

Deniz DAYANGAÇ - Mimar



Dünden Bugüne Pasaport İskelesi ve Yolcu Bekleme Salonu

Mimari Tasarım:	Deniz DAYANGAÇ
İzmir Büyükşehir Belediyesi, İmar İşleri Daire Başkanlığı Tarihsel Çevre ve Kültür Varlıkları Müdürlüğü	
Statik:	Abdullah UZUN Tamer ERGENEKON
Uygulama:	İlke Mühendislik
Toplam İnşaat Alanı:	550 m ² .
Ana Strüktür:	Çelik Karkas
Proje Tarihi:	2002
Proje Süresi:	6 ay
Yapım Tarihi:	2003
Yapım Süresi:	6 ay



İzmir, jeopolitik koşullarının elverişli olması nedeniyle, kurulduğu tarihten itibaren canlı bir ticaret şehri olarak yaşamıştır. XV. yüzyıla kadar İzmir, iç limanı kolay girilip çıkılır halde ve fırtınalardan muhafazalı olmasından dolayı, Ege Denizi kıyılarındaki kentler içinde en elverişli konuma sahip bir kentti. Fakat XV. yüzyıl başlarından itibaren iç liman, kullanışlı olma özelliğini kaybetmeye başladı. 1631'de İzmir'e gelen Tavernier iç limanın küçük bir girinti halinde olduğundan bahseder. 1765'de İzmir'i ziyaret eden Chandler Pagos Dağı'nın kuzey eteğine kadar uzanan iç limanın hemen hemen kapandığını, çok zaman kuru halde olduğunu, ancak çok yağmur yağdığında geçici olarak dolduğunu kaydeder.

Bu tarihten sonra İzmir Limanı'na gelen ve açıkta demirleyen gemilerin yükleri, şadlar ve mavnalar ile kıyadaki küçük iskelelere getirmekte, ihraç edilecek mallar gene aynı şekilde gemilere yüklenmekteydi. Bu durum hem zaman alıyor, hem de malların tahribatına sebep olmaktadır.

XIX. yüzyıla girilmesiyle, İzmir ve Batı Anadolu'nun tarihsel serüveninde çok önemli dönüşümler gözlenmektedir. Bu dönüşümü yaratan en önemli etken, İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan ve Serbest Ticaret Antlaşması olarak bilinen Balta Limanı Ticaret Antlaşması'dır. 1838 yılında imzalanan ticaret anlaşmasındaki gümrük indirimleri, hükümet denetiminin azalması, hükü-



met dışı korumacılık ve yargı alanının genişlemesi, yabancı tüccarların İzmir'e yoğun biçimde gelmesine neden olmuştur.

Ticaretteki gelişmelere paralel olarak, 1850'li yılları takiben İzmir'e büyük bir sermaye akımı olmuştur, Ticari güvence kazanan kapital sahibi kişiler, ticari faaliyetlerini İzmir'den yürütmeye başlamışlar, dış dünya ile ilişkilerin en yoğun yaşandığı, haberleşmenin iyi sağlandığı, deniz nakliye şirketlerinin bulunduğu bir bölge olan günümüzdeki Pasaport civarına yerleşmekteydiler. 1850'li yıllarda İzmir'de yirmi değişik ülkenin tüccarları büyük ticaret evleri kurmuşlar ve bu ülkelerin on yedi tanesi şehirde konsolosluk açmışlardır. O yıllardan itibaren hız kazanan bu değişim, I. Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 yılına kadar aralıksız devam etmiştir. (1)

İzmir'deki bu ekonomik gelişim ve dönüşüm, hiç kuşkusuz demiryollarının yapımı ile başlamış, liman ve rıhtımın yapımıyla hız kazanmıştır. İzmir-Aydın, İzmir-Kasaba (Turgutlu) arasında açılan demiryolu hatları, Türkiye'nin ilk demiryolu bağlantıları olmuştur. Bu demiryolu hatları, İngiliz ve Fransızların Batı Anadolu'nun zengin tarımsal ürünlerini elde edebilmek, kontrolleri altına alabilmek, son derece zengin bir tarımsal hinterlandın limanı olan İzmir'e bağlamak için kurulmuşlardır.

XIX. yüzyılın ortasına kadar, limanı olmayan ticaret kenti İzmir'e gelen gemiler, kıydan açıkta demirlemekte, yükler Pereme tabir olunur sandallarla ve şatlarla gemilerden kıyıya, kıydan gemilere naklolunmaktaydı. Bu çok zor bir taşıma işi olduğu gibi, malların gümrüklenmesi açısından da sorun yaratmakta ve Osmanlı maliyesi ciddi zarara uğramaktaydı.

1867 yılında inşasına başlanan Rıhtım, Konak civarındaki Sarı Kışla'dan başlayıp, Aydın Demiryolu Kumpanyasının Gar binasının bulunduğu Tuzla Burnu'na (Punta) kadar 3800 metre uzunlukta ve 18 metre genişlikte olacak



Yenileme Öncesi



Görünüş

tı. Rıhtım Şirketi, rıhtım üzerinde demiryolundan gümrüğe, gümrükten demiryoluna mal naklini kolaylaştırmak için, bir de tramvay hattı döşeyecek ve bunu işletecekti.

İzmir ticaretinin kalbi olan liman ünitesi, Gümrük ile Pasaport arasında 600 metre uzunluğunda ve 400 metre genişliğindeydi ve yaklaşık on dokuz hektarlık bir havuz yaratılmıştı. Güneyden ve kuzeyden iki girişi olan limanın Konağın tarafında gümrük ve depoları bulunmaktaydı ki, buranın boş bırakılması tercih edilirdi, bu yüzden gemiler, daha çok Pasaport mendireğine doğru ve kıçtan altı ile sekiz metre su derinliği olan rıhtım kıyısına yanaşırlardı.

1876 yılında, 75 metrelik bir alan dışında büyük bir kısmı tamamlanan İzmir Rıhtımı, limanı ve diğer yatırımlar, İzmir ve hinterlandının ticaretinde önemli artışlar yaratmıştı. Bunun üzerine 9 Nisan 1878 tarihinde ve beş senede tamamlanması koşuluyla; 75 metrelik alanın da limana dahil etmesi için yapımcı firmaya ek imtiyaz verildi. İmtiyazın 3. maddesinin 8. fıkrası kuzey mendireğinde karantina, fenerler, posta ve telgraf idaresi ile Pasaport ve balıkxane binalarını, 9. fıkrası batı mendireğinde gemiler için kömür depoları, batı rıhtımının bitiminde başlayan güney mendireği üzerinde de gümrük depoları inşasını öngörürken, 10. fıkra da köşeleri ve söveleri taştan, kirişleri demirden ve sair yerleri tuğladan kagir bir bina olarak inşa edilecek gümrük binasını tanımlamaktaydı.

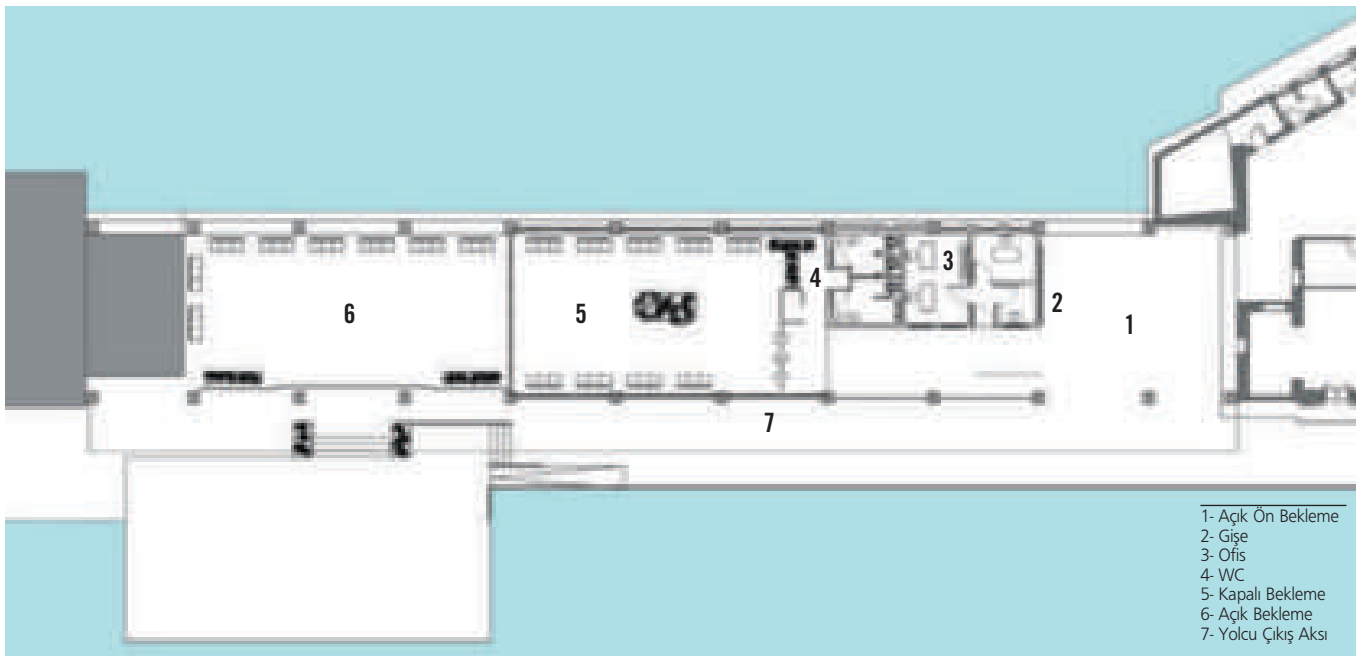
İmtiyaz gereği kuzey mendireğinde Pasaport binası, liman işletme binaları, telgraf ve fenerler idare binaları inşa edilmişti. Bu mendirek ve üzerindeki tesisler limanın kuzey ucunda bulunmaktaydı. Yunan işgali döneminde (1919-1922) şimdiki Gümrük Muhafaza Baş Müdürlüğü'nün bulunduğu binalar bu dönemde "Liman Dairesi Başkanlığı" olarak kullanılıyordu. Deniz Fenerleri Bürosu, Pasaport Kontrol Bürosu ve Liman Bürosu söz konusu yapılar grubu içinde yer almaktaydı., 1922 büyük İzmir yangınında sözü geçen yapılar yanarak harap olmuştur.

Ancak İzmir Kenti'nin böyle bir tesise acilen ihtiyacı bulunmaktaydı. Bundan dolayı Cumhuriyet Hükümeti 1923 sonrasında limanın yeniden yapılanması kararını almış ve inşaatını başlatmıştır. Yeni yolcu salonunun açılışı 1926 yılında dönemin Başbakanı İsmet Paşa tarafından gerçekleştirilmiş ve bu tarihten sonra bina yolcu salonu olarak hizmet vermiştir. (2)

Kaynaklar

- 1) Yrd. Doç. Dr. Sabri YETKİN ile yapılan söyleşi (2003) D.E.Ü. Eğitim Fakültesi, Tarih Bölümü
- 2) Cevat KORKUT (1992) *Belgelerle İzmir Rıhtım İmtiyazı*, İzmir, Doğaşan Ofset



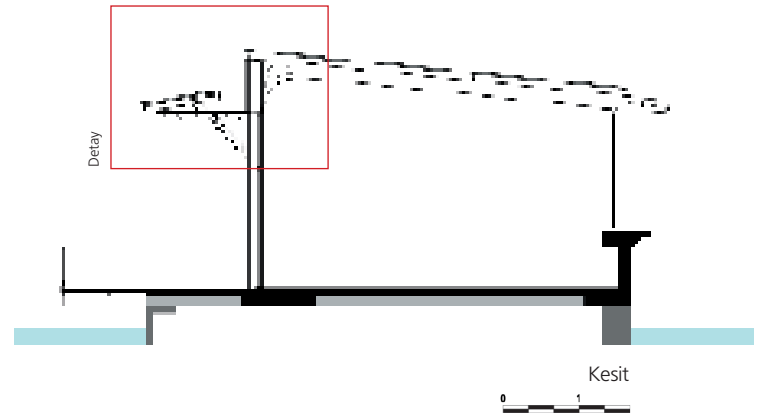


Pasaport İskelesi Yolcu Bekleme Salonu Projesi

2000'li yıllara gelindiğinde kordon yolu ve cumhuriyet meydanı düzenlemelerle yeni bir kimlik kazanmaktadır. Günümüzde kordon yolu yeşil bandının genişliğiyle aralarda oluşan meydanlarıyla tam bir rekreasyon alanı olmuştur. Cumhuriyet meydanı ise bu rekreasyon alanının sonunda yer alan bir tören ve kutlama alanı konumundadır. Söz konusu bu mekanlar kent içinde çok önemli bir kesişme noktasını oluşturmaktadırlar. Kentsel tasarım ölçeğinde yapılan çalışmalarla bu kesişme noktasını Konak Meydanı'yla bütünleştirmek ve sahil bandını daha yaşanılır bir yer haline getirmek, eski iskeledeki fiziksel ve psikolojik sıkıntıların giderilmesi hedeflenmektedir.

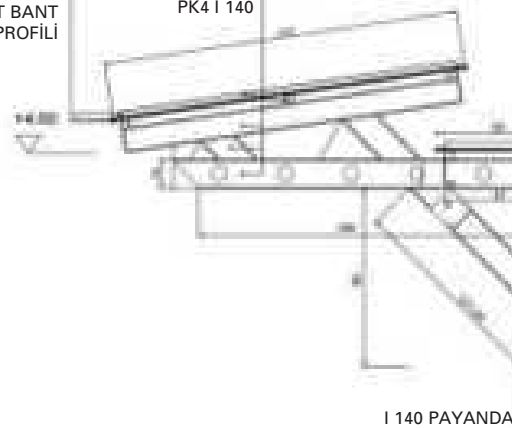
Bu amaçlar doğrultusunda Pasaport İskelesi kente daha yakışır bir konuma getirilmek üzere tasarım çalışmaları yapılmıştır. İzmir Büyükşehir Belediyesi Tarihsel Çevre ve Kültür Varlıkları Müdürlüğü proje alanında her iki tescilli binayı da ön plana çıkarmak ve iskeleyi daha modern ve kullanışlı bir yer haline getirmek amacıyla şu kararları almış ve uygulamıştır:

- Tasarımın ana fikrini, tarihi iki yapı arasında 150 yıla varan bir süredir yer alan yüksek dalga kıran duvarının kaldırılarak Mendirek ve Kordon Boyu arasında şeffaflığıyla görsel bütünlük sağlanması oluşturmuştur.



POLİKARBONAT -U- CONNECTOR
8mm POLİKARBONAT KAPLAMA
40/40/2mm. ÇELİK KİRİŞ
K2 I 120
I 140
PK4 I 140

END CUP (BT KAPAĞI)
ANTI-DUST BANT
ALU. U-BİTİŞ PROFİLİ



[140 AŞIK
ELEKTROSTATİK BOYALI 1.5mm LEVHA
50'LİK ALUMİNYUM GIYDIRME CEPHE PROFİL
100X50X2.5mm KUTU PROFİL

ALUMİNYUM SANDVIÇ PANEL
ÇATI KAPLAMASI
[140 AŞIK
K1 KİRİŞİ

ELEKTROSTATİK BOYALI 1.5mm LEVHA
100X50X2.5mm KUTU PROFİL
100'LÜK ALUMİNYUM SÜRME PROFİL
6mm+12mm+6mm DÜZ ISICAM

Üst Örtü Detayı



Yenileme Öncesi

- Kaldırılan dalga kıran duvarının yerine dalgaların olumsuz etkisini engellemek amacıyla uygun kot mesafesinde kroman betonu uygulaması yapılmıştır.
- Farklılaşan tasarım, malzeme ve renk seçimiyle yeni iskele şeffaf bir görünüm kazanmıştır. Kullanılan çelik ve cam malzemeyle kontrast bir etki yakalanmış , bu etki deniz mavisine yakın bir rengin seçilmesiyle kuvvetlenmiş ve tarihi Gümrük Binası ile Karantina Binaları vurgulanmıştır.
- Şeffaflığı yakalamadaki kaygı nedeniyle oldukça yalın bir modüler çelik konstrüksiyon tasarlanmış ve mekanlar bu modüler konstrüksiyonun bölüntülerle ayırımından oluşmuştur.
- İskelenin inşaatı sırasında İzmir Büyükşehir Belediyesi Tarihsel Çevre ve Kültür Varlıkları Müdürlüğü'nce rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri hazırlanan tarihi Gümrük Binası ve Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü'nce projelendirilen Karantina Binası da basit bakım, onarım kapsamında çatı onarımı ve dış cephe boya işlerinin yapılmasıyla daha da ön plana çıkmış ve Pasaport İskelesi bir bütün olarak ele alınmıştır.



Yenileme Sonrası

- Daha önceden üstü açık bekleme bölümünün olumsuz hava koşullarının engellenmesi ve yapılan yeni bekleme salonunun bütünlüğünün sağlanması için tek eğimli yekpare ve hafif bir çatı yapılmıştır. Ayrıca eğimden dolayı oluşan alın kısmı ise reflekte cam kullanılarak giydirilmiş ve tarihi binaları birbirine bağlayan bir yansıtıcı bant oluşturmuştur. Uygulanan bu cam bant ve kapalı bekleme salonundaki mavi camlar güneşin açısına göre günün belirli saatlerinde dalgaları binanın içine alacak bir ışık oyunu oynamakta ve aynı etkiyle binanın kamufle olmasını sağlamaktadır.
 - Yolcu giriş çıkışlarında yaşanan sorunların giderilmesi için iskelenin güney cephesinde, Mendirek tarafında yer alan bölümü kullanıma açılarak çelik "I" profillerle 180 cm'lik bir konsol yapılmış giriş-çıkış aksı 400 cm'ye çıkarılmıştır.
 - Aynı aks daha sıcak ve dayanıklı bir malzeme olan ahşap traverslerle kaplanarak farklılaşmış, fakat bütünlüğü uyumu kuvvetlendirilmiştir. Bu uygulama aksın sonunda yer alan gemi yanaşma platformunda da tekrarlanmış ve bütünlük yakalanmaya çalışılmıştır.
 - Alt yapı sıkıntısı çeken iskelede döşeme seviyesi önceki kotundan 35 cm yükseltilmiş ve yalıtılmıştır. Bu uygulamayla oluşan kot farklılığı ise iskele bekleme bölümünün hem ahşap traverslerle hem deniz mavisine uyum sağlayacak, doğal taş görünlü seramikle kaplanmıştır.
 - Yeni yapıdaki tasarım dengesini sağlamak ve kısmen korunak olması amacıyla, yolcu çıkış aksında çelik ve polikarbon sundurma yapılmıştır.
 - Ofis, bilet gişesi ve önceden iskele bünyesinde bulunmayan tuvaletler modüler çelik konstrüksiyonun içerisinde bölücü duvarlar yardımıyla yerleştirilmiş ve yapının tek masif bölümünü oluşturmuştur.
- Tasarımına 2002 yılının Nisan ayında başlanan proje İzmir 1. No'lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 2.8.2002 tarih ve 10061sayılı kararı ile onaylanmış, uygulaması Mayıs-Kasım 2003 tarihleri arasında gerçekleştirilmiş ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Ahmet Piriştina tarafından 15.12.2003 tarihinde kullanıma açılmıştır. ■