 meters .

As for the buildings in our Project; Two Maintenance and Operations Center (Kavakköy-Lapseki); Main Control Center (Lapseki), Service Facilities (four areas on the 113th, 140th, 175th and 193rd kilometers); Toll Plazas: Bridge Main Toll Plaza, four at the interchanges (With a Toll Control Center, Toll Island and Canopy at each toll); Control Buildings and Substations in Heavy Truck Parking Areas; GDH Building, Lodging Building, Guesthouse, Museum and Archive Bulding to be located in the Lapseki Bridge Mobilisation Site. Two large viaducts were built as part of the Project, and these are the V6 (Kocadere Viaduct, 1024 meters) and V1 (Suluca Viaduct, 562 meters). These viaducts really do justice to the term "engineering structure" that is found in the terminology of motorway construction. Besides the technique and construction quality, the 45 meters-tall viaducts piers were built to resemble the Çanakkale Martyrs Monument.

dolgu alanlarında kullanıldı. Bu sayede depolama alanları, ocak sayıları ve doğa tahribatı azaltıldı. Kazı için depo alanlarının tespit edilerek gerekli izinlerin alınması süreci Proje'nin en önemli konularından biri oldu.

Sanat yapıları ve viyadüklere ilişkin bilgi verir misiniz?

Proje kapsamında 43 tanesi üst geçit 12 tanesi alt geçit olmak üzere 55 adet öngörme kirişli köprü imalatı gerçekleştirilmiştir. Köprülerin açıklıkları 50 metre ile 75 metre arasında değişkenlik göstermiş olup bu açıklıkları geçmek için toplamda 1358 adet öngörme kirişi kullanılmıştır. Tarlalara ulaşım sağlamak amacıyla ayrıca 40 adet portal alt geçit (2800 metre) imalatı yapılmıştır. Bu da Proje'mizin her kilometresinde bir sanat yapısı yaptığımızı göstermektedir.

Proje'mizdeki drenaj imatları yolumuzu koruması açısından otoyolumuzun en önemli kalemlerinden biridir. Toplamda 227 adet çeşitli ebatlarda hidrolik ve hizmet amaçlı menfez imalatı (15.500 metre) yapılmıştır. Ayrıca otoyolumuzdan gelen suları bu menfezlere aktarabilmek için 650.000 metre derin drenaj ve hendek imalatı gerçekleştirilmiştir.

Proje'mizdeki binalara gelince; İki Adet Bakım İşletme Merkezi (Kavakköy-Lapseki); Ana Kontrol Merkezi (Lapseki), Hizmet Tesisleri (113'üncü, 140'ıncı, 175'inci ve, 193'üncü kilometrelerde olmak üzere toplamda dört adet); Gişe Yapıları: Bir adet Köprü Alın Gişesi, dört adet Kavşak Gişesi (Her gişede Gişe Binamız, Ada Betonlarımız ve Kanopimiz); TIR park alanlarındaki Kontrol Binalarımız, Trafo Binalarımız; Lapseki Köprü şantiyesinde yer alacak olan KGM Binamız, Lojman, Misafirhane, Müze ve Arşiv Binamız ile özetleyebiliriz. Proje kapsamında, V6 (Kocadere Viyadüğü, 1024 metre), V1 (Suluca Viyadüğü, 562 metre) olmak üzere iki adet büyük viyadük inşa edildi. Söz konusu viyadükler, otoyol inşaat literatüründe "sanat yapısı" olarak geçen terimin hakkını veriyor. Kullanılan teknik ve inşaat kalitesinin yanında ayrıca yüksekliği 45 metreyi bulan viyadük ayakları Çanakkale Şehitler Abidesi'ne benzeyecek şekilde inşa edildi.





Proje'de kullanılan yeni teknolojiler ve sağladıkları avantajlar hakkında bizi bilgilendirir misiniz?

Kocadere ve Suluca viyadüklerinin imalatında itme-sürme yöntemi uygulanmıştır. İtme-sürme yönteminde, "gaga" adı verilen çelik bir burun, yine çelikten imal edilen bir çekme çubuğu ve hidrolik ekipmanlar kullanılmıştır. Viyadük kenar ayaklarının sağ ve sol taraflarında yer alan, her biri 800 ton çekme kapasiteli toplam dört adet hidrolik ekipman bulunmaktadır. Son 33 metrelik parçanın dökümü tamamlanıp çekilmeye başlanması sırasında kenar ayakta bulunan hidrolik kapasite 1250 ton çekme kuvvetine ulaşılıyor. Bu sırada bir arıza ihtimaline karşı her kenar ayakta ayrı ayrı 800 tonluk pistonlar yedekte bekletiliyor. Bu yöntem sayesinde üretim ve depolamada yer tasarrufu sağlanıyor ve viyadükler geleneksel yöntemle kıyasla çok daha hızlı inşa edilebiliyor.

Proje kapsamındaki en önemli ayırt edici konulardan biri de Proje sahalarının deprem bölgelerine yakın olması ve sanat yapılarının tasarımı sırasında 2475 Yıllık Tekerrür Süreli Deprem Şartı'nı uygulayan ilk projelerden biri olması.

119'uncu kilometrede doğal hayatı korumak için 40 metre genişliğinde ve 50 metre uzunluğunda bir ekolojik köprü yer almaktadır. Bu köprü sayesinde otoyolun böldüğü orman alanındaki yabani hayvanların besin ve su kaynaklarına ulaşmaları sağlanacak. Böylece hayvanların otoyola girmesi de engellenecektir.

Proje'nin Başlangıcı ve Kalite

Projemiz altyapı deplaseleri ile başladı. BOTAŞ, NATO, TEİAŞ (yüksek ve orta gerilim), Türk Telekom ve DSİ hatlarındaki yer değiştirme operasyonları önce tasarımı sonra saha uygulaması yapılarak

Could you tell us about the new technologies used in the Project and their advantages?

The incremental launching method was used for the construction of Kocadere and Suluca Viaducts. In this method a steel launching nose, a tension bar that is again made of steel and hydraulic equipment are used. There are four hydraulic equipment on the left and right sides of the Viaduct abutments, each with a tensile capacity of 800 tonnes. Following the casting of the final 33-meter piece and during the tensioning process, the hydraulic capacity of the abutment reaches a tensile capacity of 1250 tonnes. In case of any possibility of malfunction, 800-tonne capacity pistons are kept in reserve at each abutment. Thanks to this method, space is saved in production and storage, and the construction of the viaducts proceeds rapidly, especially in comparison to traditional methods.

Another highly distinctive characteristic of the Project is its proximity to earthquake zones. It therefore became one of the first projects to meet the Conditions Related to Earthquakes with a 2475-year Return Period in the design of the engineering structures.

On the 119th kilometer is an ecological bridge that is 40 meters wide and 50 meters long. Thanks to this bridge, the wild animals in the forest areas divided by the motorway will be able to access their sources of food and water. It is also a preventative measure to keep them from entering the motorway.

tamamlandı. Bu çalışmalar içerisinde 42 inç çapındaki BOTAŞ hattının deplasesi, mevcut hattın gazının kesilmesi süreci ve deplase imalatı sırasında 10 kilometre çapındaki bir alanda titreşimli, patlatmalı hiçbir çalışma yapılmasına izin verilmemesi, özel donanımlı itfaiye, özel donanımlı ambulans, köpüklü yangın söndürme aparatları, kolluk kuvvetleri (polis, jandarma), İSG ve Halkla İlişkiler Birimi'nin hazır bulunduğu bir operasyon sürecini ayrı bir yere koymak gerekir. Tam bir ekip çalışması ile yapılan operasyonda, BOTAŞ yetkililerinin gözetiminde imalatlar başarı ile gerçekleştirilmiş ve yapılan testten sonra gaz yeniden açılarak yerleşim alanlarına ulaştırılmıştır.

Yapılan imalatlarımızda standartlardan asla ödün verilmemiştir. Bunun sağlanmasında Kalite Kontrol & Kalite Güvence ekibi ile birlikte bu süreç yürütülmüştür. Koruköy (Merkez Laboratuvar), Çimendere ve Lapseki olmak üzere üç ayrı laboratuvar kurulmuş ve ürün kalitesinin doğrulanması için gerekli tüm deneyler bu

laboratuvarlarda gerçekleştirilmiştir. Güzergâh kazılarımızda kil taşı olması ve kil taşlarının yüksek dolgularda kullanılmasını sağlamak amacı ile bir Ar-Ge çalışması yapılmıştır.

Çalışma iki aşamalı olarak gerçekleştirilmiştir. Birinci aşamada literatür çalışması yapılmış ve bunun uygulandığı bölgeler ve nasıl uygulandığı tespit edilmiştir. İkinci aşamada kil taşlarının kullanılabilmesi için gerekli görülen, suda dağılmaya karşı dayanıklılık testi şantiyede başarı ile gerçekleştirilmiştir. Elde edilen neticeler beş metrenin üzerinde kil dolgularının mümkün olabileceğini göstermiş ve kil taşlarının kullanımıyla alakalı prosedür hazırlanarak müşavirimize ve Karayolları'na aktarılmış, sahada uygulaması yapılmıştır. Kireç stabilizasyonu çalışması başlamadan önce de yine Kalite Departmanımız mevcut kilin kireç stabilizasyonuna uygun olup olmadığını tespit etmek için

The Start of the Project and Quality

Our Project began with infrastructure relocations. Starting with design and continuing with onsite implementation, the displacement operations of the BOTAŞ, NATO, TEİAŞ (high and medium voltage), Türk Telekom and DSİ lines were brought to a successful completion. Within the framework of these works, displacing a BOTAŞ line with a diameter of 42 inches, cutting the gas supply to the existing line, making sure that no vibratory or explosive works are executed within a radius of 10 kilometers during the displacement, and running an operation with a specially equipped fire brigade, a specially ambulance, foam fire extinguishers, law enforcement teams (police, army police) OHS and Public Relations departments in attendance, were all actions that deserved specific attention. The operation was a team effort. All the construction works were accomplished under the supervision of BOTAŞ authorities and following the necessary testing, the gas supply to the settlements was turned back on.

All our works were carried out in full compliance with the required standards. The Quality Control & Quality Assurance teams were present throughout the operations to make sure of that. Three laboratories were set up in Koruköy (Central Laboratory), Çimendere and Lapseki where all the necessary tests to confirm the quality of the product were conducted. An R&D study was performed to make sure that there were clay stones in our excavations along the route and that they could be used in high fillings.





The work was carried out in two stages. The first phase was research on the technical literature and identification of locations and the means of application. In the second phase, a test was conducted on the construction site to ascertain endurance against diffusion in water. The results showed that clay fills over five meters could be possible, and a procedure was prepared and sent to our consultant and the Highways, and was then implemented onsite. Also before the lime stabilization works, our Quality Department ran lab works to ascertain the suitability of the available clay for lime stabilization and after successful testing, production began onsite.

What does it mean for you personally and professionally to work on this Project?

If I may summarize with three words: longing, pride, and experience. Longing stands for homesickness, separation from one's family, appreciating the importance of time spent with your loved ones especially after losing people during the pandemic. Pride stands for the honor of working in such a significant project for Turkey in a historical place like Çanakkale. Experience stands for the accumulation of knowledge gained from delivering work on time and overcoming adversities. ●

laboratuvar çalışmaları yapmış ve yapılan testler başarı ile gerçekleştirildikten sonra sahada imalata başlanmıştır.

Bu Proje'de çalışmak şahsen ve mesleki olarak size ne anlam ifade ediyor?

Üç kelime ile özetlersem özlem, gurur ve tecrübe diyebilirim. Özlem; aileden ayrı kalmak, pandemi sürecinde yakınlarımızı kaybederken birlikte yeterince vakit geçiremediğinizi anlamak. Gurur: Çanakkale gibi tarihi bir bölgede, Türkiye'nin en önemli projelerinden birinde yer almak. Tecrübe; kalitesinde, zamanında işi yapmak, yaşanan zorlukların üstesinden gelmenin yaşattığı bilgi birikimi. ●

“Otoyol” kelimesi bir cümleyle sizin için ne ifade ediyor?

In a sentence, what does the word “motorway” mean to you?

1915ÇANAKKALE OTOYOL YAPIM GRUBU 1915ÇANAKKALE MOTORWAY CONSTRUCTION GROUP

“Farklı bir geleceğe ulaşmanın meşakkatli yolu.” *“The gruelling path to a different future.”*
“Sevdiklerime ulaşmanın en hızlı, en güvenilir ve en konforlu yolu.” *“The fastest, most reliable and comfortable path to my loved ones.”*



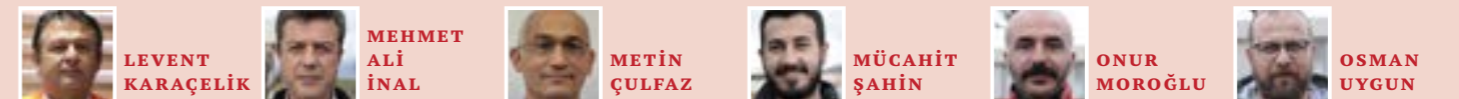
“Medeniyetin bilim ve teknolojiyle harmanlanarak zincirin son halkası insanlığa ulaştırılması.”
“Transportation of civilization through science and technology to humanity, the last ring of the chain.”



“Güvenli, hızlı ve keyifli ulaşım.” *“Safe, fast and enjoyable transportation.”* — “Konfor ve teknoloji.” *“Comfort and technology.”*
“Ulaşım ağı kilidinin hız ve konfor anahtarı.” *“The key of speed and comfort that will unlock the transportation network.”*



“Yapbozun her parçasının en az diğeri kadar önemli olduğunun farkında olmak.”
“Awareness of the equal importance of each piece of the puzzle.”



“Uzakları yakın eden, yakınları da ulaşılabilir kılan, insana konforlu bir sürüş kalitesi sunan güvenilir ve hızlı hatlar.”
“Reliable and fast routes that bring us closer to those who are far, make what's closer more accessible, and offer the experience of a comfortable drive.”



ÇANAKKALE'NİN VİZYONER ÜNİVERSİTESİ: ÇOMÜ ÇANAKKALE'S VISIONARY UNIVERSITY: ÇOMÜ



Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (ÇOMÜ)

29 yıldan beri bölgeye önemli hizmetler sunan,

uluslararası arenada adından söz ettiren bir kurum. Rektör

Prof. Dr. Sedat Murat ile üniversitenin yürüttüğü çalışmalar ve

geleceğe yönelik hedefleri üzerine sohbet ettik. Sayın Rektör ile

ayrıca 1915Çanakkale Projesi'nin bölgeye sağlayacağı avantajları,

Proje'den beklentileri konuştuk.

Çanakkale Onsekiz Mart University (ÇOMÜ) is an institution that

has served the area in significant ways for the last 29 years and

has made a name for itself in the international arena. We talked to

the university Rector Prof. Dr. Sedat Murat about the university's

current activities and future targets. We also discussed the ways in

which the region will benefit from the 1915Çanakkale Project and the

expectations of the public.

ÇANAKKALE Onsekiz Mart Üniversitesi'nin kurulduğu 1992'den günümüze kadar katettiği yolu akademik ve sosyal açıdan nasıl değerlendirirsiniz? Üniversite Çanakkale'ye ve bölgeye ne gibi katkılar sağladı?

1992 yılında kurulan ÇOMÜ, lisansüstü eğitim enstitüsü, 18 fakülte, dört yüksekokulu, 13 meslek yüksekokulu, 43 uygulama ve araştırma merkezi ile eğitim-öğretim faaliyetlerine devam etmektedir. Mevcut öğrencisi ve personeli ile 55 bin kişilik bir kurum olan ÇOMÜ, Çanakkale'nin tüm kurumları, kuruluşları ve halkıyla uyum içindedir. Akademisyenlerimiz; mühendislikten ziraata, tıptan spora, sanattan turizme kadar çok çeşitli konu ve alanlarda gerçekleştirilen iş birlikleri ile şehirle ve bölgeyle bütünleşerek uyum içinde çalışmalar

FROM an academic and social perspective, how would you comment on the progress made by the Çanakkale Onsekiz Mart University since its founding in 1992? How did the university contribute to Çanakkale and the region?

Established in 1992, ÇOMÜ continues its educational activities with a graduate school of educational sciences, 18 faculties, four colleges, 13 vocational schools and 43 research and application centers. An institute of 55 thousand people including students and staff, ÇOMÜ exists in harmony with all other institutions, organizations, and people of Çanakkale. Our academic staff integrate with and contribute value to the region and the city through collaborative





yürütmekte, şehre ve bölgeye katma değer üretmektedir.

ÇOMÜ Hastanesi, Çanakkale’de ve bölgede sayılı hastaneler arasında yer almaktadır. Hastanemiz sayesinde birçok hastalığın tedavisi artık il dışındaki diğer hastanelere gitmeye gerek kalmadan yapılmaktadır.

Bünyesindeki basılı koleksiyonu ve elektronik kaynaklarıyla, İstanbul ili dışında Marmara bölgesinde söz sahibi olan ÇOMÜ Kütüphanesi; öğrencisine, personeline ve Çanakkale halkına bilgi hazinesinin kapılarını 7/24 açmaktadır.

ÇOMÜ konferans ve tiyatro salonlarında Çanakkale halkını sanat ve bilimle buluşturmaktadır. ÇOMÜ’de öğrencilerimiz 137 öğrenci topluluğu sayesinde diledikleri alanlarda ders dışı faaliyetlerini gerçekleştirme şansına erişmektedirler.

Bünyesinde barındırdığı sosyal tesislerin yanı sıra, yıl içinde binlerce ziyaretçi ağırlayan üniversitemiz; Yerbilimleri ve Doğa Tarihi Müzesi, Piri Reis Deniz Müzesi gibi müzeleriyle de binlerce yıllık tarihi yakından tanıma fırsatı sunmaktadır.

Türkiye’nin en büyük teleskobuna sahip olan ÇOMÜ, bölgeden ve bölge dışından pek çok araştırmacıya ev sahipliği yapmaktadır.

TEKNOPARK’ın faaliyete geçmesiyle bölgedeki pek çok girişimciye fırsat kapıları açılmış olup, bölgede yeni bir istihdam alanı sağlanmaktadır.

Sizce 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Çanakkale’yi ve bölgeyi nasıl etkileyecek? Bunun üniversiteye yansımaları neler olacak?

Bu alanlarda araştırmalar ve çalışmalar yapan üniversitemizin değerli akademisyenlerinin de düşünceleri doğrultusunda; 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’nin Çanakkale ve bölgesine sosyo-ekonomik ve kültürel anlamda önemli avantajlarının ve etkilerinin olacağı inancındayım.

Bu Proje ile, ulaşımda hava koşulları gibi dışsal faktörlerden kaynaklanan aksaklıkların en az seviyelere düşürülebileceğini, ulaşımın süresi yönünden zaman tasarrufu sağlanacağını ayrıca trafik yoğunluğu azalacağı için kullanıcıların üzerinde gerek ekonomik gerekse ruhsal yönden olumlu etkileri olacağını düşünüyorum. Bunların yanı sıra, Proje’nin tamamlanmasının ardından Avrupa’dan

works in a wide array of subjects and disciplines ranging from engineering to agriculture, medicine, sports, arts, and tourism.

ÇOMÜ Hospital is one of the few hospitals in Çanakkale and the region. Thanks to our hospital, treatments for many illnesses and conditions can be received without having to go to hospitals in other cities.

ÇOMÜ Library stands out with its collection of printed books and electronic resources as the only institution of such caliber in the Marmara Region outside of Istanbul and keeps open the doors of this precious storehouse of knowledge to its students, staff and the public round the clock and every day.

ÇOMÜ’s conference halls and auditoriums are places where the public of Çanakkale convene to enjoy arts and sciences. ÇOMÜ currently has 137 student clubs through which the students can engage in extracurricular activities of their choosing.

In addition to the recreational facilities within the campus, our university also houses the Museum of Geosciences and Natural History and the Piri Reis Naval Museum welcoming thousands of visitors on a yearly basis and providing an opportunity to get closely acquainted with thousands of years of history.

ÇOMÜ is also the home of Turkey’s largest telescope and hosts many researchers who visit the university from both within and outside the region.

Since TEKNOPARK became operational, it has provided a great number of entrepreneurs with

Rektör Prof. Dr.

Sedat Murat,

Moleküler Biyoloji

ve Genetik Bölümü

öğrencileriyle.

University Rector

Prof. Dr. Sedat

Murat, with

students of the

Molecular Biology

and Genetics

Department

gelen sürücüler için önemli bir yol alternatifi sunulmuş olacak ve bu alternatif sayesinde ulaşım maliyetleri düşecektir.

Bölgede taşıt yoğunluğunun artmasına bağlı olarak sosyo-ekonomik yaşam canlanacaktır ve bu canlılık bölgede yeni iş imkânları yaratacak, istihdamın artması sağlanacaktır.

Ekonomik aktivitelerde hareketliliğin artacağını ve buna bağlı olarak üretimde maliyetin önemli kalemlerinden biri olan lojistikte avantaj elde edileceğini söylemek de mümkündür.

Emlak piyasasındaki hareketliliğin kent ekonomisine katkısı görülmekte olup Proje’nin tamamlanmasıyla birlikte daha yüksek faydalar sağlanacağını, yoğunluğun artmasına bağlı olarak bölgede ulaşım ile ilgili altyapı yatırımlarının hızlanacağını ve tüm bu faaliyetlerin bölgenin gelişmesine katkı sağlayacağını öngörüyoruz.

Proje’nin tamamlanmasıyla Avrupa yakasında ikâmet eden vatandaşlarımız için Çanakkale bölgesindeki turizm alanları daha kolay ulaşılabilir hale gelecektir. Aynı şekilde bölgenin Avrupa yakasında kalan Gelibolu gibi tarihi alanlar da Anadolu yakasında ikamet eden vatandaşlarımız için daha kolay ulaşılır hale gelecektir. Bu durumun bölgenin turizm potansiyelini ve kültür alışverişini artıracığını düşünüyorum.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi’nin Çanakkale ile bölgesi üzerinde yaratacağı bu etkiler yanında üniversitemize de önemli katkıları olacağı kanaatindeyim.

Köprü ve otoyol projelerinin sonuçlanması ile birlikte üniversitemize yeni bölüm ve programlar açılmasına imkân sağlayacağını, ulaşımda sağlanacak zaman tasarrufunun bilimsel çalışma ve projeler üzerinde olumlu etkileri olacağını, kentlerin bölgesel sorunları üzerine diğer üniversitelerle daha fazla iş birliğinde bulunulabileceğini düşünüyorum.

Tarihsel, kültürel ve doğal bir mirasa sahip olan kentimizin tek üniversitesi olan ÇOMÜ; ev sahipliği yaptığı pek çok bilimsel, sanatsal, sosyal, sportif ve kültürel etkinlik ile kentin sosyo-kültürel ve ekonomik yapısına katkı sağlamaya devam edecektir.

1915Çanakkale Projesi’ne akademik çevrenin, özellikle öğrencilerin yaklaşımı nedir? Hangi beklentiler öne çıkıyor?

2012 yılında bu alanda ilk çalışmalardan bir tanesinin Maliye Bölümü

fresh opportunities and new areas of employment.

In your opinion, what effect will the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project have on Çanakkale and the region and how will that reflect on the university?

In alignment with the thoughts and opinions of our university’s esteemed academic staff carrying out research and studies in this field, I believe that the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will effect significant beneficial changes in Çanakkale and the region both socio-economically and culturally.

We are of the opinion that this Project will be able to minimize transportation impediments resulting from external factors such as the weather, a lot of time will be saved during travel and the alleviation of traffic congestion will have a positive impact on the drivers both economically and mentally. Furthermore, once the Project is completed, it will provide the drivers arriving from Europe with an alternative route which will ultimately reduce transportation costs. As the vehicle density in the region increases,

ÇOMÜ Tıp Fakültesi Laboratuvarı.

ÇOMÜ Faculty of Medicine Laboratory.



hocalarımızdan Prof. Dr. Murat Aydın tarafından yapıldığını görüyoruz. Köprü'nün yaratacağı pozitif ve negatif dışsallıkların boyutunun ortaya koyulduğu “Dışsallık: Çanakkale’de Yapılması Planlanan Boğaz Köprüsü” başlıklı Maliye Anabilim Dalı tez çalışmasında pozitif dışsallıklar olarak;

ulaşımın gelişeceği, bu sayede istihdam ve turizm artışının öngörüldüğü ve ekonomik anlamda lojistik maliyetlerinin düşürülebileceği ortaya konmaktadır. Bunların yanı sıra rant sağlama etkisi bakımından bölgedeki emlak piyasasının hareketleneceği öngörülmüştür. İstihdam artışı ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak bölgenin nüfusunun da artacağı belirtilmiştir.

Olumsuz dışsallıklar olarak ise taşıt yoğunluğunda ve araç sahipliği oranında artış gibi bazı muhtemel gelişmeler doğal olarak öngörülmektedir. Bu alanda 2021 yılı itibarı ile halen Biga Uygulamalı Bilimler Fakültesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı hocalarımızdan Doç. Dr. Yener Pazarcık hocamızın danışmanlığında Arş. Gör. Mehmet Gürtürk tarafından yürütülen bir tez çalışması var. “Çanakkale-Balıkesir

Uluslararası tanınırlığı artırmayı hedefliyoruz.
We are aiming to increase our international recognition.

this contribution to increase even further once the Project is completed. We also expect further growth in infrastructure investments. To sum up, we foresee that these activities will contribute significantly towards regional development.

Once the Project is completed, Çanakkale’s tourist attractions will become more accessible for our citizens living on the European side. Likewise, historical sites on the European shore such as Gallipoli will be more accessible for the citizens living on the Anatolian side. I believe that this will ultimately boost the region’s tourism potential and the cultural exchange therein.

In addition to its positive impact on Çanakkale and the region, I am of the opinion that the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will also contribute greatly to our university. The completion of the bridge and the motorway is also likely to instigate the opening of new departments and programs in our university, with time saved on transportation being spent

Dardanos Yerleşkesi’nde piknik alanlarının yanı sıra spor tesisleri de bulunuyor.
The Dardanos Campus houses picnic sites and sports facilities.

the socio-economic life will be revived which will lead to the creation of new employment opportunities. It is also possible to foresee an increased mobility in economic activities and that we will gain significant leverage in the area of logistics which constitutes a top item in the production budget.

The increased mobility in the real estate market as an outcome of the Project is already contributing to the city’s economy and we expect



Rektör Prof. Dr. Sedat Murat, aikido yaz kampındaki öğrencilerle.
University Rector Prof. Dr. Sedat Murat with students participating in the summer aikido camp.

Çıkışlı Çok Modlu Lojistik Faaliyetlerinde 1915 Köprüsü’nün Rolü” isimli çalışma kapsamında son günlerde derinlemesine mülakatlar gerçekleştirilmektedir. Bu kapsamda köprü'nün stratejik önem ve katkıları ortaya konulmaktadır.

- Köprü Projesi son dönemde ulaşım ve lojistik alanında gerçekleştirilen Marmaray, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Hızlı Tren Hatları, Lojistik Üsler, Uluslararası İstanbul Havalimanı, otoyollar, Yeni İpekyolu gibi stratejik yatırım zincirlerinin önemli bir parçasını teşkil etmektedir.
 - Köprü'nün açılmasıyla İstanbul’un Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükünün hafiflemesi öngörülmektedir.
 - Proje’nin hizmete girmesiyle birlikte taşıt işletme maliyetleri ve yolculuk süresi açısından kazanımlar sağlanacağı belirtilmektedir.
 - İthalat ve ihracatımıza ilişkin ulaştırma ve lojistik süreçlerindeki zaman maliyetlerinin azalacağı ifade edilmektedir.
- Üniversitemizde öğrenim gören öğrencilerin önemli bir kısmı Marmara Bölgesi ve Avrupa Yakası’ndan gelmektedir. Öğrencilerimizin yaşadıkları şehirlerden öğrenim gördükleri Çanakkale iline ulaşım süreleri kısalmaktadır.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi kapsamında, ÇOMÜ Su Altı Araştırma ve Uygulama Merkezi’nin inşaat alanında kalan Pinna Nobilis su altı canlılarının nakli için bir çalışma yaptığını biliyoruz. Bu çalışma hakkında neler söylemek istersiniz? Halen yürütülen ya da planlanan başka çalışmalar var mı?
Deniz tabanında yaşamını sürdüren *Pinna* dediğimiz büyük midye türleri, nesli tehlike altında olan canlılardandır. Avrupa Konseyi tarafından kırmızı listeye eklenerek koruma altına alınmış olan bu türlerin Akdeniz havzasında avlanması veya zarara uğratılması kesinlikle yasaktır. Bu nedenle 1915Çanakkale Köprüsü inşaat alanı içerisinde dağılım gösterdiği belirlenen *Pinna* popülasyonunun zarar görmesini engellemek amacıyla Su Altı Araştırma ve Uygulama Merkezi’miz ve inşaat projesini yürüten firma ile ortaklaşa bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada, köprü ayaklarının denize uzandığı dolmuş alanında bulunan 1054 adet *Pinna* yaşamlarını

on scientific studies and projects and also paving the way for us to enter into collaborations with other universities on regional issues encountered in cities.

ÇOMÜ is the only university in our city which has an abundance of cultural and natural heritage. Without a doubt, it shall continue to contribute to the city’s socio-cultural and economic profile through its scientific, artistic, social, sportive, and cultural events and activities.

How do the academic circles, especially the students, approach the 1915Çanakkale Project? What are their most prominent expectations?
One of the first studies exploring this subject was carried out in 2012 by Prof. Dr. Murat Aydın of the Department of Finance. In his thesis titled “Exogeneity: The Strait Bridge Set to be Built in Çanakkale”, Prof. Dr. Murat Aydın observes that the construction of a bridge is likely to cause a growth in employment and tourism and a cost reduction in logistics, while listing these factors among positive exogeneities. Increased mobility in the real estate market in terms of rent income, increased employment opportunities and increased population as a result of economic development were other projections mentioned in the thesis.

In terms of negative exogeneities, possible developments such as an increase in vehicle density and vehicle ownership were naturally foreseen.

As of 2021, there is a thesis study on this subject conducted by the Research Assistant Mehmet Gürtürk under the supervision of Assoc. Prof. Dr. Yener Pazarcık of the Department of International Commerce and Logistics at the Biga Faculty of Applied Sciences. As





Rektör Prof. Dr. Sedat Murat, kütüphanede öğrencilerle sohbet ederken.
University Rector Prof. Dr. Sedat Murat chatting with students at the library.

sürdürebilecekleri güvenli bölgelere nakledilmiştir. Nakledilenlerin durumları da merkezde görevli öğretim üyelerimiz tarafından takip edilmektedir. Bunun dışında köprü inşaatı sırasında veya sonrasında denizel ekosistemin korunmasına yönelik başka çalışmalar da planlanmaktadır.

Üniversitenizin başka kurum ve kuruluşlarla iş birliği yaptığı diğer çalışmalar hakkında bilgi verir misiniz?

Üniversitelerin; etkilerinin güçlü olması, bilginin yayılması ve bilimsel araştırmanın geliştirilmesi için uluslararasılaşmaya, dünyaya açılmaya ihtiyaçları vardır. Üniversitemiz yaptığı projelere aldığı destekler ile uluslararası arenada adından söz ettiren bir üniversitedir. Bu anlamda birçok Avrupa ülkesine liderlik yapan üniversitemiz, koordinatörü olduğu altı, ortağı olduğu 18 Avrupa Birliği projesinde aktif olarak yer almaktadır. Bunun yanı sıra 21 farklı ülkeyle 301 aktif Erasmus anlaşmamız, 16 farklı ülkeyle toplamda 28 Mevlana anlaşmamız bulunmaktadır.

Bölgemizin bacasız sanayisi olarak tanımlanan ÇOMÜ; Cumhurbaşkanlığı, Bakanlıklar, Çanakkale Valiliği, Belediyeler, İŞKUR, TSO, TEKNOPARK, Güney Marmara Kalkınma Ajansı, İl Özel İdaresi, Ticaret Borsası, GESTAŞ, İÇDAŞ, Kale Grubu, DOĞTAŞ, Trakya Üniversiteler Birliği, kooperatifler, STK'lar, dernekler gibi pek çok kurum, kuruluş ve oluşumla iş birliği halindedir.

Araştırma, geliştirme, üretim ve tanıtım noktasında birçok ulusal ve uluslararası projeye imza atan üniversitemiz; bilimsel, sosyal, kültürel, ekonomik alanda ürettiği projelerle adından söz ettirmektedir.

Balkan coğrafyasından, Avusturalya'ya, Japonya'dan Beyaz Rusya'ya sınırları aşan iş birliği ağıyla geçmişe ışık tutan geleceği aydınlatan çalışmalar yürütmektedir.

ÇOMÜ'nün önümüzdeki yıllar için hedefleri ve projeleri nelerdir?

Üniversitemizin Stratejik Planı 2021-2025 yıllarını kapsayacak biçimde tüm iç ve dış paydaşlarının katılımıyla birlikte yükseköğretim kurumları ile ilgili mevzuatlara uygun olarak BM Sürdürülebilir

part of this study titled “The Role of the 1915Çanakkale Bridge in Multimodal Logistic Activities Departing from Çanakkale-Balıkesir”, a series of detailed interviews have been taking place. The strategic significance and contributions of the bridge are thus being revealed.

- The Bridge Project constitutes an important part of the chain of strategic investments in transportation and logistics including Marmaray, Osmangazi Bridge, Yavuz Sultan Selim Bridge, High Speed Railways, Logistic Bases, International Istanbul Airport, Motorways, and the New Silk Road.
- With the opening of the bridge, Istanbul is expected to be relieved of its heavy burden of transit traffic between Europe and Asia.
- When the Project becomes operational, vehicle management costs and travel times are expected to improve.
- Time costs in transportation and logistics processes of our import and export operations are expected to decrease.

Some of our students travel from the Marmara Region and the European side. The bridge will be reducing the time they spend on the road.

As part of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, ÇOMÜ Underwater Research and Application Center performed the operation to translocate the Pinna Nobilis which were found within the bounds of the construction site. What would you like to share with us about that operation? Are there similar works that are currently running or being planned for?

The Noble Pen Shell (*Pinna Nobilis*) is a currently critically endangered Mediterranean endemic species living on the seabed. It has been put on the IUCN Red List of Threatened Species by the European Council. It is strictly forbidden to hunt, gather or destroy this species on the Mediterranean basis. Therefore, ÇOMÜ Underwater Research and Application Center cooperated with the company running the construction project to protect the *Pinna* population dispersed within the construction site. As part of this operation, 1054 *Pinnas* found in the filling area around the bridge piers were translocated to safe zones. The condition of the translocated *Pinnas* is closely monitored by our academic staff in the center. In addition, there are other works planned for the protection of the marine ecosystem during and after the bridge construction.

Could you tell us more about the university's collaborative projects with other institutes and organizations?

Universities must become international and open themselves to the world so that they can have greater influence. This is also the right way to share

Kalkınma Hedefleri ve 11. Kalkınma Planı çerçevesinde yenilenerek yayımlandı.

ÇOMÜ'nün yeni vizyonu; alanında öncü ve girişimci bireyler yetiştiren; Ar-Ge odaklı, uygulamaya dönük, çok disiplinli ve proje tabanlı araştırmalar üreten; paydaşlarıyla sürdürülebilir ilişkiler geliştiren; “Kalite odaklı ve yenilikçi bir üniversite olmak” şeklinde yeniden belirlenmiştir.

Bu vizyon doğrultusunda üniversitemiz sürekli iyileştirme politikası uygulayarak Ar-Ge ve Yenilikçilik Faaliyetlerini Geliştirmek, Eğitim ve Öğretim Faaliyetlerinin Kalitesini Artırmak, Toplum ve Çevre Yararına Hizmetleri Geliştirmek, Kurum Tanınırlığını Geliştirmek ve Kurumsallığı Güçlendirmek gibi temelde dört ana stratejik amaca ulaşmayı hedeflemiştir.

Araştırma Üniversitesi Adayı olma yolunda Bilim ve Teknoloji Uygulama ve Araştırma Merkezi ile TEKNOPARK ve Teknoloji Transfer Ofisi'ni daha etkin bir hale getirmeyi hedefleyen üniversitemiz daha çok patent, buluş, faydalı modele sahip olmak, daha fazla dijital ve yenilikçi projeler üretmek için çalışmalarını sürdürmektedir.

Uluslararası tanınırlığı artırmayı, uzaktan eğitim ve yabancı dilde eğitim veren programlar ile doktora programlarının sayısını da artırmayı hedefliyoruz.

Bunlara ek sıfır atık, yeşil kampüs ve çevrecilik alanında daha aktif çalışmalar yapmayı, dış hekimliği fakültesi hastanemizi aktif hale getirmeyi ve özellikle dünya genelinde akademik başarı sıralamasında daha üst sıralara çıkmayı hedeflemekteyiz. ●

Rektör Prof. Dr. Sedat Murat,
Gelibolu Maratonu'nda.
University Rector Prof. Dr. Sedat Murat
at the Gallipoli Marathon.

knowledge and improve the quality of scientific research. Thanks to the support we receive for our projects, our university has made a name for itself in the international arena. Taking the lead among several European countries in that sense, our university is the coordinator of six European Union projects and partners in 18 others. Furthermore, we have 301 active Erasmus agreements with 21 countries, 28 Mevlana agreements with 16 countries.

Defined as our region's chimneyless industry, ÇOMÜ collaborates with the Presidential Office of the Republic of Turkey, Ministries, Governorship of Çanakkale, Municipalities, İŞKUR, TSO, TEKNOPARK, South Marmara Development Agency, Special Provincial Administration, Commercial Exchange, GESTAŞ, İÇDAŞ, Kale Group, DOĞTAŞ, Association of Thrace Universities, cooperative societies, NGO's, associations and other several such institutions.

Having realized many domestic and international projects in research, development, production and promotion, our university is renowned for its projects in scientific, social, cultural, and economic spheres.

With its collaborative network reaching across borders into the Balkans, and all the way to Australia, Japan, and Belarus, it conducts works that shed light on the past and illuminate the future.

What are ÇOMÜ's goals and projects for the coming years?

Our university's strategic plan covering the period between 2021-2025 was revised and published in compliance with the regulations for higher education institutes, the UN Sustainable Developmental Goals, and the 11th Developmental Plan. ÇOMÜ's vision was redefined and the new vision entails becoming “a quality-oriented and innovative university” that fosters pioneering and entrepreneurial individuals, produces R&D oriented, applicable, multidisciplinary, and project-based research, and develops sustainable relations with its stakeholders.

In line with this vision, our university will be implementing a policy of continual improvement to achieve four strategic goals: Developing R&D and Innovation Activities, Improving the Quality of Education Activities, Developing Services that Benefit Society and the Environment, Enhancing the Corporate Culture.

Advancing on our way to becoming a Research University, we are aiming to further activate the Science and Technology Application and Research Center, TEKNOPARK and the Technology Transfer Office. To that end, we are continuing in our efforts to obtain more patents, make more discoveries, create more innovative and digital projects.

We are also aiming to increase our international recognition, as well as the number of programs that teach in a foreign language and doctorate programs.

In addition, our goals include becoming more active in the areas of zero waste, green campus, and environmentalism, activating our faculty of dentistry, and climbing up in worldwide academic rankings. ●



YATIRIMCILARI HEYECANLANDIRAN ALTYAPI YATIRIMI AN INFRASTRUCTURE INVESTMENT THAT EXCITES THE INVESTORS

Çanakkale Türkiye'nin endüstriyel üretim çeşitliliğiyle öne çıkan illerinden biri... 1915Çanakkale Projesi, bölgenin Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan coğrafi avantajından çok daha iyi yararlanmasını sağlayacak. Proje'nin mevcut ve yeni yatırımlara katkılarını, Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı Fahrettin Ersoy, Biga Organize Sanayi Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Doğan ve Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Bölge Müdürü Alper Altınok ile konuştuk.

Çanakkale is a city that shines out with the diversity of its industrial production in Turkey... The 1915Çanakkale Project will enable the region to take much better advantage of its geographical position right at the crossroads between Asia and Europe. We talked to the Çanakkale Organized Industrial Zone Chair of the Board Fahrettin Ersoy, Biga Organized Industrial Zone Chair of the Board Şadan Doğan, and Ezine Food Specialized Organized Industrial Zone Regional Manager Alper Altınok.



“Yeni Genişleme Alanları Oluşturmaya Çalışıyoruz.”

“We are Trying to Develop New Areas of Expansion.”

FAHRETTİN ERSOY Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı
Çanakkale Organized Industrial Zone Chair of the Board

Sayın Ersoy, Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi'ni (OSB) bize kısaca tanıtabilir misiniz? Hangi sektörlerden kaç firma burada faaliyet gösteriyor? Nasıl bir ekonomik büyüklük oluşturuyorlar?

Çanakkale Organize Sanayi Bölgesi 108 hektar alanda kurulu olup 67 adet sanayi parseli mevcuttur. Bu 67 parselin üç adedi boş olup 64 adedi tahsislidir. Faaliyette 55, inşaat aşamasında altı, proje aşamasında üç adet iş yeri mevcuttur. Faaliyette olan firmaların sektörel dağılımı ise şöyledir: Gıda Üretim ve Dağıtım %30, Orman Ürünleri %11, Mobilya %11, PVC Ürünleri %13, Beton Parke %2, Metal İşleme %29, Cam İşleme %2, Makine Üretim %2.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin hem bölgeye hem de OSB'nize ne gibi katkılar sağlayacağını düşünüyorsunuz? Özellikle dış ticaret ve lojistik özelinde nasıl bir dönüşüm bekliyorsunuz?

Bölgemiz; İstanbul, Bursa ve İzmir üçgeni arasında. 1915Çanakkale Köprüsü ve bağlantılı otoyol yatırımlarıyla birlikte lojistik olarak önemli

Mr. Ersoy, could you give us a brief introduction to Çanakkale Organized Industrial Zone (OIZ)? How many companies from which sectors operate here? In economic terms, could you give us an idea about their size?

Çanakkale Organized Industrial Zone covers an area of 108 hectares and has 67 units of industrial parcels. Three of these 67 parcels are vacant and the remaining 64 are dedicated to businesses, 55 of which are currently active, six are in construction and three are in the project planning phase. The sectoral distribution of active companies are as follows: Food Production and Distribution 30%, Forest Products 11%, Furniture 11%, PVC Products 13%, Concrete Paving Blocks 2%, Metal Processing 29%, Glass Processing 2%, Machine Production 2%.

In what ways do you think the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will contribute to the region and your OIZ? Especially in terms of foreign trade and logistics, what kind of changes do you think will take place?

Our region is located within the triangle of Istanbul, Bursa and İzmir. It will no doubt become an important



© CEMAL EMDEN

bir üs haline gelecektir. Çanakkale OSB Yönetim Kurulu olarak bu büyümeye paralel şekilde mevcut ve yeni yatırımcımızı rahatlatmak üzere OSB'mizde yeni genişleme alanları oluşturmaya çalışıyoruz. İki kıta arasındaki geçişi altı dakikaya indirecek olan 1915Çanakkale Köprüsü; planlanan diğer otoyollar ile birlikte Anadolu ve Avrupa arasındaki lojistik faaliyetlerde İstanbul Boğazı geçişine bir alternatif olacak. Aynı zamanda, Batı Anadolu ile Avrupa ülkeleri arasında doğrudan bağlantı sağlayarak bütün bu ulaşım ağının odak noktasında yer alacaktır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Türkiye'nin ulaştırma ve lojistik alanında yakın geçmişte gerçekleştirmiş olduğu; Marmaray, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, hızlı tren hatları, lojistik üsler, Uluslararası İstanbul Havalimanı, otoyollar, Yeni İpek Yolu gibi stratejik yatırım zincirlerinin önemli bir halkasını oluşturmaktadır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nun tamamlanmasıyla bu karayolu hattının Gebze-İzmir Otoyolu'na bağlanma süreci gerçekleşmiş ve Marmara Bölgesi'ni çevreleyen otoyol zincirinin halkaları da birleştirilmiş olacaktır. Proje'nin hizmete girmesiyle birlikte, taşıt işletme maliyetleri ve yolculuk süresi açısından kazanımlar sağlanacaktır. İthalat ve ihracatımıza ilişkin ulaştırma ve lojistik süreçlerindeki zaman maliyetleri azalacaktır. Özellikle Ege, Batı Akdeniz, Marmara ve İç Anadolu'nun batı bölümünde yer alan lojistik merkezlerin Avrupa bağlantısı daha hızlı bir biçimde sağlanmış olacaktır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, büyük şehirlerden (İstanbul, Kocaeli gibi) ihracat ve ithalat yapan firmaların çoğunlukla bölgemizi tercih etmelerine yol açmıştır.

1915Çanakkale Projesi sizce yeni yatırımları nasıl etkileyecek?

OSB'nizin geleceğe yönelik planlarından söz edebilir misiniz?

Çanakkale Organize Sanayi Bölgemizde %98 doluluk oranından kaynaklı olarak 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ne paralel bölgemizin genişleme projesini hayat geçirdik ve artan sanayi parseli ihtiyacına cevap vermeye çalışıyoruz. Bölgemize birleşik olarak genişleyeceğimiz yeni alanımızda büyük şehirlerden gelen yatırım taleplerine yanıt verilmiş olacak; hem şehrimiz bir cazibe merkezi haline gelecek hem de ülke ekonomimize büyük katkı sağlanacaktır.

logistical hub with the addition of the 1915Çanakkale Bridge and the associated motorway investments. As the Board of Directors of Çanakkale OIZ, with the intention to smooth the way forward for our existing and new investors, we are trying to develop new areas of expansion in parallel with this growth. Reducing down the transit time between the two continents down to six minutes, the 1915Çanakkale Bridge, alongside other motorways that are still in the planning phase, will provide an alternative route to the Istanbul Strait for logistical activities between Anatolia and Europe. Also creating a direct connection between Western Anatolia and European countries, it will be positioned at the focal point of this transportation network. The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project constitutes a very important link in the chain of strategic investments, such as Marmaray, Osmangazi Bridge, Yavuz Sultan Selim Bridge, express railways, logistical bases, International Istanbul Airport, motorways, and the New Silk Road, which have been recently realized by Turkey in the areas of transportation and logistics. When the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project is completed, this highway route will be fully connected to the Gebze-İzmir Motorway and the links of the motorway chain surrounding the Marmara Region will be fastened. When the Project becomes operational, much will be gained in terms of vehicle operation costs and travel times. There will be considerable reduction



Ülkemizin kalkınmasının ve bu kalkınmanın kararlı adımlarla sürdürülebilirliğinin temelini; nitelikli istihdam ve katma değerli üretimden geçtiği, tüm iş dünyasının hemfikir olduğu bir konudur. Gelecek dönemde ise, üretimde katma değeri artırmak, sürdürülebilir üretime imkân veren daha yüksek teknoloji bir üretim düzenine geçmek, global ve ulusal değer sisteminin daha üst basamaklarına çıkmak ve tüm bu süreci doğru ve bilinçli bir çevre yönetimi ile gerçekleştirmek için hedefimiz; Çanakkale OSB olarak tüm altyapı ihtiyaçlarını tamamlamış, üstün niteliklerde, düşük maliyetlerle imalât yapabilen, rekabet gücü gelişmiş, ortak hareket becerisi edinmiş, üniversite-sanayi iş birliğinden kurumsal olarak yararlanabilme bilgi ve becerisine erişmiş, üretim teknolojilerinde dünyayı izleyebilen daha rekabetçi bir sanayi bölgesi olmaktadır. ●

of time costs in transportation and logistical processes. The logistical hubs in the Aegean, Western Mediterranean, Marmara, and Central Anatolia will gain faster access to Europe. The 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project has led to export and import companies from major cities (such as Istanbul and Kocaeli) to give preference to our region.

Ulaştırma ve lojistik süreçlerindeki zaman maliyetleri azalacaktır.
Time costs in transportation and logistical processes will be reduced.

In your opinion, what will be the impact of the 1915Çanakkale Project on new investments? Could you enlighten us about the future plans of your OIZ?

At Çanakkale OIZ, based on our occupancy rate of 98%, we initiated the zone expansion project in parallel with the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project and we are trying to meet the increasing need for industrial parcels. In our new site, which is adjacent to our current zone, we will be responding to the investment demands from major cities. Not only will our city become a center of attraction, but it will also be making a great contribution to the national economy. The entire business world agrees that our country's sustained development relies on qualified workforce employment and value-added production. At Çanakkale OIZ, we intend to increase added value in production, adopt production methods of higher technology allowing for sustainable production, climb the ladder of global and national value systems and run this process through a sound and informed policy of environmental management. Going forward, our goal is to become an industrial zone that has fulfilled all its infrastructural needs and developed a capacity for high-quality and low-cost productions, as well as a strong competitive edge, ability to act together, the necessary wisdom and skills to benefit from the collaboration of universities and the industry, and a close involvement with world class production technologies. ●

“Sanayiciler İçin Çekim Noktası Olacağız.”

“We will be a Center of Attraction for Industrialists.”

ŞADAN DOĞAN Biga Organize Sanayi Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanı
Biga Organized Industrial Zone Chair of the Board

Sayın Doğan, OSB'nizi bize kısaca tanıtabilir misiniz? Hangi sektörlerden kaç firma burada faaliyet gösteriyor? Nasıl bir ekonomik büyüklük oluşturuyorlar?

Biga OSB Bursa-Çanakkale Karayolu güzergâhı üzerinde, Biga ilçe merkezine 17 kilometre, en yakın gümrük ve limana 20 kilometre, Çanakkale Havaalanı'na 75 kilometre ve Bandırma tren istasyonu ile demir yoluna 80 kilometre mesafede bulunuyor. Ülkemiz ekonomisinin lokomotifleri olan İstanbul, Bursa ve İzmir'e yakınlığı da OSB'yi avantajlı kılan bir diğer önemli faktördür. “Karma bir OSB” olan Biga OSB'de, ağırlıklı olarak demir-çelik sektörü ve mobilya sektörlerinden firmalar bulunmaktadır. OSB'mizin batısında kalan yaklaşık 50 hektar (500.000 metrekare) büyüklüğündeki bölüm Biga OSB genişleme alanı olarak 3 Ekim 2019 tarihinde onaylandı. Halen bu alanda farklı büyüklüklerde 23 sanayi parselini ihtiva eden taslak imar planı Bakanlık onayına sunulma aşamasında ve bu yöndeki çalışmalar devam ediyor. Bugün itibarıyla yaklaşık olarak 1800 kişi istihdam edilmekte olup, tüm tesisler çalıştığında ve genişleme tamamlandığında bu sayının toplamda 3000-3500 kişiye ulaşacağı öngörülmektedir.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin hem bölgeye hem de OSB'nize ne gibi katkılar sağlayacağını düşünüyorsunuz? Özellikle dış ticaret ve lojistik özelinde nasıl bir dönüşüm bekliyorsunuz?

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin yapılmasının, Avrupa'ya ihraç edilen ürünlerin deniz ulaşımı sebebiyle oluşan zaman kaybını büyük ölçüde azaltacağından, öncelikle Avrupa ülkeleri ve diğer dünya ülkelerine yapılan ihracata büyük bir katkısı olacaktır. Güney Marmara'nın önemli sanayi merkezlerinden Biga Organize Sanayi Bölgesi, inşası süren 1915Çanakkale Köprüsü'nün faaliyete geçmesi ile ihracat ağırlıklı üretim yapan sanayiciler için önemli bir çekim noktası olacaktır.

1915Çanakkale Projesi sizce yeni yatırımları nasıl etkileyecek? OSB'nizin geleceğe yönelik planlarından söz edebilir misiniz?
OSB'miz sanayicilerimiz için cazibe merkezi haline gelmiştir. Yurt içi ve yurt dışından

Mr. Doğan, could you give us a brief introduction to Biga Organized Industrial Zone? How many companies from which sectors operate here? In economic terms, could you give us an idea about their size?

Biga Organized Industrial Zone is located on the Bursa-Çanakkale Highway, at 17 kilometers from the town center of Biga, 20 kilometers from the nearest customs area and port, 75 kilometers from the Çanakkale Airport and 80 kilometers from the Bandırma train station and railway. Biga Organized Industrial Zone's proximity to centers like Istanbul, Bursa and İzmir, which are the locomotives of our country's economy, is its significant advantage. Biga Organized Industrial Zone is a combined OIZ that comprises mainly companies of the iron-steel sector and furniture sector. The section covering 50 hectares (500,000 square meters) in the western part of our OIZ was approved on November 3, 2019, as the Biga OIZ expansion site. The drafted development plan comprising 23 industrial parcels of varying sizes in this area is currently at the stage of presentation for the approval of the Ministry and our work continues to this end. As of today, approximately 1800 people are employed here and when the expansion is completed, this figure is expected to rise to 3000-3500.

In what ways do you think the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will contribute to the region and your OIZ? Especially in terms of foreign trade and logistics, what kind of changes do you think will take place?

Since the 1915Çanakkale Bridge and the Motorway Project will significantly reduce the loss of time experienced in the export



Yurt içi ve yurt dışından yatırımcılar müracaat ederek sanayi parseli talebinde bulunmaktadır.

Domestic and foreign investors are submitting applications for industrial parcels.

yatırımcılar müracaat ederek sanayi parseli talebinde bulunmaktadır. 1915Çanakkale Projesi bitiminde bu taleplerin hızla artacağı ve Proje'nin ülkemizin ekonomisine ve istihdamın artmasına önemli ölçüde faydalı olacağı düşünülmektedir. ●

operations to Europe due to the problems encountered in maritime transport, it will contribute in a major way to the export activities firstly to Europe then to the rest of the world. As one of the foremost industrial centers of South Marmara, Biga Organized Industrial Zone will become a key center of attraction for industrialists specializing in export produce, once the 1915Çanakkale Bridge, which is currently under construction, becomes operational.

In your opinion, what will be the impact of the 1915Çanakkale Project on new investments? Could you enlighten us about the future plans of your OIZ?

The OIZ has already become a center of attraction for industrialists. Domestic and foreign investors are submitting applications for industrial parcels. It is anticipated that by the completion of the 1915Çanakkale Project, the demands will swiftly multiply with very positive impacts on employment rates and the growth of our national economy. ●





**“Güçlü Bir Pazar Oluşacak,
Rekabet Gücü Artacak.”**

**“We will See the Formation
of a Strong Market with
Increased Competitive Power.”**

ALPER ALTINOK Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Bölge Müdürü Ezine Food Specialized Organized Industrial Zone Regional Manager

Sayın Altınok, Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’ni bize kısaca tanıtabilir misiniz? Hangi sektörlerden kaç firma burada faaliyet gösteriyor? Nasıl bir ekonomik büyüklük oluşturuyorlar?

Ezine Gıda İhtisas OSB, Çanakkale İl Özel İdaresi’nin %86, Ezine Belediye Başkanlığı’nın %7 ve Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası’nın %7 ortaklığı ile kurulmuştur. Kamulaştırması biten 136 hektarın üzerinde imar uygulama işlemi (Parselasyon İşlemi) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından onaylanmış, Tapu ve Kadastro Müdürlüğü işlemleri tamamlanmıştır. Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi’nin yol, içme suyu, atık su, yağmur suyu, atık su paket arıtma tesisi, telekom altyapı şebekesinden oluşan altyapı yapım işi ihalesi 26.03.2019 tarihinde tamamlanmıştır. Altyapı yapım işlerine ait sözleşme tasarısı



Mr. Altınok, could you give us a brief introduction to Ezine Food Specialized Organized Industrial Zone? How many companies from which sectors operate here? In economic terms, could you give us an idea about their size?

Ezine Food Specialized OIZ was co-founded by Çanakkale Special Provincial Administration with 86% partnership, Ezine Municipality with 7% partnership, and Çanakkale Chamber of Commerce and Industry with 7% partnership. Parcelation procedures of 136 hectares of expropriated land were approved by the Ministry of Industry and Technology, and all relevant procedures were completed by the General Directorate of Land Registry and Cadaster. Ezine Food Specialized Organized Industrial Zone’s infrastructure construction project tender comprising works on roads, drinking water, wastewater, rainwater, package plant for wastewater treatment, and telecommunications infrastructure network, was completed on 26.03.2019. The contract draft for infrastructure

25.04.2019 tarihinde imzalanmış olup, 26.04.2019 tarihinde yer teslimi yapılmıştır. Ezine Gıda İhtisas Organize Sanayi Bölgesi Çanakkale-İzmir karayolu üzerindedir. Bandırma’ya 185 kilometre, Kepez Limanı’na 45 kilometre, Çanakkale Havalimanı’na 50 kilometre ve 1915Çanakkale Köprüsü’ne 82 kilometre uzaklıktadır. OSB’imiz 91 adet parsel ve 727.657 metrekare satılabilir sanayi parseline sahiptir.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’nin hem bölgeye hem de OSB’nize ne gibi katkılar sağlayacağını düşünüyorsunuz? Özellikle dış ticaret ve lojistik özelinde nasıl bir dönüşüm bekliyorsunuz?

Bu bölgede normalde ulaşım sıkıntılı olduğu için firmalar da sıkıntı çekiyor. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’nin hayata geçmesiyle bizi tercih edenlerin sayısı da arttı. Bu sebeple biz de bölgemizde güçlü bir pazarın oluşacağını ve rekabet gücünün artacağını da düşünüyoruz. Bölgemize ve OSB’mize çok faydalı olacaktır.

1915Çanakkale Projesi sizce yeni yatırımları nasıl etkileyecek? OSB’nizin geleceğe yönelik planlarından söz edebilir misiniz?

Köprü bizim yatırımcılarımızın Ezine OSB’yi tercih sebebi oluyor. Ulaşım sıkıntısının ortadan kalkması OSB ve Çanakkale’de yatırım yapmak isteyen diğer yatırımcıları da Çanakkale’ye çekiyor. 1915Çanakkale Projesi, ortak çevre politikalarının oluşturulmasına katkı sağlayacak, ölçek ekonomilerinin oluşturulmasına ön ayak olacak, firmaların rekabet güçlerinin artırılmasına yardımcı olacak, farklı üretim yapan firmalar arasında projelerin başlatılmasına ve onların devam ettirilmesine katkı sağlayacak. İstihdam artacak, sosyo-ekonomik gelişmişlik artacak, Ezine ve Çanakkale’ye olduğu kadar bölgeye de büyük fayda sağlayacaktır. ●

construction works was signed on 25.04.2019 and the zone was delivered on 26.04.2019. Ezine Food Specialized Organized Industrial Zone is located on the Çanakkale-İzmir Highway at 185 kilometers from Bandırma, 45 kilometers from Kepez Harbor, 50 kilometers from Çanakkale Airport, 82 kilometers from the 1915Çanakkale Bridge. The OIZ has 91 parcels and 727,657 square meters of tradeable industrial parcels.

Köprü bizim yatırımcılarımızın Ezine OSB’yi tercih sebebi oluyor.
The bridge is giving our investors a reason for choosing Ezine OIZ.

In what ways do you think the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will contribute to the region and your OIZ? Especially in terms of foreign trade and logistics, what kind of changes do you think will take place?

Since transportation in this region is not without its problems, the companies are suffering. With the actualization of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project, there has been an increase in the number of people who chose us. For that reason, we believe that we will see the formation of a strong market in our region with increased competitive power. Both our region and our OIZ will no doubt benefit a great deal from the Project.

In your opinion, what will be the impact of the 1915Çanakkale Project on new investments? Could you enlighten us about the future plans of your OIZ?

The bridge is giving our investors a reason for choosing Ezine OIZ. The elimination of difficulties related to transportation is fast becoming a factor that attracts new investors to the OIZ and Çanakkale. The 1915Çanakkale Project will contribute towards the development of shared environmental policies, initiate economies of scale, help the companies increase their competitive power, and support the initiation and continuation of projects co-ventured by companies operating in different production areas. Employment rate will increase, socio-economic development will be enhanced. The Project will introduce many benefits not only to Ezine and Çanakkale but the entire region. ●

©CEMAL EMDEN





1915ÇANAKKALE'DEN EĞİTİME UYGULAMALI KATKI

1915ÇANAKKALE'S CONTRIBUTION OF APPLIED LEARNING OPPORTUNITIES

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP)

kapsamında, Gelibolu İlçe Millî Eğitim Müdürlüğü'nce belirlenen okullarda "Tasarım Beceri Atölyeleri" kuruldu. Bugüne kadar 700'e yakın öğrencinin yararlandığı atölyelerde müzik, drama, yazılım, robotik kodlama gibi farklı konularda eğitim veriliyor.

Within the framework of the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project's Community Level Assistance Program (CLAP), "Design Skills Workshops" were launched in schools selected by the Gelibolu Provincial Directorate of National Education. So far, nearly 700 students have benefited from these workshops on various subjects including music, drama, software and robotic coding.

02.11.2021, Eşref Bitlis
İlkokulu Saz Kursu.
02.11.2021, Org. Eşref Bitlis
Primary School 'Saz' Class.

MİLLÎ Eğitim Bakanlığı'nın ülke genelinde başlattığı "Tasarım Beceri Atölyeleri", öğrencilere kendi ilgi, yetenek ve mizaçları doğrultusunda pratikler kazandırmayı amaçlayan bir uygulamalı eğitim programı. Bu program dahilinde Gelibolu'daki ilk ve orta okullarda müzik, drama, yazılım ve yaşam beceri atölyeleri oluşturulmasına karar veren Gelibolu İlçe Millî Eğitim Müdürlüğü, 2019 yılında 1915Çanakkale yönetimine destek için başvuruda bulundu. 1915Çanakkale Projesi'nin Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP) hemen devreye sokuldu.

İlk aşamada, Gelibolu İlçe Millî Eğitim Müdürlüğü'nde Millî Eğitim Müdürü Tahir Karaca, Eğitim Öğretim Şube Müdürü Ahmet Can, Proje Halkla İlişkiler Uzmanları Baran Demirpençe ve Tuna Karakuş, Proje Koordinatörü Perihan Dündar ve TDDP Proje Koordinatörü Muharrem Karakuş ile Proje Saha Müdürü Mahmut Sevgi'nin katılımıyla bir toplantı düzenlendi. Atölyeler

INTRODUCED nationwide by the Ministry of National Education, "Design Skills Workshops" is an applied education program aiming to equip students with practical skills compatible with their interests, talents and dispositions. Gelibolu District Directorate of National Education decided to organize music, drama, software and life skills workshops in primary and secondary schools across Gelibolu as part of this

03.11.2021, Gazi Süleymanpaşa İlkokulu Hacivat-Karagöz Gösterimi.
03.11.2021, Gazi Süleymanpaşa Primary School Traditional Turkish Puppet Theater Performance of 'Hacivat-Karagöz'.



ATÖLYE KURULAN OKULLAR SCHOOLS HOSTING THE WORKSHOPS

Gazi Süleyman Paşa İlkokulu Çok amaçlı salon olarak kullanılan eğitim sınıfına drama atölyesi oluşturmak için parke döşeme, kukla ve kukla sahnesi desteği verildi. Bu salonda müzik eğitimleri, tiyatro ve koro çalışmaları yapılıyor. Kızılay Haftası gibi özel etkinliklerde de drama atölyesinin imkânları kullanılıyor.

Orgeneral Eşref Bitlis İlkokulu Müzik sınıfı yapıldı ve Halk Eğitim Merkezi ile planlanan ukulele derslerine başlandı. Ukulele dersleri Halk Eğitim'den gelen öğretmenle birlikte okul saatlerinde düzenleniyor. Akşam saatlerinde yetişkinlerin de katılabildiği bağlama dersleri veriliyor.

Namık Kemal Ortaokulu Drama sınıfı için parke döşeme, puf koltuk, kukla ve kukla sahnesi desteği verildi. Bu sınıf, müzik eğitiminden masa tenisine kadar farklı sosyal etkinlik ve aktiviteler için de kullanılıyor.

Piri Reis İlkokulu Okula müzik sınıfı desteği sağlandı. Halk Eğitim iş birliği ile müzik kursları düzenleniyor.

Hakimiyeti Milliye Ortaokulu Robotik kodlama ve yazılım sınıfı açıldı. Bilişim teknolojileri konusunda atölyeler düzenleniyor.

Bolayır Şehit Nuriye Ak Ortaokulu Drama sınıfının açılması için orta oyunu seti, kukla, puf, sahne için parke döşemesi, sandalye gibi destekler sağlandı.

Ayrıca Balabancık, Bolayır okullarına Bilgisayar sınıfı kurulumu için bilgisayar desteği verildi. Gelibolu Yeniköy İlkokulu'na ise ana sınıfı malzemesi, spor malzemesi ve kırtasiye desteği verildi.

Gazi Süleyman Paşa Primary School Parquet flooring, puppets and a puppet theater were provided for the setup of a drama workshop in the multipurpose hall which accommodates music classes, theater and choir practices. The drama workshop's facilities are also used in special events like the Red Cross Week.

Orgeneral Eşref Bitlis Primary School A music classroom was set up and ukulele classes were launched in collaboration with the Public Education Center. The ukulele classes take place during school hours and are delivered by a visiting teacher from the Public Education Center. For the evenings, there is a bağlama class which is also open to adults.

Namık Kemal Secondary School Parquet flooring, bean bags, puppets and a puppet theater were provided for the drama classroom which is used also for other social events and activities including music classes and table tennis.

Piri Reis Primary School A music classroom was provided for the school. Music classes are run in collaboration with the Public Education Center.

Hakimiyeti Milliye Secondary School Robotic coding and software classes were launched. Workshops are run on information technologies.

Bolayır Şehit Nuriye Ak Secondary School In preparation for the launch of drama class, materials for "orta oyunu" (a genre of traditional Turkish theater), puppets, bean bags, parquet flooring for the stage, and chairs were provided.

In addition, computers were provided for Balabancık, Bolayır schools. Gelibolu Yeniköy Primary School was provided with preschool materials, sports materials and stationery.

27.09.2021, Namık Kemal Ortaokulu.
27.09.2021, Namık Kemal Middle School.



"GELİBOLU EĞİTİM KENTİ OLACAK" "GELİBOLU WILL BECOME A CITY OF EDUCATION"

Sayın Karaca, ne zamandır eğitimcisiniz, nerelerde görev yaptınız?

Mesleğime 2006 yılında Gelibolu'da başladım. Hâlâ Gelibolu'da çalışıyorum. Trabzon ve Keşan'da da görev yaptım. Keşan'da Bilişim Lisesi'nde çalıştım. Bilişim Lisesi Bakanlığımızın projesi olduğu için oraya atamayla gittim. Aşağı yukarı 15 yıldır Gelibolu ve çevresinde eğitim alanında çalışıyorum. Stajyer olarak geldiğim Gelibolu'da beş yıldır İlçe Eğitim Müdürlüğü görevini sürdürüyorum.

Tasarım beceri atölyeleri Gelibolu'da nasıl hayata geçti?

Tasarım beceri atölyeleri 2023 eğitim vizyonu kapsamında başlatılan bir proje. Çocukların sadece eğitim ve öğretimleriyle değil, aynı zamanda becerileriyle de gelişmelerini amaçlıyoruz. İlkokul öğrencilerinin, özellikle altı yaş grubundan başlayarak, farklı alanlardaki yönelimlerini geliştirmek istedik. Tabii bu atölyelerin ivedi olarak yapılması gerektiği için, finans kaynakları ve proje ortakları gerekiyordu. Bu konuda da, ilçemize en büyük desteği veren 1915Çanakkale yetkilileri ile görüştük. İlçemize altı tasarım beceri atölyesi kazandırdılar. Bunların dört tanesi ilkokula, iki tanesi ortaokula yapıldı. Gazi Osman Paşa İlkokulu'na, Namık Kemal Ortaokulu'na ve Bolayır Şehit Nuriye Ak İlköğretim Okulu'na drama sınıfları yapıldı. Piri Reis İlkokulu'nda, Roman vatandaşlarımızın ağırlıkta olması nedeniyle, müzik sınıfları yapıldı. Yine köylerimizden gelen öğrenciler için taşıma merkezi olan Hâkimiyeti Milliye Ortaokulu'na da bilişim atölyesi yapıldı.

Bir eğitimci olarak bu atölyelerin önemini nasıl değerlendiriyorsunuz?

Bir örnek, kurduğumuz yaşam beceri atölyesi... Bu atölyede çocuğumuz öğretmen gözetiminde ütü yapıyor. Masayı temizliyor, bulaşık yıkıyor veya yemek yapıyor. Birçok bilişim sınıfında 3D yazıcımız var. Çocuklar hayalini kurdukları şeyleri yapabiliyor, öğrendiklerini pratiğe dönüştürüyor. Velilerimiz de bu konularda daha hassas davranıyorlar. Sonuçta çocuklarımızın farkındalıkları artıyor. Velilerimiz artık okulda öğrenimin sadece defter kitapla olmadığını, iş yapılarak öğrenilebileceğini görüyor, dolayısıyla destekler de arttı. Kendileri de kullanıyorlar. Mesela Halk Eğitim Merkezi'mizde bilişim sınıfımızı biz bilgisayar kursu olarak da kullanıyoruz.

Mr. Karaca, for how long have you served as an education professional? Could you name the places you have worked at?

I started the profession in 2006 in Gelibolu and I still work here. I also served in Trabzon and Keşan. In Keşan, I worked at the Informatics Highschool which is a project developed by our Ministry, so I was assigned to that post. For about 15 years, I've been working in and around Gelibolu in the field of education. I originally came to Gelibolu as an intern and for the last five years, I have been serving as the District Director of Education.



Tahir Karaca - Gelibolu
Millî Eğitim Müdürü.

Tahir Karaca - Gelibolu District
Director of National Education.

Could you talk us through the process by which design skills workshops were actualized in Gelibolu?

Design skills workshop is a project initiated as part of the 2023 Vision pertaining to education. Our objective is to help children develop not just academically but also in terms of their skills. We wanted to encourage the diversified orientations of primary school children, starting from 6-year-olds. These workshops had to be up and running as soon

as possible so we were in urgent need of financial resources and project partners. So we met with the 1915Çanakkale executives who in turn became the greatest sponsors of our district. They provided us with six design skills workshops. Four of these were set up in the primary school and two in the secondary school. Gazi Osman Paşa Primary, Namık Kemal Secondary and Bolayır Şehit Nuriye Ak Primary Schools got drama classrooms. Piri Reis Primary got music classrooms on account of the Romani majority living in that neighborhood. An IT workshop was set up in Hakimiyeti Milliye Secondary School which is the transfer center for our students travelling from the villages.

As an education professional, what are your thoughts on the significance of these workshops?

I would like to give an example from the life skills workshop we have set up... In this workshop, our child irons, clears the table, washes the dishes or cooks while supervised by a teacher. In many of our IT classrooms, we have a 3D printer. Children can do whatever they dream of, put into practice what they have learned. The parents are also approaching the issue with renewed sensibilities which helps increase our children's awareness. The parents now realize that schooling is not just about books and notepads, it also has practical aspects. So they have become more supportive. They also use the facilities themselves. For example, we use the IT classroom in our Public Education Center for a computer skills class.

Şimdiye dek atölye çalışmalarlarıyla ne gibi sonuçlar alındı?

Altı okulumuzda 670 civarında öğrencimiz atölyeye katıldı. Bilişim kursu görenler, yaşam ve beceri atölyesine katılanlar sertifikalarını aldı. Ayrıca drama eğitimi veriyoruz. Örnek veriyorum, şu anda Gazi Süleyman Paşa İlkokulu'muzda, üniversitemizle beraber Halk Eğitim üzerinden drama kursu açıyoruz. Kurstan 40 öğrencimiz yararlanıyor. Yani bu bir başlangıçtı ve bizim için gerçekten çok iyi bir düzeyde devam ediyor. İnşallah birkaç yıl içinde etkilerini görmeye başlayacağız. Bunun ardından katılımlar da artacaktır. Bu konuda da bize sınırsız destek veren ÇOK A.Ş.'ye ve çalışanlarına çok teşekkür ediyorum.

Çok uzun süredir Gelibolu'da görev yapıyorsunuz.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin bölgeye ne gibi katkıları olacak?

Gelibolu zaten 30 bin nüfuslu merkez bir ilçe. Genelde emeklilerin yaşadığı bir kent olmasına rağmen vizyonu değişmeye başladı. Eğitim kenti olmaya, turizm kenti olmaya başladık. Yani insanlar sırf köprüyü merak edip, Gelibolu'ya geliyorlar. Gelibolu'nun tarihi yerlerini geziyorlar. Çanakkale Savaşları nedeniyle Gelibolu'nun bir bilinirliği vardı kuşkusuz ama Proje bunu daha da artırdı; buradaki turizm bilincine katkı verdi. İnsanlar 1915Çanakkale Köprüsü'nün Gelibolu için değerli olduğunun farkındalar. Türkiye'nin en büyük projesinin buraya uygulandığının farkındalar. Bakış açıları, ufukları, vizyonları değişmeye başladı.

Şimdiden görülen etkileri söylediniz. İlerleyen yıllarda

Proje Gelibolu'yu ne yönde etkileyecek, değiştirecek sizce?

Gelibolu Türkiye'nin en büyük lojistik merkezi olacak. Benim kendi görüşüm bu. Üretimin yayıldığı, Avrupa'ya çıktığı, İzmir'e gittiği, İstanbul'a dağıldığı, Türkiye'nin önemli noktalarına geçişin sağlandığı yer olacak. Aynı zamanda bu köprüyle beraber İstanbul'a olan mesafemiz kısaldığı için gününbirlik turizm kenti olacak. Tarihi kent olma özelliği daha da öne çıkacak. Ayrıca eğitim kenti olacak burası. Biz 10 yıl sonra göreceğiz ki Gelibolu'da birçok fakültesi olan, bir ya da iki üniversite, özel üniversite ya da devlet üniversitesi açılacak. Ulaşım kolaylığı sayesinde Gelibolu tamamen değişecek.

What is the outcome of the workshops so far?

In our six schools, about 670 students attended workshops. Those who took the IT course, and life skills workshops received their certificates. At the moment, we are offering a drama course at Gazi Süleyman Paşa Primary School in collaboration with the university via the Public Education Center. We have 40 students attending the course. This was a beginning and for us it is progressing at a very satisfactory rate. Hopefully, we will all see the positive impacts in a few years. After that, there will be more participation. I would like to thank ÇOK A.Ş. and its employees who gave us limitless support in this endeavor.

As someone who has been serving the community in Gelibolu for a very long time, in what ways do you think the 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project will contribute to the region?

Gelibolu is already a central district with a population of 30 thousand. Even though it is mostly a retired population, the city's vision has begun to change. We are becoming a city of education and tourism. People come to Çanakkale just out of curiosity about the bridge. They end up touring around the historical sites. Of course, Çanakkale already had a reputation because of the Çanakkale Wars but the Project augmented it. It contributed to the formation of tourism-oriented mindset. People are aware of the 1915Çanakkale Bridge's value for Gelibolu. They are aware that Turkey's greatest project is being executed right here. Their perspectives, horizons, visions have begun to change.

You have touched on the already visible impacts. What about the Project's future impact on Gelibolu? How do you think the Project will change the town?

Gelibolu will become Turkey's greatest logistical center. This is my personal opinion. It will be a hub from which the production spreads out to Europe, İzmir, Istanbul. It will be a point of transition into other important centers across Turkey. As the bridge will shorten our distance to Istanbul, Gelibolu will become a city of daily tourism. Its historical aspect will be more highlighted. And it will also be a city of education. In 10 years' time we will see one or two universities, public or private, with many different faculties, opening in Gelibolu. Thanks to the ease of transportation, Gelibolu will change completely.

Gazi Süleymanpaşa İlkokulu İlk-Yardım Kursu.
Gazi Süleymanpaşa Primary School First-Aid Class.

için Proje güzergâhında bulunan Yazıcızade, Camiikebir ve Alaeddin mahalleleri ile Bayırköy, Cevizli, Sütlüce, Kavakköy, Koruköy, Yülüce, Çokal, Ocaklı, Yeniköy, Demirtepe, Bolayır, Güneylü ve Kavaklıtepe köyleri ziyaret edilerek, bu yerleşimlerden taşınmalı öğrenci kabul eden ilçe merkezlerindeki okullar belirlendi.

Özellikle Roman vatandaşların çoğunlukta bulunduğu mahallelerde iki müzik atölyesi kurulmasına karar verildi. Bu atölyeler müzik aletleriyle donatıldı ve çocukların yanı sıra yetişkinlerin de nota eğitimi alıp, farklı enstrümanları tanımaları ve prova yapabilmeleri sağlandı. Bu sayede müzisyenlikle geçinen Romanların gelirlerine katkıda bulunulması planlandı. Ayrıca yedinci bir okulda gastronomi atölyesi oluşturulması için Millî Eğitim Müdürlüğü'nce planlamalara başlandı.

Atölyelerin kurulmaları için Gelibolu'da faaliyet gösteren yerel firmalar tercih edildi. Alınan resmi fiyat teklifleri değerlendirilerek işi üstlenecek yüklenici firmalara karar verildi. Kurulumların başlama dönemi Covid-19 salgını dönemine denk geldiğinden çalışmalar üst düzey sağlık önlemleri alınarak yürütüldü. Atölye kurulum malzemeleri, ilgili okul müdürlüklerine İlçe Millî Eğitim Müdürü Tahir Karaca gözetiminde kontrol edilerek tutanakla teslim edildi. ●

program and in 2019 communicated to the management of 1915Çanakkale a request for support on this issue. In response, 1915Çanakkale Project's Community Level Assistance Program (CLAP) was activated immediately.

First a meeting was held at the Gelibolu District Directorate of National Education with the attendance of the Director of National Education Tahir Karaca, Departmental Chief of Education and Training Ahmet Can, Project Public Relations Specialists Baran Demirpençe and Tuna Karakuş, Project Coordinator Perihan Dündar, CLAP Project Coordinator Muharrem Karakuş and Project Site Manager Mahmut Sevgi. In preparation for the workshops, Yazıcızade, Camiikebir and Alaeddin neighbourhoods and Bayırköy, Cevizli, Sütlüce, Kavakköy, Koruköy, Yülüce, Çokal, Ocaklı, Yeniköy, Demirtepe, Bolayır, Güneylü and Kavaklıtepe villages located along the Project route. District schools which could accept mobile students from these settlements were identified.

A decision was made to set up two music workshops in neighborhoods with concentrated Romani populations. These workshops were equipped with instruments and set up to accommodate not only children but also adults willing to learn how to read music, get to know different instruments and rehearse. This action was in line with the plan to contribute to the welfare of Romani people whose main source of income is music. Other plans are also underway at the Directorate of National Education to set up a gastronomy workshop within the premises of a seventh school.

Local firms operating in Gelibolu were chosen as suppliers for the workshops. The official price quotations were evaluated, and the contractor companies were chosen. The set-up period for the workshops coincided with the Covid-19 pandemic so the work was carried out with the highest standard of health measures in place. The workshop materials were delivered to the relevant school administrations with signed proceedings under the supervision of the District Director of National Education Tahir Karaca. ●



ÖNCELİK DEZAVANTAJLILARIN REFAHI

PRIORITIZING THE WELFARE OF THE DISADVANTAGED

1915Çanakkale Projesi bölgedeki dezavantajlı bireylere, hanelere ve gruplara yönelik özel bir program geliştirdi. Program sayesinde,

fiziksel engellilerden bakıma muhtaç bireylere, işsiz gençlerden ekonomik olarak yerinden edilen kişilere, pek çok kişinin hayatında önemli iyileşmeler sağlandı.

The 1915Çanakkale Project had developed a program to benefit disadvantaged individuals, households and groups in the region. Thanks to this program, from those with physical handicaps to those who are in need of round-the-clock care, from unemployed youth to those suffering from economic displacement, many people have experienced improvements in their lives.



1915ÇANAKKALE Projesi'nin sosyal etki çalışmaları kapsamında oluşturduğu dezavantajlılara özel program, "Sorun Analizi ve Mevcut Durum Tespiti Saha Çalışması" ile başladı. Yerleşimleri yakından inceleyen, sorunlarını, ihtiyaçlarını analiz eden ve buna yönelik çalışmalar üreten 1915Çanakkale ekipleri öncelikle verilere dayalı, kapsamlı bir rapor hazırladı. Çıkan rapora göre ihtiyaçları karşılamaya yönelik somut adımlar atıldı.

Bölgedeki dezavantajlı bireyler, iki farklı mekanizma aracılığıyla programa dâhil edildiler: Proje'nin uygulama ortağı Sürdürülebilir Kırsal ve Kentsel Kalkınma Derneği (SÜRKAL) ile birlikte yürütülen "Toplum Düzeyinde Destek Programı" ve Proje'nin Halkla İlişkiler yetkililerinin doğrudan üstlendiği "Paydaş Katılım Faaliyetleri". Sosyolog Hülya Siner öncülüğünde yürütülen program, "Beceri Geliştirme ve Pazaraya Erişim", "Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Refahı" gibi farklı alt başlıklar altında gerçekleştirildi.

Halkla İlişkiler yetkilileri ve SÜRKAL temsilcileri, dezavantajlı kişi ve hanelerin saptanmasında belirli kriterleri dikkate aldılar. Belirlenen kişiler, dezavantajlı,

THE special program developed by the 1915Çanakkale Project as part of the social impact studies kicked off with "Problem Analysis and Assessment of the Current Situation Fieldwork". After a close inspection of the settlements and a thorough analysis of needs, the 1915Çanakkale teams first produced an extensive report based on the gathered data. In accordance with this report, concrete actions were taken to meet the needs.

Disadvantaged individuals in the region were included in the program through two different mechanisms: "Community Level Assistance Program" which is run in collaboration with the Project's implementation partner Sustainable Rural and Urban Development Association (SÜRKAL) and "Stakeholder Participation Activities" undertaken directly by the Project's Public Relations specialists. Led by the sociologist Hülya Siner, the program was realized under various sub-headings such as "Skill Development and Accessing the Market", "Public Hygiene", "Safety and Welfare".

Public Relations specialists and SÜRKAL representatives observed certain criteria to determine

"ÇATIMIZI ONARDILAR. ÇOK RAHAT ETTİK."



Ahmet Palabıyık 73 yaşındayım. Beş çocuğum var. Annem 30 yıl önce sara hastalığı geçirmiş, bu yüzden iki oğlum sara hastası. Sürekli ilaç kullanmaları gerekiyor. Engelli maası alıyoruz. İki kızım evli, biri Gelibolu'da, bir kızım da Yalova'da yaşıyor. Evimiz çok kötü durumdaydı. Rutubetliydi, tavanı akıyordu. Çatının yapılmasına ihtiyacımız vardı. Bu sırada Proje'den muhtarlık aracılığıyla haberim oldu. Detaylı bir şekilde Proje'yi anlattılar. İhtiyaçlarımızı sordular. Üç kez erzak ve temizlik malzemesi getirdiler. Çatımızı onardılar. Çok akardı; sıvalar, tavanlar dökülürdü. Leğen taşmaktan çok yorulmuştuk. Çok rahat ettik.

"THEY REPAIRED OUR ROOF. IT WAS A GREAT RELIEF FOR US."

Ahmet Palabıyık I am 73 years old. I have five children. My mother suffered from epileptic attacks 30 years ago and so two of my sons have epilepsy. They are on permanent medication. We receive a disability pension. My two daughters are married, one lives in Gelibolu and the other in Yalova. Our house was in a terrible condition. It was damp and the roof was leaking. We needed our roof to be repaired. I heard about the Project through the village muhtar's office. They told us about the Project in detail. Three times they brought supplies and cleaning materials. They inquired about our needs. They repaired our roof. It leaked a lot; the plaster was coming off the walls and the ceilings. We had gotten so tired of carrying buckets all the time. It was a great relief for us.

statüleri, cinsiyetleri, PEK (Projeden Etkilenen Kişi) faktörü ve yerleşimlerine göre Dezavantajlı Kişi Kayıt Formu'na kaydedildiler. Buna göre her bireyin dezavantajlılık puanı hesaplandı. 60 ve üstü puan alanlar "yüksek", 59-40 arası puan alanlar "orta", 39-20 arasında puan alanlar ise "düşük" olarak gruplandı. Destek değerlendirme sürecinde dezavantajlı kişiler ve haneler için ayrılan bütçe düşük, orta ve yüksek şeklinde pay edildi; buna göre önceliklendirmeye gidilip planlama yapıldı. Aynı ailede birden fazla dezavantajlı kişi bulunduğu bütçeler birleştirilerek destek sağlandı.

Proje güzergâhında araştırma yapılan 28 yerleşimde 76'sı kadın, 77'si erkek olmak üzere toplamda 153 dezavantajlı kişi saptandı. Çalışma yapılacak 16 düşük, 53 orta ve 60 yüksek dereceli dezavantajlı 129 kişi belirlendi. Planlama yapılan 129 dezavantajlı kişiden altısı çalışmalar esnasında vefat ettiğinden programa 123 kişi ile devam edildi.

Bölgede ayrıca dezavantajlı gruplara yönelik farklı önlemler geliştirildi ve uygulandı. Bu kapsamda, eğitim programları tanımlanmış tüm dezavantajlı grupları içerecek şekilde genişletildi. Gençlerin mesleki eğitimlere katılımı teşvik edildi. Dezavantajlı gruplara yardım eden merkezlerin kapasitelerinin geliştirilmesine katkı sağlandı. Dezavantajlı gruplara yönelik sağlık kampanyaları gerçekleştirildi. Böylece hiçbir kişi ve grubun Proje'nin olumsuz etkilerinden orantısız bir şekilde etkilenmemesi, kalkınmadan elde edilecek fayda ve fırsatların paylaşılmasında dezavantajlı olmaması sağlandı.

disadvantaged individuals and households. Then, these individuals were registered in the Disadvantaged Person Registration Form according to their specific disadvantage, status, gender, and PIP (Person Impacted by the Project) factor. In the light of this information, each individual's disadvantage was graded. Those who scored 60 and over were deemed "highly disadvantaged", scores between 59 and 40 were classified as "fairly disadvantaged" and scores between 39 and 20 were considered "mildly disadvantaged". During the support level evaluation process, the budget allocated for disadvantaged individuals and households was divided up into low, medium and high shares. Prioritization and planning were made according to this scale. In the case of a single family comprising multiple disadvantaged individuals, budgets were combined to provide support.

Across 28 settlements located along the Project route were identified a total of 153 disadvantaged people, including 76 women and 77 men. 129 people were specified as eligible for the activities involved. 16 of these were classified under mildly disadvantaged, 53 were fairly disadvantaged and 60 were highly disadvantaged. Of these 129 people included in the planning phase, six individuals passed away during the activities and the program continued with 123 people.

Also in the region, various measures were developed and implemented to benefit disadvantaged groups. In this context, educational programs were expanded to cover all disadvantaged groups. The youth were encouraged to participate in vocational trainings. Contributions were made towards the development of centers that help the disadvantaged groups. Health campaigns were held for disadvantaged groups. In this way, it was made sure that no one and no groups were disproportionately impacted by the negative effects of the Project and that no one and no groups were disadvantaged in terms of sharing the benefits and opportunities to be gained from the development.

“ARABA ÇOK BÜYÜK BİR ÖZGÜRLÜK.”



Neziye Yavaş 53 yaşındayım. Bir yaşındayken yapılan yanlış iğne sebebiyle yürüme engelli olduğum. Yedi defa bacaklarımdan ameliyat oldum. 26 yıl önce de

ciğerlerimden ameliyat geçirdim. Tansiyon, astım, migren hastasıyım. Midemde de rahatsızlığım var. Şu an tekerlekli sandalye kullanıyorum. Elle itirilen, eski tip bir tekerlekli sandalyem vardı, bir de devletin verdiği üç tekerlekli aracım vardı. Köprü Projesi’ni ilk kez televizyondan öğrendim. Köprü çok güzel olacak gibi görünüyor, fotoğraflarını gördüm. İnşallah ömrümüz yeter de bittiğini görürüz.

Beni gemi tutuyor. Çanakkale’ye her hastaneye gidişim eziyet oluyor. Köprü yapılıncaya kadar hastaneye gideceğim inşallah.

Buraya ihtiyaçlarımızı sormaya geldiler. İlgili Hülya Hanım ile tanıştık. Bende bir araba var, devlet vermişti, 16 yıl oldu eskidi, “yenisini isterim” dedim. Aldılar çok şükür. Araba çok büyük bir özgürlük. Eskisi artık bayırları çıkamıyordu. Yeni arabayla köy içerisinde geziyorum, temiz hava alıyorum. Çok rahat oluyor. Gelibolu’ya bile gittim. Bu araçları sadece engelliler değil yürüyen yürüyemeyen herkes kullanıyor artık. Oğlum Güneyl’de yazlık sitelerde bekçilik yapıyor. Asgari ücret alıyor, tek geçim kaynağımız oğlumun maaşı...

“THE VEHICLE GIVES SO MUCH FREEDOM.”

Neziye Yavaş I am 53 years old. When I was one, I received a faulty injection and have since suffered from a handicap that affects my walking. My legs were operated on seven times. Twenty-six years ago, I had an operation on my lungs. I have high blood pressure, asthma and migraine. I have also stomach related illness. Currently I am using a wheelchair. I’ve had an old, hand-pushed wheelchair, and a three-wheeled vehicle issued by the government. I first heard about the Bridge Project on TV. It looks like it’s going to be a beautiful bridge, I’ve seen photographs. Hopefully I will live long enough to see it finished.

I have sea sickness. Every one of my hospital visits to Çanakkale is painful. When the bridge is done, God willing, my trips to the hospital will be more comfortable.

They came here to ask about our needs. We met Hülya Hanım who is our caseworker. I told her I had a government-issue vehicle, but it is 16 years old. “I want a new one”, I said. Thank God, they bought it. The vehicle gives so much freedom. The old one could no longer go uphill. With this new vehicle, I wander around in the village, I get some fresh air. It is very comfortable. I even went to Gelibolu. These vehicles are used not only by the handicapped but everyone, regardless of whether they can walk or not. My son works as a guard at summer residential sites in Güneyli. He gets minimum wage, and his salary is our only livelihood...



“BU KÖPRÜ ÇANAKKALE’YE VERİLMİŞ BİR ÖDÜLDÜR.”



Abdulsamet Öztap 47 yaşındayım. Eşim ve iki çocuğum ile yaşıyoruz. Kamulaştırmadan dolayı nalbur dükkânı için bir yer kiralamıştım. Nalbur dükkânı için bir yer kiralamıştım. Yeni bir depo yapılması gerekiyordu. Taşınma döneminde, Allah razı olsun, çok destek gördük. Bazı muhalifler düşünmeden hemen karşı çıkıyorlar. Bu köprü Çanakkale’ye verilmiş bir ödüldür. Mesela Osmangazi

Köprüsü ile bir günde İstanbul’dan çıkıp Bursa’yı gezip dönmek mümkün artık. Şahane bir şey oldu. Bunlar hep ihtiyaçtır.

“THIS BRIDGE IS A PRIZE GRANTED TO ÇANAKKALE.”

Abdulsamet Öztap I am 47 years old. I live with my wife and our two children. Due to the expropriation, my hardware store and my storehouse were demolished. I was renting a place for the hardware store. A new storehouse had to be built. During the move, may God bless them, we received a lot of support. Some dissenters are too ready to oppose without thinking. This bridge is a prize granted to Çanakkale. For example, the Osmangazi Bridge makes a day trip from Istanbul to Bursa possible. It is wonderful. These are all things that people need.

“ÇOK FAZLA YARDIM GELDİ.”



Mehmet Karaatlı 54 yaşındayım. Geçirdiğim bir rahatsızlıktan dolayı bir ayağım kesildi. Engelli maaşı alıyorum. Babamdan kalma evde yaşıyorum. Elektrikli arabam vardı ancak akü probleminden dolayı zorluklar yaşıyordum. Bana akülü araç aldılar. Proje ile birlikte balıkçılara ağ aldılar, bana araç verdiler, halka tohum verdiler. Bu Proje olmasaydı bunların hiçbiri olmazdı. Çiftçilere tarım

aletleri verdiler. Bunlar hep köyümüze katkıdır. Çok fazla yardım geldi. Buradan yol geçeceğini duyanlar çok fazla arsa aldı. Herkes yol geldi diye teşekkür ediyor.

“WE RECEIVED A LOT OF HELP.”

Mehmet Karaatlı I am 54 years old. My foot got amputated because of an illness I suffered. I am on disability benefits. I live in a house I inherited from my father. I had an electric vehicle, but I was having battery problems. They bought me another battery electric vehicle. As part of the Project, they bought nets for the fishermen, they gave me a vehicle, they gave the people seeds. If it wasn’t for the Project, none of that would happen. They gave the farmers agricultural tools. These are all contributions to our village. We received a lot of help. Those who heard that a road would pass through here bought a lot of land. Everyone is thankful for the road.

Kimlere Ulaşıyor?

- Tek ebeveyn veya yaşlı kişi tarafından geçindirilen haneler,
- İşsiz genç veya gençler tarafından geçindirilen haneler,
- Dul kişiler,
- Göçmenler, mülteciler,
- Etnik gruplar,
- Okuma-yazması olmayanlar,
- Kamulaştırma sebebiyle toplam arsalarının %70’inden fazlasını kaybeden çiftçiler,
- Düşük gelirli geniş aileler (özellikle işsiz aile üyelerinin olduğu),
- Mevsimlik tarım işçileri,
- Engelli kişiler,
- Aile desteği olmayan yaşlılar ya da bakıma ihtiyacı olanlar,
- Hiç arsası olmayan kişiler,
- Açlık sınırındaki/sınırının altındaki kişiler,
- Fiziksel olarak yerinden edilmiş kişiler,
- Ana geçim kaynağını yitirmiş, ekonomik olarak yerinden edilmiş kişiler,
- Evsiz, etkilenen kişiler,
- Çok etkilenen kiracılar. ●

Who are Accessed?

- Household that rely on the income of a single parent or an elderly person,
- Households that rely on the income of unemployed youth,
- The widowed,
- Immigrants, refugees,
- Ethnic groups,
- The illiterate,
- Farmers who lost over 70 percent of their land due to expropriation,
- Large families with low income (especially those with unemployed family members),
- Seasonal agricultural workers,
- The disabled,
- The elderly with no family support or in need of care,
- People with no land ownership,
- People at or under the hunger threshold,
- Physically displaced people,
- People who lost their main source of income and are economically displaced,
- Homeless, impacted people,
- Tenants who are very much impacted. ●

HELLESPONT'TAKİ GEMİLERDEN SERAMİK GEMİLERE FROM BOATS ON THE HELLESPONT TO CERAMIC BOATS

İnsan, hayvan, mitolojik yaratık figürlerinin yanı sıra yelkenli gemi betimlemeleriyle de dikkat çeken geleneksel Çanakkale seramikleri, bölgedeki kültürel zenginliğin günümüze aktarılmasında önemli bir rol üstlenir. Kendine has biçimsel özelliklere sahip Çanakkale seramikleri yurt içi ve yurt dışında pek çok müzenin koleksiyonunda yer almaktadır.

Decorated with depictions of sailboats as well as human figures, animals and mythological creatures, Çanakkale's ceramics are themselves

vessels transporting the cultural heritage of the region to contemporary times. Instantly recognizable in their unique forms, Çanakkale's ceramics are featured in the collections of many museums both at home and abroad.

FATİH KARAGÜL  FATİH KARAGÜL ARŞIVI

"GELENEKSEL Çanakkale Seramiği" hakkında bir şeyler söylememiz gerektiğinde, yalnızca Çanakkale'nin merkezinde üretilmiş olan seramikleri konu edinmek çok doğru bir yaklaşım olmaz. Ne var ki genelde sanat tarihçileri ve arkeologlar, özeldi ise seramikçiler görselliği ile ön plana çıkmış olan ve Çanakkale'nin merkezinde üretilmiş polikrom (çok renkli)

ANY informed article about "Traditional Çanakkale Ceramics" needs to concern itself with a lot more than the works produced in the center of the city. Nevertheless, when art historians, archeologists and ceramic artists talk about the subject, they more often than not refer to polychrome (multicolored) ceramics that were produced in the center of Çanakkale and stand out with their visual appeal. Yet

seramikleri kastederler. Oysa ki bu seramiklerin geçmişi bundan daha farklıdır. Bu fark hem tarihlendirme hem de üretim alanları ile ilgilidir.

Konu edindiğimiz seramikler terminolojik olarak değerlendirildiğinde gözenekli ürünler grubu kırmızı renkli çömlekçi çamurundan imal edilmişlerdir. Şekillendirilmiş çamur tamamen kurumadan önce genellikle açık renkli başka bir topraktan hazırlanmış bulamaç kıvamındaki toprak ile astarlanmıştır. Böylelikle sır altına çizilecek olan desen ve kullanılan renkli sıranın göze daha hoş görünmesi sağlanmıştır. Bu yöntem, Çanakkale ve çevresine Türkler yerleşmeden

the history of these ceramics consists of so much more. A thorough study must take into account not only the date but also the locality of production.

Terminologically, the ceramics-in-question were made with red clay from the group of porous products. The shaped clay was lined with emulsified earth of a lighter shade before it dried, which added a certain visual appeal to the colored glaze and the pattern set to be drawn under it. This method shows some resemblance to the East Roman ceramics which were produced before the Turks settled in Çanakkale and its environs. It is possible to observe a similar process during the time of the chiefdoms,



Nusret, Fatih Karagül, 2014, seramik heykel, pekişmiş çini ve porselen astar, 113 santimetre. Nusret, Fatih Karagül, 2014, ceramic sculpture, stiffened china and porcelain lining, 113 centimeters.

önce üretilen Doğu Roma seramikleri ile paralellik gösterir. Beylikler dönemi ve ardından gelen Osmanlı İmparatorluğu ve sonrasında Cumhuriyet'in ilk yıllarında da benzer bir süreç söz konusudur.

Şekillendirilip astarlanan seramikler odun ateşi yakılan fırınlarda pişirilerek ilk safhası tamamlanmıştır. Ardından toprak alkali metallerle bezenen yüzeyler şeffaf ve renkli sırlarla ikinci kez pişirilmiştir. Bu pişirimlerin ilki yaklaşık 800-900 derece aralığında, ikincisi ise kullanılan sırdaki kurşunun miktarına bağlı olarak 940-1100 derecede gerçekleştirilmiş olmalıdır. Yüzey araştırmalarından elde edilen örneklerin incelenmesinde, kimi seramiklerin yeterli sıcaklıkta pişmediği kiminin ise fazla ısıda pişerek hem zemine hem de birbirlerine yapışmış oldukları ve ıskartaya ayrıldıkları görülmüştür. Özellikle Akköy'de bu tür pişirim hatası olan örneklerle fazlasıyla rastlanmıştır.

Yöreden Elde Edilen

Hammaddeler

Seramiklerin şekillendirilmesinde, atölyelerin bulunduğu yakın çevredeki kaynakların kullanılması yoluna gidilmiştir. Ezine Akköy'de yer altından çıkartılan farklı nitelikteki toprakların harmanlanmasıyla oluşturulan çömlekçi kili uygun kompozisyona sahip olabilmekte iken, Evciler'de yine yöredeki mikalı kil, Çanakkale merkezdeki çömlek üretiminde ise Eceabat kili şekillendirme için tek başına yeterli olmuştur. Bu kil yatağının Çanakkale Boğazı'nın altından geçerek Esenler mevkiine dek devam ettiği yerel çömlekçiler tarafından bilinmektedir. Biga'daki çömlekçilerin kullandıkları çamur özellikleri hakkında maalesef yeterli bilgi bulunmamaktadır. Bu konu ile ilgili detaylı araştırmalar yapılması gerekli ise de Biga Çayı kenarlarında yer yer bulunabilecek ikincil kil yatakları, çömlekçilik için ideal olmalıdır. Bu tür yataklar hem plastiklik hem de bünyelerinde barındırdıkları diğer bileşimler nedeniyle, çömlekçilik tarihinde her zaman tercih edilir olmuşlardır. Bu yüzdendir ki, bataklık ve su kenarlarında doğup gelişen ilk köy toplumlarından günümüze, seramik üretimi aynı paralelde devam etmektedir.

Astarlama için kullanılan beyaz renkli pişen kilin ise Karantina adlı günümüzde Güzelyalı olarak adlandırılan bölgeden elde edildiği kaydedilmiştir. Kullanılan renklendiriciler için yeşil ve farklı tonlarda kullanılan bakır

then followed by the Ottoman Empire, and finally the early years of the Republic.

After the shaping and glazing process, the ceramics were fired in wood-fired kilns which marked the completion of the first phase. Then the surfaces were covered with alkaline earth metals and fired for the second time with transparent and colored glaze. The first firing must have occurred at a temperature of 800-900 degrees and the second at 940-1100 degrees depending on the volume of lead in the glaze. The study of artefacts recovered from surface explorations revealed that some ceramics had not been fired at adequate temperatures, and others, having been fired at excessively high temperatures, had stuck both to the base and each other and thus been discarded. A great many artefacts displaying such firing errors were found especially in Akköy.

Raw Materials Obtained from the Region

The resources used in the shaping of ceramics were often those that were found in the close vicinity of workshops. The potter's clay, which was made from a blend of different kinds of earth excavated in Ezine Akköy, had the right composition. But so did the micaceous clay locally found in Evciler, and the clay found in Eceabat was also entirely adequate in itself for the making of ceramics in Çanakkale's center. It was well known among the local potters that this clay vein ran under the Çanakkale Strait and continued all the way to Esenler. Unfortunately there isn't enough information about the clay used by the potters in Biga. Although further research needs to be conducted on the subject, it would be fair to suppose that the secondary clay veins, which were dispersed along the shores of the Biga Creek, must have been ideal for pottery. Due to their plasticity and the nature of other components in their composition, such veins have always been preferable through the history of pottery. Consequently, production of ceramics has continued without cease since the early days of village societies that came to being on the shores of swamps and waters.

The white clay used for the lining was recorded to have been obtained from Karantina, a region currently known as Güzelyalı. Prof. Erdinç Bakla clarified in a presentation that the copper oxide used for coloring in green and other tones was obtained from Biga, and the antimone used for yellow coloring was obtained from Atikhisar Dam and its environs.

When it came to glazing, the use of transparent glaze continued. The only essential raw material needed for accentuating the transparency and the vibrant colors of the oxides was lead. The use of lead oxide, possibly minimum and litharge in the making of glaze has recently been

Çanakkale seramikleri

insan, hayvan ve

mitolojik yaratık

betimlemeleri ile dikkat

çekicidir.

Çanakkale ceramics

are interesting with

their unique forms

and depictions of

humans, animals, and

mythological creatures.

oksitin Biga'dan, sarı renk için gerekli antimonun, Atikhisar Barajı çevresinden temin edildiğini Sayın Erdinç Bakla bir sunumunda belirtmiştir.

Sırlamada ise yine önceki devirlerde olduğu gibi şeffaf sır kullanılmıştır. Bu sırrın hazırlanmasında şeffaflık ve oksitlerin canlı renklerini ortaya çıkartmak için gerekli yegâne hammadde kurşundur. Kurşun oksit, muhtemelen minyum veya mürdesenk şeklinde kullanılarak hazırlanan sırlar, son dönemde yerini zararsız olan boraks kullanımına bırakmıştır. Bu yüzdendir ki, boraksla hazırlanan sırların hem renkleri cansız hem de sır yüzeyinin parlaklığı daha azdır. Dolayısıyla ilginç biçimleri ile dikkat çeken canlı renklere sahip geleneksel Çanakkale seramiklerinin kalitesi düşmeye başlamıştır.

Tarihlendirme Tartışmaları

İlginç biçimleri ile kendine has biçimsel özellikleri olan Çanakkale seramikleri insan, hayvan ve mitolojik yaratık betimlemeleri ile dikkat çekicidir. Özellikle at biçimli sürahi ve kaplar bu alanda üretilmiş ve günümüzde de popülerliğini sürdüren örnekler arasında yer almaktadır.

Kaynaklarda belirtildiği şekliyle genellikle 17. yüzyıl sonlarından itibaren üretildiği aktarılan bu seramiklerin tarihlendirilmesinde, sıklıkla sanat tarihçi Prof. Gönül Öney ve arkeolog Aşkıldil Akarca gibi uzmanların yayınlarına atıflar yapılır. Örnekleri artırmak mümkündür. Bu uzmanlar yaptıkları tarihlendirmeleri, özellikle teorik ve yüzey araştırmaları, arkeolojik kazılar, müze çalışmaları gibi farklı alanlarda yaptıkları çalışmalara dayandırarak gerçekleştirirler. Öte yandan bahsettiğimiz uzmanlar, gerçekleştirdikleri kronolojik önermelerde kullandıkları verileri, Anadolu topraklarını farklı amaçlarla ziyaret etmiş olan seyyahların yayınlarına da dayandırırılar.

replaced with borax which is a much less harmful component. The colors of the glaze prepared with borax are not so vibrant and there's less of a shine on the surface of the glaze. In conclusion, there is a drop in the quality of traditional Çanakkale ceramics which used to be known not only for their interesting forms but also the vibrancy of their colors.

Debates Around Dates

Çanakkale ceramics are interesting with their unique forms and depictions of humans, animals, and mythological creatures. Especially the horse shaped jugs and bowls are still popular today.

Several sources date these ceramics to the late 17th century. Publications of experts such as art historian Prof. Gönül Öney and archeologist Aşkıldil Akarca are often referenced in the dating of these ceramics. It is possible to cite more examples.

These experts base their determinations of dates on theoretical and surface explorations, archeological excavations, and museology studies. They also base their chronological propositions on publications of travellers who are known to have visited Anatolian lands for various reasons.

While some accounts by these travellers are quite detailed and earnest, some of them contain derogatory statements. The works of Edmund Chishull (1699), Richard Pococke (1740), Richard



At başlı testiler, M. Berrin Kayman, 2003. Jugs with horse heads, M. Berrin Kayman, 2003.



Geleneksel
Çanakkale
seramiği, gemili
gaz lambası.
Traditional
Çanakkale
ceramic, boat
shaped gas lamp.

Bu seyyahların Çanakkale ziyaretlerinde kimi zaman detaylı ve ciddi değerlendirmeler yapılmışken, bazılarında ise küçümseyici ifadeler kullanılmıştır. Edmund Chishull (1699), İngiliz Richard Pococke (1740), Richard Chandler (1764), tıp doktoru James Dallaway (1794) ve botanikçi Sibthrop'un (1794) çalışmaları en sık kullanılan olan eserlerdir, konuyu merak eden okuyucular bu kaynakları detaylıca inceleyebilirler. Bu eserler incelendiğinde geleneksel Çanakkale seramiğinin 17. yüzyıldan itibaren üretilmiş olduğu bilgisine ulaşılır.

Bir kısım araştırmacı ise Ezine Akköy'deki çömlekçilerin 17. yüzyılda Çanakkale merkeze göçmeleriyle, geleneksel Çanakkale seramiklerinin üretilmeye başlamış olduğuna değinir. Akköy'den Çanakkale merkeze yaşanmış olan göçe bağlı olarak, belirtilen ifade kısmen doğru olabilir. Çünkü, ifadenin tam anlamıyla doğru olması için, 17. yüzyıla dek Çanakkale merkezde hiçbir seramik üretimi yapılmamış olması gereklidir. İlerleyen anlatımımızda, bunun aksini sunan önermeler yer alacaktır.

Oysa ki konusunda uzman bir seramikçi olan Prof. Erdinç Bakla, bu seramiklerin 1470-1964 yılları arasında üretilmiş olduklarını yapmış olduğu incelemelere dayandırarak belirtmiştir. Sayın Bakla'nın ifadesine göre seramikçi olmayan uzmanların değerlendirmelerinde yaklaşık 200 yıllık bir sapma bulunmaktadır. Bunun nedeni ise Sayın Bakla'nın Çanakkale merkezdeki seramik üretiminin, II. Mehmet'in Çimenlik Kalesi'ni inşa sürecinin başlarına dayandırmasıdır. Günümüzde Çimenlik Kalesi olarak adlandırılan "Kale-i Sultaniye" boğazların kontrol altına alınması için Boğaz'ın Anadolu yakasında 1451-1452 yılında inşa edilmiştir.

Bu konu hakkında Sayın Bakla ile yaptığımız röportajda Çanakkale merkezde üretilen seramiklerin durumunu bir kez daha değerlendirerek, gerçek anlamda bir halk sanatı ürünü olan geleneksel Çanakkale seramiklerinin başlangıcının, Çimenlik Kalesi'nin inşası ile paralellik göstermek zorunda olduğu konusunda hemfikir olarak, bu seramiklerin üretim tarihini daha da geriye çekmiş bulunmaktayız.

Chandler (1764), medical doctor James Dallaway (1794) and botanist Sibthrop (1794) are the most visited sources on this subject. A close study of their texts reveals that the origin of the traditional ceramic art of Çanakkale dates back to the 17th century.

Some researchers claim that the traditional Çanakkale ceramics were born as a result of the relocation of pottery masters from Ezine, Akköy to the center of Çanakkale in the 17th century. However, this statement is only partially true. For it to be entirely true, there would have to be no evidence of ceramic production in the center of Çanakkale prior to the 17th century. The forthcoming sections of our narrative will offer propositions that argue otherwise.

According to the expert ceramicist Prof. Erdinç Bakla, who supports his thesis with extensive studies on the subject, these ceramics were produced between 1470-1964. He argues that the studies of experts, who are not ceramicists themselves, contain anachronisms which reflect a deviation of 200 years from the chronological order. According to Prof. Bakla, ceramic production in the center of Çanakkale began with the construction of Çimenlik Fortress by Sultan Mehmed II. This structure, which was then called "Kale-i Sultaniye", was constructed in 1451-1452 on the Anatolian shore of the Strait to have control over the straits.

A comprehensive review of the ceramics produced in the center of Çanakkale in the context of an interview with Prof. Bakla convinced us that the date of origin for the true folkloric art of the traditional Çanakkale ceramics should in fact be synchronous with the construction of Çimenlik Fortress.

Even though there is currently insufficient data

Bu durumu kanıtlayacak yeterli verinin henüz olmaması, gelecekte de olmayacağı anlamını doğurmaz. Gerçekleşen bilimsel arkeolojik kazılar ışığında her gün yeni bir sürprizle karşılaşılması olasılık dahilindedir. Bu tür şaşırtıcı ve tarihi değiştiren buluntulara günümüzde sıklıkla rastlanmaktadır. İstanbul'da tüp geçit nedeniyle gerçekleşen tarihi liman kazıları ve Haydarpaşa Garı düzenleme çalışmaları sırasında bulunan ve İstanbul'un bilinmeyen geçmişine ışık tutan çalışmalar bu konuda gösterilebilecek en önemli kanıtlar arasındadır.

Akköy'deki çömlekçiliğin 14. yüzyılda başlamış olması Karesi Beyliği (1299-1361) Türkmenlerinin bölgeye yerleşmiş olmasıyla paralellik göster. 1345'te Osmanlı İmparatorluğu Karesi Beyliği topraklarının büyük bir bölümünü kendi topraklarına katmış, 1354 yılında ise Gelibolu Kalesi fethedilmiştir. 1345'ten 1452'ye kadar geçen 107 yıllık zaman dilimi içinde de insanlar yerleşik hayatlarında seramik kap kacaklar kullanmış olmalıdırlar.

Bölgesel Temalar

Seramik insanlık tarihi için en kolay şekillendirilebilir ve çok ucuz bir malzeme olduğundan, insanların günlük yaşamlarında sıklıkla kullanmak zorunda oldukları seramiklerin üretilme süreci, M.Ö. 5500'lerdeki Neolitik Çağ'dan itibaren günlük yaşamın ayrılmaz bir parçası olmuştur. Çanakkale Osmanlı topraklarına katılmadan önceki beyliklerin, Selçuklu ve Doğu Roma hakimiyetinde yaşayan halkların ürettiği seramikler karşılaştırmalı olarak incelendiğinde geleneksel Çanakkale seramiklerinden çok da farklı olmadığı rahatlıkla söylenebilir. Fonksiyon, malzeme, kullanılan kimyasallar, pişirim yöntemi, motif ve bezeme anlayışı da çok farklı değildir. Yüzyıllar içinde elbette belirli değişiklikler ve bozulmalar olmuştur, olması da muhakkaktır. Değişen ihtiyaçlara paralel olarak Çanakkale seramikleri de bu değişimden nasibini almıştır.

Değişim denince, Çanakkale için değişmeyen en önemli iki unsurun Boğaz ve rüzgâr olduğu bir gerçektir. Değişmeyen bu gerçeklere uyum sağlayabilmek için, insanlar geliştirdikleri teknolojileri ile çağa uyum sağlamaya çalışmışlardır. Çanakkale Boğazı çağlar içinde Hellespont, Dardanelles gibi adlarla anılmış, Boğaz insanlık tarihi için hep önem arz etmiştir. Su ve rüzgâr ulaşım, keşif, ticaret ve zenginlikle hep aynı paralelde olduğundan, zaman ve hız uğruna sürekli daha hızlı ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulmuştur.

Suyun ve rüzgârın gücü mitolojik hikâyelerle

to support this claim, the future holds possibilities for new evidence to come to light. Archeological excavations continue to surprise us with new scientific findings almost on a daily basis. Especially today, such findings are often instrumental in the achievement of breakthroughs in historiography. Historical port excavations realized on account of the tubular passage construction in Istanbul constitute one such example whereby discoveries were made to shed new light on the history of the city.

Beginnings of pottery in Akköy in the 14th century is synchronous with the arrival of the Turkmens of the Karesi Chieftdom (1299-1361) in the region. In 1345, the Ottoman Empire conquered a large part of Karesi Chieftdom's lands and seized the Gallipoli Fortress in in 1354. During the 107 years between 1345 and 1452, people must have used ceramic pots and pans in the course of their settled lives.

Regional Themes

By the grace of its ductile and cheap material, ceramics have been produced as an indispensable part of daily life since around 5500 BC, namely the Neolithic Age. A comparative study of the ceramics produced by people living under the rule of the chieftdoms, Seljuklus and Romans prior to the conquering of Çanakkale by the Ottoman Empire reveals their resemblance to traditional Çanakkale ceramics in terms of function, material, chemicals, motifs and decorative style. Inevitably, a certain amount of change and deformation has occurred throughout centuries. As do many things in life, Çanakkale ceramics have also adapted to the changing needs of the people.

Change is certainly constant and yet there are two important phenomena in Çanakkale that have remained unchanged: the Strait and the winds. Throughout history, people of these lands have been working on developing the right technology to allow them to live in harmony with this unchanging reality. Formerly known as Hellespont and Dardanelles, the Çanakkale Strait has always been an important passage for people who, in their quest for prosperity, have sought ways and means of speedy transportation in the direction of new discoveries and trade opportunities. Needless to say, the quest was not without its challenges and a constant battle has been fought against the waters and winds.

The power of the waters and winds is the stuff of mythological stories set in the Hellespont, such as the quest of the Argonauts to fetch the Golden Fleece, the abduction of Ganymedes by Zeus, the deeds of King Gyges of Lydia who discovered a magic ring of invisibility,

Gemi motifleri,

muhtemelen seramikleri

şekillendirip bezeyen

ustaların, limanda

ve Boğaz'da görmüş

oldukları gemilerdir.

The motifs of boats are

probably representations

of actual boats seen by

the pottery masters in

the harbor or on the

Strait.

“Nusret” bu topraklarda üretim yapanlar için çok önemli bir esin kaynağıdır.
“Nusret” has always been a source of inspiration for those who are artistically inclined on these lands.

başlar Hellespont'ta. Altın Post'un hikâyesi, Argonat'ların seferi, Ganimeses'in Zeus tarafında kaçırılışı, Lidya Kralı Gyges'in görünmezlik yüzüğü sayesinde elde ettiği başarılar, Hero ile Leandros'un aşkı gibi temalar seramiklerde kullanılarak günümüze dek ulaşmıştır. Birer belge olarak günümüze ulaşan bu seramikler incelendiğinde, geçmiş kültürlerin geliştirdiği zenginlikler hakkında bilgi sahibi olabilmekteyiz. Efsane ve söylenceler heykel, seramik ve resim aracılığı ile kimi zaman yazılı olmayan kültür mirasları olarak aktarılıp günümüze kadar korunagelmıştır. Bu süreçte seramikler çok önemli bir yer tutar.

Geleneksel Çanakkale seramiklerinde kültürel zenginliğin günümüze aktarılması sürecinde çok değerli seramikler üretilmiştir. Boğaz ulaşımı ve taşımacılığında kullanılmış olan yelkenli gemi betimlemeleri kimi zaman gündelik yaşamda

and the tragic love story of Hero and Leander, which have all been thematized on ceramics and thus survived the passage of time. Through a study of the documentary value of these ceramics, we can gain access to an unwritten cultural heritage consisting of ceramics, sculptures and paintings that fulfill an important role in the preservation and transmission of these myths and legends. In the context of Çanakkale ceramics, it is possible to cite some very valuable examples that fulfill this function. For example, decorations of a simple plate or a gas lamp used in daily life may be found to include depictions of sailboats which were used for travel and transportation across the Strait.

Selected examples of such ceramic plates depicting sailboats of the 18th century are currently in the permanent collection of Istanbul Tiled Kiosk Museum. The motifs of single, double, or triple boats are probably representations of actual boats seen by the pottery masters in the harbor or on the Strait. Also, some rare examples of boat shaped gas lamps can be seen as part of the Antalya Koç University Suna-İnan Kıraç Kaleiçi Museum Collection.

Since Çanakkale has always been a port city with dealings in international trade, a great number of ceramic artefacts were exported and eventually included in collections of both private individuals and public museums such as Athens Benaki Museum, Sèvres Ceramics Museum, Düsseldorf Hetjens Museum, Sofia National Museum and Moldova Karaçoban Museum. Historical records also indicate Romania, Cyprus, Egypt, and the Greek islands as places where traditional Çanakkale ceramics were exported. Until recently, it has been possible to purchase Çanakkale ceramics in antique shops and secondhand dealers in Italy and France. A private collection on the island of Lesbos holds a great number of traditional Çanakkale ceramics which had been purchased through such channels.

The naval and ground battles that were fought in Çanakkale during World War I are very important for the city. The super battleships, which

kullanılan bir tabağın bezemesinde kimi zaman da fonksiyonel bir gaz lambasında tema olarak kullanılmıştır.

Özellikle 18. yüzyılda üretilmiş yelkenli gemilerin bezeme unsuru olarak kullanıldığı tarihi belge niteliğindeki seramik tabakların seçkin örnekleri İstanbul Çinili Köşk Müzesi'nde yer almaktadır. Tek, iki ve üç yelkenli gemi motifleri, muhtemelen seramikleri şekillendirip bezeyen ustaların, limanda ve Boğaz'da görmüş oldukları gemilerdir. Gemi biçimli gaz lambalarının nadir örnekleri ise Antalya Koç Üniversitesi Suna-İnan Kıraç Kaleiçi Müzesi koleksiyonunda görülebilir.

Çanakkale'deki liman ticareti vasıtasıyla, Çanakkale dışına ihraç edilen seramiklerin bir bölümü hem özel koleksiyonlara hem de müze koleksiyonlarına dâhil olmuştur. Atina Benaki Müzesi, Sevr Seramik Müzesi, Düsseldorf Hetjens Müzesi, Sofya Ulusal Müzesi, Moldova Karaçoban Müzesi, barındırdığı Çanakkale seramikleri ile önem arz eder. Yine kayıtlarda Romanya, Kıbrıs, Mısır, Yunan adalarına geleneksel Çanakkale seramiklerinin ihraç edildiği bilgisi mevcuttur. Yakın geçmişte İtalya ve Fransa'daki antika ve eski eşya satıcılarında Çanakkale seramikleri satın alınabilmekteydi. Midilli adasındaki özel bir koleksiyonda, bu yolla satın alınmış pek çok geleneksel Çanakkale seramiği bulunmaktadır.

I. Dünya Savaşı sırasında Çanakkale'de cereyan eden kara ve deniz savaşları, bölge için çok önemlidir. Sanayi devrimi sonrası gelişen teknolojiye paralel olarak üretilmiş olan süper savaş gemileri, Batı'nın oluşturduğu müttefik güçlerin Çanakkale'yi denizden geçilebilmelerine yeterli gelmemiştir. Deniz savaşlarında küçük bir gemi olan “Nusret” denize döktüğü mayınlarla, tarihin yazılmasında rol oynayan çok önemli bir sembol olarak ön plana çıkmıştır.

Bu savaşlarda Osmanlı ordusunun elindeki kıt imkânlarla gösterdiği direniş, eşine ender rastlanır bir başarı olarak tarih sayfalarında yerini almıştır. Elbette ki bu başarıda yalnızca Nusret Mayın Gemisi'nden bahsetmek yeterli değildir. Fakat bir direniş ve zafer sembolü olarak “Nusret” bu topraklarda üretim yapanlar için çok önemli bir esin kaynağıdır. Özellikle yaratıcılıkla ilgili sanat üreticileri için gemiler oldum olası seçkin birer malzemedir. Sembolik anlamda gemi temasının üzerine eklenen Nusret'in sebep olduğu gerçeklik de eklenince, temanın zenginliği bir kez daha artmaktadır.

Bu yazıda tek bir örnekle üzerinde durulmaya çalışılan seramik malzemeden üretilmiş olan “Nusret” yorumu olan heykel, aynı zamanda Çanakkale'nin sahip olduğu başka yerel değerlerle de bağ kurmaktadır. Heykelin kaptan köşkünü oluşturan kule biçimli yapı, özel bir tür balıkçılıkla ilgilidir. Balıkçılar Çanakkale Kepez'de bu tür kulelerle gözlem yaparak tespit edilen balık sürülerini ağla yakalamaktadır.

Yerel ve ulusal değerlerin sanat eseri tasarımında esin kaynağı olarak kullanımına örnek olması amacıyla paylaştığımız Nusret'in, yeni çalışmalara esin kaynağı olması dileğiyle. ●



Gelibolu ve Yelkenliler, gravür, çelik baskı, 18x11,5 santimetre, William Henry Bartlett-E. Brandart, 1850. Gallipoli and Sailboats, gravure, steel print, 18x11,5 centimeters, William Henry Bartlett-E. Brandart, 1850.

had been manufactured with the developing technology of the post-industrial revolution era, did not suffice to provide the allied powers of the West with a safe naval passage through Çanakkale. The relatively small Ottoman battleship known as the Minelayer Nusret came to the fore during this naval warfare, played an instrumental role in winning Çanakkale Sea Victory, and has since gained a symbolic status in the pages of history.

The resistance put up by the Ottoman army with its limited resources went down in history as an unprecedented accomplishment. The Minelayer Nusret is certainly not the only name that deserves a mention here, but as a symbol of resistance and victory, “Nusret” has always been a source of inspiration for those who are artistically inclined on these lands. It is fair to say that boats in general constitute inspirational material for creative arts but the true heroic story of Nusret is certainly an enriching element in that context.

The ceramic sculpture of “Nusret” chosen from among many for the purposes of this article has connections with other local values of Çanakkale. The elevated deckhouse or the towering structure of the navigating bridge is related to a local fishing practice. Fishermen in Çanakkale's Kepez district use these towers as observation decks to spot shoals and cast nets on them.

Used here to demonstrate the use of local and national values as sources of inspiration for artistic design, may Nusret inspire yet many new works in its trail. ●



Nusret Mayın Gemisi replikası, Çimenlik Kalesi, Çanakkale, 2021. Replica of Nusret the Minelayer, Çimenlik Fortress, Çanakkale, 2021.

ÇANAKKALE'NİN MÜZİĞİ: BİR KÜLTÜR KÖPRÜSÜ

MUSIC OF ÇANAKKALE: A CULTURAL BRIDGE

kültürel yapı oluşmuştur. Bu nedenle Çanakkale'de farklı müzik gelenekleri hem birbirleriyle kaynaşmış hem de kendi özgün özelliklerini koruyabilmiştir.

The richly diverse music of Çanakkale benefits from a heritage of different cultures and even different civilizations.

As a result of the intensity of local demographic mobility throughout history, the region has developed a very

colorful socio-cultural contexture. Consequently, different musical traditions have blended together while

preserving their original qualities.

PROF. DR. ALAATTİN CANBAY  PROF. DR. ALAATTİN CANBAY ARŞİVİ

Zengin bir çeşitlilik sergileyen
Çanakkale müziği farklı
kültürlerden hatta uygarlıklardan
izler taşır. Tarih boyunca yaşanan
yoğun nüfus hareketliliği sonucu
bölgede oldukça renkli bir sosyo-

YÜZLERCE yıl öncesinden bugüne dünya tarihinin en önemli yerleşim birimlerinden biri olagelmış Çanakkale, içindeki tüm kültürel unsurlarla inci gibi parıldaayan bir kenttir. Antik Troya'dan başlayıp günümüze kadar gelen sürede Anadolu'nun bu güzide kentinde birçok uygarlık varlığını sürdürerek önemli izler bırakmıştır. Dünya tarihi içinde birçok kültür ve uygarlığa ev sahipliği yapmış olan Çanakkale; bu topraklarda yaşamış veya herhangi bir nedenle yolu düşmüş her insandan, daha da ötesinde her canlıdan izler taşımaktadır. Coğrafi konum nedeniyle aynı zamanda kültürel bir köprü niteliği de gösteren Çanakkale, günümüzde de açıkça görülebilecek olan birçok farklı kültür ve yaşam unsurunun birleştiği, kaynaştığı ve renkli bir biçimde birlikte yaşama olgunluğunun görülebildiği en özel yerlerden biri olma özelliğine sahiptir.

Birbirine benzer veya farklı kültürel yapıya sahip medeniyetler türlü zenginlikler bırakarak olağanüstü bir güzelliğin oluşmasına yol açarken Çanakkale'nin müziği de işte tam bu noktada kültürlerin taşıdığı ortak mirasın en güzel yansımalarından biri olmuştur.

Birçok kültürün iç içe geçip kaynaştığı, bütünleştiği, gerçek olayların destanlaştığı Çanakkale'de halk ezgileri ve türkülerinin de aynı yapıda geliştiği görülebilir. Birlikte söylenen türküler, maniler, atışmalar, dil ahenginin ve kültür dağarcığının zenginliğini de olabildiğince sergiler.

Çeşitliliğin yanında oldukça renkli bir kültürel yapıya sahip olan Çanakkale, bu anlamda ülkemizin en önemli yörelerinden biri olma özelliğine sahiptir. Bölgenin folklorik türdeki tüm müzikleri, oyunları, dansları, halk edebiyatına dair edebî ürünleri, gelenek, görenek, örf ve âdetleri ve bu bağlamda tüm kültürel değerleri, söz konusu bu çeşitliliğin etkisiyle şekillenmiş ve gelişmiştir.

Bir yanı Uzakdoğu'dan Anadolu'ya uzanan kadim geçmiş diğer yanı Avrupa'ya uzanan yolculuk alanı ile iki kıtanın buluştuğu yerdeki müzik kültürü de bir o kadar zengin ve renkli bir yapıdadır. Müzik Çanakkale için sadece bir kültürel unsur



REGARDED as one of the most important human settlements in world history, Çanakkale is a pearl of a city sparkling with all the cultural elements it harbors. Since the times of Ancient Troy, many civilizations have existed on the grounds of this precious Anatolian city and left behind substantial legacies. Having hosted a great many cultures and civilizations throughout world history, Çanakkale holds traces of every human, and in fact every living being, who has ever lived on this land or passed through it for whatever reason. Due to its geographical bearings, Çanakkale also displays the qualities of a cultural bridge. It is a most special place where many different cultures and social elements blend and unite. Here, it is possible to observe a maturity of character that embraces and upholds the practice of peaceful co-existence.

The legacies of civilizations with similar or different cultural formations have left behind an array of riches contributing to the creation of extraordinary beauty in this town. The music of Çanakkale is one such enriching component of this shared legacy.

In Çanakkale, the mesmerizing blend of many cultures is accompanied by the traditional practice of using real live events as the theme of epic tales. This practice is reflected in the folkloric music of Çanakkale. The folk songs, poems, improvised duets are full manifestations of the richness of linguistic harmony and cultural repertoire.

Çanakkale's cultural formation

**Çanakkale'nin kültürü
ve müziği her adım
attığınızda sizi farklı bir
ezgiyle karşılayabilir.
Çanakkale can welcome
you with a fresh melody
every step of the way.**



değil aynı zamanda kültürleri birbirine bağlayan bir “köprü” niteliğindedir. Suyun iki yakası, Biga ve Gelibolu kendine has karakterde müzik kültürüne sahiptir.

Suyun İki Yakası

Gelibolu yöresinin geleneksel müzik kültürü, coğrafi konumunun da etkileri ile Balkanlar ve Trakya ile yoğun bir etkileşim içindedir. Halk türküleri, oyun ezgileri ve yerel müzik kültürü ile her iki bölgenin en karakteristik müzikal özelliklerini görebilirsiniz burada. İnsanların hoşgörüsüyle yaşama bakışlarını en güzel ezgilerle dinleyebilir, şen kahkahaların sokakları doldurduğu mahallelerde neşeli ezgilerle her an karşılaşabilirsiniz. Sahilde akşam yemeğinize eşlik eden kemanı, darbukası ve davuluyla ince sazlarında usta Roman müzisyenler size klasik musikinin en derin nağmeleriyle birlikte yörenin ezgilerini cömertçe sunar.

Gelibolu’da bu ezgileri geride bırakıp suyun karşı kıyısına geçtiğinizde ise Biga yarımadasının kendine has kültürel dokusuyla renklenmiş müzikleri sizi karşılar. Sözlü kültür unsurlarının en önemlilerinden biri olan müzik, Biga ve çevresinde, söz konusu yerel-bölgesel çeşitliliğin göstergelerinden biridir. Yerleşik halkın oldukça uzun bir süre içinde oluşturduğu ezgisel birikiminin bir yönü Orta-Asya Türk kültürü izlerini taşıırken, diğer yandan öncesiyle birlikte Troya’dan başlayıp Roma-Bizans kültürüyle devam eden farklı medeniyetlerin karışımı niteliğindedir. Buna Osmanlı dönemi içindeki demografik ve kültürel hareketlilik de eklendiğinde Biga’nın tüm bu bileşenlerin bir arada kaynaştığı yer olduğu görülür.

Özellikle son birkaç yüzyıl içinde yaşanan yoğun demografik hareketlilik nedeniyle renkli bir

is not only diverse but also intensely colorful. In that sense it is an outstanding region in our country. All the folkloric music, dances, literature, customs, and traditions, in fact all cultural values of the region have been shaped and developed under the influence of this diversity.

The musical culture of this place between two continents, uniting an ancient history covering an area from the Far East to Anatolia with a hopeful journey towards Europe, is also rich and colorful. For Çanakkale, music is a lot more than a simple

toplumsal dokuya sahip olan Biga, bu özelliğini müzikal yapısına da yansıtır. Burada yaşayan yerleşik Türkmen/Manav toplulukların yanında, nüfus hareketliliği ile bölgeye gelen Çerkez, Pomak ve Boşnak topluluklar kültürel kimliklerindeki zengin müzikal birikimi yöreye taşıyarak birbirinden renkli bir ezgisel yapının oluşmasını sağlamışlardır. Müzik bu yolla bu topluluklar arasında kültürlerin kaynaşması adına bir köprü görevi üstlenmiştir.

time carries on the one hand traces of the Central-Asian Turkish culture and embodies on the other hand a blend of various different cultures starting with Troy and continuing with the Roman-Byzantine culture. With the addition of the demographic and cultural mobility during the Ottoman period, Biga can be considered a melting pot of all these elements.

The demographic mobility has been especially intense over the last few centuries. As a result, Biga has developed a very colorful social texture which is reflected in its musical disposition.

cultural element. It is a “bridge” that connects cultures. Biga and Gallipoli, on the two shores of the Strait, each have their own musical culture with unique characteristics.

The Two Shores of the Strait

The traditional musical culture of Gallipoli, by the grace of its geographical bearings, is greatly influenced by the Balkans and the Thrace. In folk songs, the music accompanying the local dances and the local musical culture, it is possible to observe the most characteristic musical qualities of both regions. By listening to these beautiful melodies, you can grasp the people’s tolerant view of life. In neighborhoods filled with joyful laughter, you can always encounter merry tunes. With their violins, *darbukas* and drums, the Romani musicians will accompany your dinner on the beach, offering you generous servings of the most profound melodies of classical music.

When you leave these tunes behind in Gallipoli and make your way across the water, you find yourself welcomed by the music of the Biga peninsula, colored by the region’s unique cultural contexture. As one of the most important elements of oral culture, music is an indicator of local-regional diversity in Biga and its environs. The repertoire of tunes developed by the local folk over a very long





Pomaklar, Çerkezler, Boşnaklar

Balkanların Rodop bölgesinde yaşayan Pomaklar'ın, özellikle Osmanlı-Rus savaşı ve sonrasında kitlesel göç hareketleriyle Anadolu'ya gelerek yerleşmeleri ve Çanakkale'nin de bu yerleşim bölgelerinden biri olması kentin müzikal dokusuna ayrı bir renk olarak yansımıştır. Pesna olarak bilinen halk şarkıları ile Pomaklar, köklü bir tarihi ve duyguları içinde barındıran kültürel birikimlerini yansıtır. Solo veya çalgı eşliğinde söylenebilen pesnalar, geleneksel kültüre ait çalgılarla icra edilebilir. Halk türkülerinin genel karakteristik özelliğine uygun biçimde pesnalar da aşk, karasevda, ayrılık, ölüm gibi konuları ele

Besides the established communities of Turkmen/Manav people already living here, the Circassian, Pomak and Bosnian people who immigrated to the region, contributed their rich musical repertoire, which is a part of their cultural identity, and helped create a very colorful melodic contexture. In that sense, music has served as a bridge connecting these communities and amalgamating these cultures.

The Pomaks, the Circassians, the Bosnians

The Pomaks were originally from the Rodopi region in the Balkans. During the Ottoman-Russian war, they immigrated to Anatolia and chose Çanakkale

alan lirik veya epik karakterdedir. Kadınların kendi aralarında çeşitli etkinliklerde söyledikleri şarkılar ve düğün hasat vb. toplumsal etkinliklerde çalınmış söylenen ezgiler Pomaklar'ın renkli müzik kültürlerinin bir yansımasıdır.

Benzeri bir göç hareketliliği ile Kafkaslardan gelen Çerkezler de zengin kültürel birikimleriyle yörenin geleneksel müzik kültürüne katkı sunarlar. Özellikle düğün, şenlik ve bazı eğlenceli etkinliklerde bu kültürün ezgisel karakteri bütün özgünlüğüyle görülebilir. Müzik ve dansın en coşkulu hâliyle yaşandığı, bütün katılımcıların içinde olduğu geleneksel eğlence anları ise düğünlerdir. Çerkezler için düğünün özel bir önemi vardır. Biga Çerkez yerleşimlerinde düğün kültürü ve içindeki kültürel unsurlar hassasiyetle korunmaya ve aktarılmaya çalışılmaktadır.

Telaşlı bir heyecanla hazırlıklarına başlanan bir Çerkez düğününde yerlere oyuncuların üzerinde dans edeceği saman balyaları çözülerek serilir, samanlar sulanır ve bu sırada dans edecek genç kızlar ve erkekler karşılıklı olarak sıralanır, erkekler 3-4 metre uzunluğunda 25-30 santimetre genişliğinde, iki sandalye veya yükselti üzerine

konmuş olan bir tahtanın etrafına dizilirler ve ellerinde ritim çalmak için birer küçük tahta parçası bulunur. Tahtaları birbirine vurarak çıkardıkları sesler bir yandan diğer çalgılara ve dansçılara eşlik ederken diğer yandan alana coşku verir. Yavaş bir tempoda başlayan karakteristik Kafkas ezgileri giderek yükselen bir tempo ile coşkulu bir seyir izlerken, dansçıların beden devinimleri ritme uygun bir biçimde devam eder. Bu esnada çeşitli biçimde haykırmalarla, topluluk tarafından vokal müziğe tempolu alkışlarla katılım sağlanır. Geleneksel olmakla birlikte çok sesli müzik yapısıyla ezgiler, dinleyici-ıcracı ayrımı gözetilmeksizin herkesin katıldığı üç ya da dört sesli ezgi hâline gelir ve böylece insan sesleri de aynı zamanda birer çalgı işlevi görür. Çanakkale'de yaşayan Çerkezler oldukça renkli

as one of their settlement areas. Their presence in the region most certainly contributed yet another flavor to the local musical contexture. The Pomaks' folk songs are called *pesna* and they are the expression of these people's cultural heritage encompassing a rooted history and an array of emotions. The *pesnas* can be sung with or without the accompaniment of traditional instruments. In accordance with the typical characteristics of folk songs, *pesnas* have a lyrical and epic quality and are based on themes revolving around love, love sickness, separation, and death. The Pomaks' musical culture also includes songs usually sung by women amongst themselves and other songs reserved for certain events such as weddings and harvest gatherings.

Circassians are another community who immigrated from the Caucasus and contributed to the region's traditional musical culture with their rich cultural repertoire. The melodic character of this culture can be appreciated in all its originality especially in events such as weddings, feasts, and celebrations. Weddings are occasions when the music and dancing are experienced with utmost joy by everyone in attendance. For the Circassians, weddings are especially important. In the Circassian settlements in Biga, the wedding culture is preserved with great sensitivity, and all is done to make sure that it is transferred to future generations.

In a typical Circassian wedding, hay bales are unrolled, and the hay is laid out on the floor and dampened so that the dancers can dance on it. Young female and male dancers line up facing each other. Men stand around a wooden slab, which is 3-4 meters long and 25-30 centimeters wide and is placed on two chairs or a raised platform. The men hold in their hands small wood pieces to tap out a rhythm. By so doing, not only do they accompany the other instruments and dancers but also liven up the general ambience. The typical Caucasian tunes start out slow and gradually increase their tempo while the dancers follow suit. In the meantime, everyone attending the event interacts with the performance by shouting, hollering, and clapping. Even though traditional in form, these tunes have a polyphonic structure. There is no separation between listeners and performers. Human voices become instruments. Çanakkale's current Circassian population continue their traditional music practice with instruments such as *doli*, *pkhaçiş* (or *peçiç*), *garmon*

Çanakkale denildiğinde ilk akla gelen oyun türleri zeybekler ve karşılamalardır. At the mention of Çanakkale, the first folk dance genres that come to mind are zeybek and karşılama.

geçen düğünlerinde kullandıkları doli, pkhaç (veya peçiç), garmon ve adige pşine gibi çalgılar ve seslendirdikleri şarkılarla geleneksel müziklerini yaşatmaya devam ediyorlar.

Boşnakların Halk Müziği olan sevdalinka ise, çoğunlukla aşk, seveda, ayrılık konuları veya bir kişiye, kente veya yöreye karşı duyulan derin, dindirilemeyen tutkunun yarattığı ağır ve melankolik duyguları anlatır. Sevdalinka aslında bir aşk şarkısıdır.

Halk Türküleri ve Oyunları

Boğazın bir yanında Balkanların ve Trakya'nın, diğer yanında ise birbirinden renkli karakterdeki toplulukların oluşturduğu ezgilerinin yanında Çanakkale'nin kültürü ve müziği her adım attığınızda sizi farklı bir ezgiyle karşılayabilir.

Bunların başında Çanakkale halk türküleri gelir. Halk türküleri veya şarkıları, bireysel ya da ortak yaşamsal etkinlikleri dile getirmek için söylenen sözlü-ezgili halk edebiyatı ürünleridir. Halk şarkılarında, insanların yaşadıkları doğum, ölüm, aşk, ayrılık, doğa gibi konular işlenir. Çanakkale türküleri de bu yönüyle Çanakkale insanının yaşamını en güzel biçimiyle anlatan özelliklerindedir. Çanakkale türkülerindeki belirgin özelliklerin başında, ülkemizin diğer bölgelerinde olduğu gibi ezgili mâni söyleyiş biçimi gelir. Çanakkale türkülerinin önemli bir kısmı, mâniler arasına serpiştirilen nakaratlarla oluşturulmaktadır. Örneğin “Evreşe Yolları” gibi bilinen bir ezgiye türkü icracılarının mâni eklemeleri ve böylece türkünün sözlerini uzatmaları veya değiştirmeleri de mümkündür. Genellikle ezgili maniler olarak nitelendirilebilecek Çanakkale türkülerinin konularına göre aşk-sevda, kız-oğlan-aile büyükleri arasındaki ilişkiler etrafında yoğunlaştığı görülür. Türkülerde, gurbet, kahramanlık, merkezi otoriteye başkaldırı gibi konulara pek rastlanmaz ayrıca ağıt niteliği taşıyan halk ezgileri veya türküler de pek sık görülmez.

Türkülerin yanında, Çanakkale müziğinde kendine has yapısı ve müzikal karakteriyle halk oyunlarının önemli bir yeri vardır. Bir geçiş bölgesi olan kentin Ege'den Karadeniz'e uzanan çizgide gerçekleşen neredeyse tüm ezgisel hareketlilikten etkilendiği söylenebilir. Buna bir de Balkan ve Trakya bölgesinin kültürel çeşitliliği eklendiğinde Çanakkale'nin müzik ve oyun kültürü bambaşka bir hâl alır. Çanakkale denildiğinde ilk akla gelen oyun türleri zeybekler ve karşılamalardır. Bu



and *adige pşine* and the songs they perform in these vibrant weddings.

The Bosnian folk music *sevdalinka* also centers on themes such as love, separation, and intense melancholia induced by profound and irrepressible longing for a person, or a city or a land. *Sevdalinka* is in fact a love song.

Folk Songs and Dances

With tunes from the Balkans and the Thrace on one side of the Strait, and all kinds of music from a diverse set of communities on the other side, Çanakkale can welcome you with a fresh melody

iki tür de Anadolu coğrafyası içindeki benzer örneklerinden tavır ve üslup bakımından ayrılarak Çanakkale'ye özgü bir oyun kültürü ve buna bağlı bir müzikal yapıyı oluştururlar.

Zeybekler, Çanakkale halk müziği kültürünü oluşturan en önemli türlerden biri olup zeybek müzikleri de yöre müzik kültürünün diğer örneklerinde görülebileceği gibi çevresel unsurlarla etkileşim içindedir. Bölgedeki zeybeğin yapısal özelliklerine, İzmir Bergama'dan başlamak üzere, Edremit ve Balıkesir'in Çanakkale'ye yakın yerleşimlerinde de rastlanabilir. Karşılama türündeki ezgiler ise Çanakkale'nin müzik ve oyun kültüründe ayrı bir yer tutar. Trakya bölgesinde yaygın olarak icra edilen bu tür, etki sahası

Roman müzisyenler, ilin zeybek müziği ve kültürünün gelişmesine de önemli katkılar sağlamışlardır.
The Romani musicians have made significant contributions to the development of the city's Zeybek music and culture.

every step of the way.

Çanakkale's folk songs certainly claim the top of the list. Folk songs are oral or melodious products of folk literature, which serve to express individual or collective life events. Folk songs are about the most basic human affairs such as birth, death, separation, and nature. Çanakkale's folk songs depict the life of the locals beautifully. One of the most pronounced qualities of Çanakkale's folk songs, like in other regions of our country, is the melodious chanting of poems. A substantial number of Çanakkale's folk songs are composed of refrains dispersed among poems. For example, a

well-known melody titled “*Evreşe Yolları*” (The Road to Evreşe) can well be changed or modified by the song's performers who add poems to the lyrics. Çanakkale's folk songs can be described as melodious poems and the themes usually center on love stories and the relational dynamics between those in love and their elders. Themes like homesickness while in a foreign country, heroism or defiance against central authority are very few and far in between. Mournful songs or elegies are also quite rare.

In addition to folk songs, folk dances with their unique choreography and musical character are also very important in Çanakkale's musical culture. As it is located on a transit route, the city is influenced by the melodious mobility along the Aegean-Black Sea axis. With the addition of the cultural diversity of the Balkans and the Thrace, Çanakkale's music and dance culture are truly transformed. At the mention of Çanakkale, the first folk dance genres that come to mind are *zeybek*



bakımından Gelibolu Yarımadası'nı da içine alan bu bölgede varlık göstermektedir. Çanakkale'ye ait karşılamalar, Biga ve Gelibolu Yarımadası'nda görülmektedir. Bu oyun kadınlar tarafından eşli olarak iki, dört veya altı kişiyle icra edilir.

Tarihî, coğrafi ve kültürel özellikleri ile kendi içinde özel bir sosyo-kültürel yapıya sahip olan Çanakkale, kendine özgü ve oldukça renkli sayılabilecek müzik, oyun ve eğlence kültürüne

and *karşılama*. As both these genres are quite distinct in terms of posture and style from their similar counterparts across Anatolia, they constitute a dance culture and an affiliated musical composition that is unique to Çanakkale. The *zeybek* dance is one of the most important genres making up the culture of Çanakkale's folk music. As can be observed in other examples of the local musical culture, the *zeybek* music is in interaction with environmental elements.

sahiptir. Herkesin geldiği yerden bir şeyler getirerek bu topraklar üzerinde kaynaştırdığı kent, ülkenin adeta renkli bir çiçek demeti olma özelliğindedir. Çanakkale il merkezinin yanında birçok ilçe ve yerleşim merkezinde yaşayan ve bir kısmı müzisyenlik yaparak yaşamlarını sürdüren Romanlar da bu kültürel zenginlik içinde ilin müzik, eğlence ve halk kültüründe önemli bir yer tutarlar. Klarnet, keman, kanun, ud ve darbuka gibi çalgıları

The structural elements of the local *zeybek* can also be seen in İzmir and Bergama and some settlements in Edremit and Balıkesir that are close to Çanakkale. *Karşılama* (Greeting) melodies hold a special place in Çanakkale's music and dance culture. Performed widely in the Thrace, this musical genre's area of influence encompasses the Gallipoli Peninsula. The *karşılama* dances of Çanakkale are seen in Biga and the Gallipoli Peninsula. This dance is performed by couples of women in groups of two, four or six. Within Çanakkale's unique socio-cultural contexture, the culture of music, dance and entertainment in its colorful diversity plays an important role. This is a city that has welcomed and blended all that was brought into it by everyone who chose to live here through the ages. In that sense, it is like a colorful bouquet of many different kinds of flowers. Living in the center of Çanakkale as well as a number of sub provinces, the Romani people are an essential part of the city's cultural life. The Romani musicians have a characteristic style of playing instruments such as the clarinet, violin, *kanun*, *ud* and *darbuka*, which they perform masterfully. The Romani men who make a living from playing *davul-zurna* (shawm and drum) usually train their sons and the secrets of the profession are transferred from generation

Nefesler, cem ibadetlerinin vazgeçilmez unsurunu oluşturur.

The spiritual songs known as nefes are indispensable part of their most important religious rituals, the Jem ceremonies.



kendi müzikal anlayışlarına göre ustalıkla icra eden Roman müzisyenler, eğlence yaşamının vazgeçilmez bir parçası olarak görülür. Özellikle erkeklerden davul-zurna çalarak geçimlerini sağlayanlar, babadan-oğula geçen mesleki deneyimlerini artırarak ve gelecek kuşaklara aktararak sürdürürler. Çanakkale merkezinde yaşayan müzisyen Romanlar veya kendilerini tanımladıkları biçimiyle Roman müzisyenler, ilin zeybek müziği ve kültürünün gelişmesine de önemli katkılar sağlamışlardır.

Romanlar ve Tahtacı Türkmenler

Çanakkale'nin kendine has dokusuyla özel bir yerinde olan Fevzi Paşa Mahallesi, Roman

to generation. The Romani musicians have made significant contributions to the development of the city's zeybek music and culture.

The Romani People and Tahtacı Turkmens

The Fevzi Pasha Quarter is the famous neighborhood where the Romani musicians live and transfer their musical traditions to future generations. On the spot where the Sarıçay River meets the Çimenlik Fortress, you can easily encounter a junior drummer performing a little number with his fingers dancing between the frame and the skin of the drum, or the tunes of a master clarinet player.

Another important element of Çanakkale's

müzisyenlerin en renkli hâliyle yaşamlarını sürdürdükleri ve müzik geleneklerini kuşaklar boyu aktardıkları yerdir. Sarıçay Irmağı'nın Çimenlik Kalesi'yle bulunduğu yer, yanından geçtiğinizde minik bir davulcunun, davulunun kasnağıyla derisi arasında yaptığı gösteri veya usta bir klarnetçinin nağmeleriyle sizi karşılayabilir.

Çanakkale müzik kültüründeki diğer önemli unsurlardan biri de müzik gelenekleri ve Çanakkale müzik kültürü içindeki yeriyile Kazdağı Tahtacı Türkmenleri'dir. Orta Asya'dan Anadolu'ya geçiş sürecinde yerel-bölgesel kültür unsurlarının da etkisiyle Anadolu'da kendine özgü sosyo-kültürel ve inançsal bir kimlik kazanan Kazdağı Tahtacı Türkmenleri, Anadolu'nun değişik yerlerindeki Türkmenler gibi genellikle kırsal alanlarda yaşamış ve özgün kültürlerini korumuşlardır. İnanç, ibadet ve toplumsal etkinliklerinde bağlama (saz) çalarak, Alevi-Türkmen nefeslerini okumaları, cem ritüelinde ve semahlarda bağlamanın kullanılması yöre müziğinin ayrı bir yönünü oluşturur. Alevi-Bektaşî gelenek ve inançları gereği cem ritüelinin bir bölümünü oluşturan semahlar, bu kapsamda müziğin

de içinde olduğu mistik-törenselleşmiş bir olgudur. Orta Asya, Kafkaslar, Ortadoğu-Mezopotamya ve nihayet Anadolu'nun binlerce yıldan beri birbiriyle kaynaşmış ezgileri, Türkmen nefes ve deyişlerinde söz ve anlam bütünlüğüne dönüşür. Belki de her dizesi yaşamı anlamlandıran birer aforizma sayılabilecek nefesler, Anadolu coğrafyasında ulaşabildikleri son nokta olan Çanakkale'de Tahtacı Türkmenler'in yerel müziklerinde açıkça görülür ve en önemli ritüel sayılabilecek cem ibadetlerinin vazgeçilmez unsurunu oluşturur. "Sazandar" olarak adlandırılan, Alevi-Türkmen sözlü geleneğine hâkim icracılar bu bölgede cemlerin yürütülmesindeki en önemli kişi olarak görülür. Kendilerine has bağlama çalış ve icralarıyla "sazandar"lar kentin müzik kültüründe saygın bir yerdedirler. Türkmen kültüründe "Cem Aşığı" olarak tanınan "sazandar"lar, kendilerine

musical culture is certainly the Tahtacı Turkmen people of Mount Ida who, during the great migration from Central Asia to Anatolia, developed a unique socio-cultural and belief-related identity. Although they remained open to the influence of the local-regional culture, they also preserved their own culture while mostly living in the rural areas much like other Turkmens in different parts of Anatolia. Their traditional practices include the playing of *bağlama* or *saz*, the chanting of Alevi-Turkmen poems or spiritual songs known as *Nefes* as part of their religious rituals known as the *Jem* ceremonies. The central communal worship service of the Alevi-Bektashi faith is the *Jem* ceremony. The *Semah* (*Samāh*), which is a family of ritual dances reminiscent of the ceremony of the whirling dervishes characterized by turning and swirling, is an inseparable part of any *Jem*. The *Semah* is a mystic-ritualistic phenomenon that contains the element of music. The tunes of Central Asia, Caucasus, Middle East-Mesopotamia and finally Anatolia, which have combined into a more or less uniform whole over thousands of years, gain lexical and semantic integrity through the spiritual songs and chants of Turkmens. Each verse of these spiritual songs known as *nefes*, is like an aphorism peeking into the meaning of life. Çanakkale is the furthest geographical point these spiritual songs could have reached in Anatolia, and they feature prominently in the local music of the Tahtacı Turkmens as an indispensable part of their most important religious rituals, the *Jem* ceremonies. *Sazandars* are performers who have mastered the oral traditions of the Alevi-Turkmen people and are given a central role in the running of the *Jem* ceremonies. Also widely known as "Jem Poets" in the Alevi-Turkmen culture, *Sazandars* have a characteristic style of playing the *bağlama* and they are much revered in the context of the city's musical culture as the bearers of the Alevi-Turkmen tradition.

In parallel with the colorful and diverse cultural contexture of Çanakkale, there are a great variety of instruments accompanying the endless stream of music, dancing, and entertainment in the city. Foremost among these is the famous pairing of the clarinet and the drum. The clarinet crowns not only weddings and other celebratory events but is also used in the performance of the local musical genres. The clarinet is known to have replaced the *zurna* in the early twentieth century. The tradition of playing the *bağlama* and the accompanying singing of folk songs is continued in the traditional sense by the Tahtacı Turkmens of Mount Ida. Besides the duo of clarinet and drum, *kanun*, violin, *ud*, saxophone, and rhythm instruments such as *darbuka* and *def* are the instruments used predominantly in the Çanakkale



özgü çalış biçimleriyle Alevi-Türkmen müzik kültürünü sürdürmektedirler.

Oldukça renkli ve çeşitlilik gösteren yapısıyla Çanakkale, müzik kültürü içindeki birçok çalgı, müziğin, oyunun, dansın ve eğlencenin akışına eşlik eder. Çanakkale’de yaygın olarak görülen çalgıların başında klarnet-davul ikilisi gelmektedir. Düğün ve eğlencelerin yanında yöre müziğinin icrasında da kullanılan klarnetin özellikle yirminci yüzyılın başlarında zurnanın yerini aldığı bilinmektedir. Bağlama çalma ve bağlama ile türkü söyleme geleneği, ağırlıklı olarak geleneksel üslubuyla Kazdağı Tahtacı Türkmenleri tarafından sürdürülmektedir. Çanakkale’de klarnet-davul yanında, kanun, keman, ud, saksafon, ayrıca darbuka, def gibi ritim çalgıları da ağırlıklı olarak Çanakkale Romanlarının düğün ve eğlencelerde kullandıkları çalgılar arasındadır. Kırsaldaki düğünlerde özellikle kadınların eğlenirken kullandıkları def, 25-30 santimetre çapında, 10-15 santimetre eninde kasağın tek veya her iki tarafına gerilen deriden oluşan bir ritim çalgısıdır. Çanakkale’deki kadınlar arasında zilli ve zilsiz olmak üzere her iki türü de çalınır ve Trakya’da olduğu gibi “dömbek” veya “dönbek” olarak bilinir.

Asya’dan Avrupa’ya coğrafi olarak bir köprü niteliğinde olan Çanakkale, sahip olduğu kültürel dokusu ve sosyal yönüyle ülkemiz ve dünyada özel bir konumdadır. Tarihin içinden süzülüp gelen bu renkli kültürel yapının içindeki unsurlardan biri de kuşkusuz müziktir. Çanakkale’nin tarihsel süreci içinde oluşturduğu halk müziği ve ezgileri, doğu-batı, Asya-Avrupa arasındaki kavşakta Anadolu’dan Ege kıyılarına süzülüp gelerek Çanakkale boğazından suyun karşı kıyılarına selamlayan zeybekler, karşılama ve türküler Anadolu’dan Avrupa’ya uzanan bir el, aynı zamanda geçmişten geleceğe uzanan bir köprüdür. ●

Romani’s weddings and other entertainments. *Def* is an instrument mostly played by women in country weddings. It is a rhythm instrument made of drumskin stretched across a frame that is 10-15 centimeters wide and 25-30 centimeters in diameter. There are two kinds, one with bells and the other without. The women of Çanakkale play both. The instrument also goes by the name *dömbek* or *dönbek* as it is called in the Thrace.

Serving as a geographical bridge between the continents of Asia and Europe, Çanakkale is a very special place both for Turkey and the world with its socio-cultural contexture. Music is certainly an essential component of this colorful cultural composition distilled through the filters of history. Çanakkale’s folkloric music is a hand at the junction of Asian and Europe, reaching from Anatolia to the Aegean, greeting the shores across. It is a bridge linking the past to the future. ●

“2” GERİ SAYIM GÜNCEİ COUNTDOWN CHRONICLE

Ocak 2022 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

YAYIN KİMLİK TASARIMI

PUBLICATION IDENTITY DESIGN

Kerem Yaman, BEK

TASARIM VE BASKI ÖNCESİ HAZIRLIK

DESIGN AND PRE-PRESS

Çağan Karaağaç, BEK

KOORDİNASYON

COORDINATION

Burcu Ak

Diyez Beksaç Cin

Çim Güleriyüz

YAPIM

PRODUCTION

BEK Tasarım ve Danışmanlık

BEK Design and Consultancy

BASKI

PRINTING

MAS Matbaacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Hamidiye Mahallesi, Soğuksu Caddesi, 3

34408, Kağıthane, İstanbul

+90 212 294 1000

kitap@masmat.com.tr

Sertifika No: 44686

ÇOK A.Ş.

Yapı Kredi Plaza, B Blok, Kat: 12, Daire 30

Büyükdere Caddesi

34330, Levent, İstanbul

+90 212 270 4766

+90 212 278 2309

info@1915canakkale.com

KAPAK FOTOĞRAFI

COVER PHOTO

Cemal Emden

SORUMLU YAZI İŞLERİ

MÜDÜRÜ VE EDITÖR

RESPONSIBLE EDITORIAL

DIRECTOR AND EDITOR

Yavuz Harani

YAYIN KURULU

EDITORIAL BOARD

Diyez Beksaç Cin

Bülent Erkmen

Çim Güleriyüz

Mustafa Tanrıverdi

Necmi Zekâ

METİN EDITÖRÜ VE

DÜZELTİ

COPY EDITOR AND

PROOFREADING

Zeyno Erkman Beşikçi

ÇEVİRİ

TRANSLATION

Aslı Mertan

KATKIDA BULUNANLAR

CONTRIBUTORS

Beynur Akdeniz

Ahmet Bayrı

Çağdaş Cengiz

Gözde Doğan Ayan

Nadir Ekmekçi

Cemal Emden

Batuhan Ergüneş

Mehmet Kerem Eteş

Kağan Gözen

Cenk Kalava

Melih Mumcu

Zafer Sinoplu

Geri Sayım Güncesi, ÇOK A.Ş. tarafından 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi iletişim çalışmaları kapsamında yayımlanmaktadır.

Countdown Chronicle is published by ÇOK A.Ş. within the scope of 1915Çanakkale Bridge and Motorway Project communication practices.

Para ile satılmaz.

Not for sale.

İmzalı yazıların tüm sorumluluğu yazarlarına aittir.

All responsibility of signed articles lies with the author.

© Yazı ve fotoğrafların tüm hakları, aksi belirtilmedikçe, ÇOK A.Ş.’ye aittir. Kaynak gösterilerek kullanılabilir.

© All rights of writings and photographs are reserved by ÇOK A.Ş. unless otherwise stated. They can be used with proper citation of references.



1915canakkale.com



