

Selanik'te Sekiz İskele*

Çeviren ve Derleyen A r i f Ş e n t e k



Bir zamanlar İstanbul Boğaziçinde vapur seferleri ile ulaşımı sağlayan Şirketi Hayriye, Selanik'te de vapur çalıştırıyor ve kentin kıyı şeridindeki 5 iskele arasında yolcu ve mal taşıyormuş. Bu 5 iskelenin o zamanki adları da bize hiç yabancı gelmiyor: Olimpos, Beyaz Kule, Kerimefendi, Büyükdere ve Karaburun. 1908'lerde elektrikli tramvayın gelmesiyle bu deniz ulaşım ağı ortadan kalkıyor. Yıllar sonra, bizim İzmir'de olduğu gibi, şimdi yeniden Selanik'in kent içi deniz ulaşımını canlandırma girişimleri var.

Selanik'in "1997 Yılı Avrupa Kültür Başkenti" olması dolayısıyla düzenlenen etkinlikler içinde, dünyaca tanınmış 8 mimarın tasarımlarından oluşan "Kent ve Deniz Arasında / Selanik'te 8 İskele" adlı bir sergi de yeralıyordu. Mimarların herbirinden Selanik kıyı şeridindeki 8 değişik nokta için bir "iskele" tasarımı geliştirmeleri istenmişti. Eski limandan havaalanına uzanan kıyı boyunca sıralanan bu iskeleler, yeni bir kentsel toplu taşıma sistemi içinde çalıştırılacak vapurlara hizmet edecek.

İskelelerin şu anda fazlaca kullanılmayan kıyı şeridine yeni bir ivme kazandırması ve aynı zamanda kentin ulaşım altyapısını geliştirici bir katkıda bulunması bekleniyor. İskelelerin tasarımcıları; Aldo ve Hannie van Eyck, Finn Geipel, Mario Botta, Alvaro Siza, Coop Himmelb(l)au, Enric Miralles, Rem Koolhaas ve Giancarlo De Carlo. Değişik ülkelerden ve değişik kuşaklardan gelen bu mimarların çalışmaları, böyle bir konuda ne denli birbirinden farklı tasarımlar üretebileceğini gösteriyor. Tasarımlar salt bir iskele olmakla kalmıyor, çevrede yer alacak diğer yapıları, sinema, yüzme havuzu, kafe, dolaşılacak oturulacak yerler vb. mekanları da içeriyor.

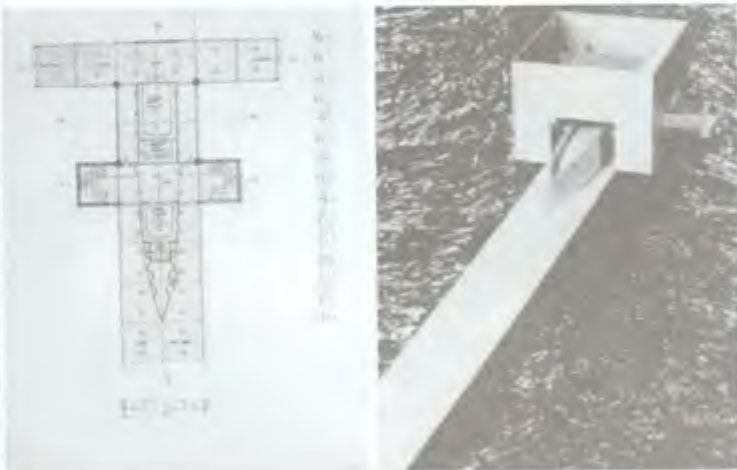
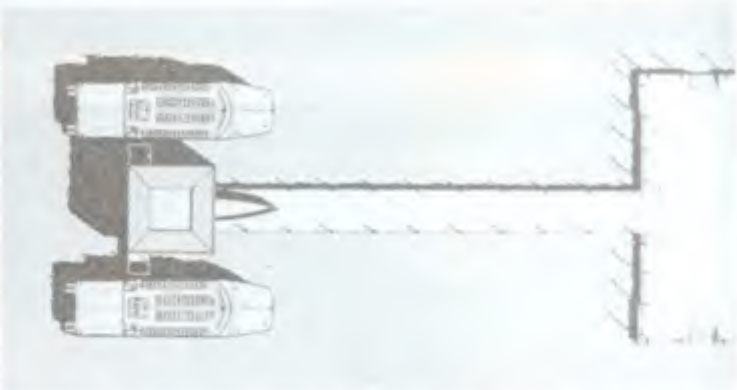
Mario Botta, tasarladığı Faliro iskelesini "deniz üzerinde bir küp" formunda düşünmüş. Selanik'in öncelikle iki öge, kent ve deniz arasında kesin ve belirgin bir ayrımı barındırdığına işaret eden Botta, özetle şöyle diyor:

"Güçlü, sert, dalgaları durmaksızın kentin uzun kıyı boyunca döven bir deniz ve katlaşmış, kompakt, geometrik formlardan oluşan kent... Limandan havaalanına deniz yoluyla bir bağlantı getirme düşüncesi, kent ve deniz arasında bu uzun yıllara dayanan ayrımındaki keskinliği kaldırıyor. Bu alternatif bir güzergah yaratma girişimi, kentin ulaşım ağına getireceği katkının ötesinde, kent ve deniz arasında yeni bir ilişkinin doğmasına neden oluyor. Bu çerçeve, kentin denize, onun egemenliğini vurgulayarak yeni kollar, yeni duygular uzatmasına olanak veriyor. Bu perspektiften hareketle Faliro'daki iskeleyi, uzak bir mesafeden, arkadaki kentin bir öncü ögesi olarak tasarlanmış biçimiyle görülecek, kompakt, geometrik bir 'uyan'ya, bir "ilk" işarete duyulan gereksinim diye yorumladım.

Bunun ötesinde ana form, körfez ulaşımının gerektirdiği değişik işlevsel konfigürasyonlarla bölünmüş; bekleme, servis, geliş-gidiş alanları, günlük kullanışa uygun ölçeklerde bir mekan düzenlemesi yapılarak birbirlerinden ayrılmıştır... Ana formu kıyıya bağlayan iskele uzantısı, iki yeni gerçekliği, kent ve denizin bağımsızlıklarını belirginleştiren, bu iki ögeyi birleştirici değil, aralarındaki farkı vurgulayıcı bir köprü olarak düşünüldü."

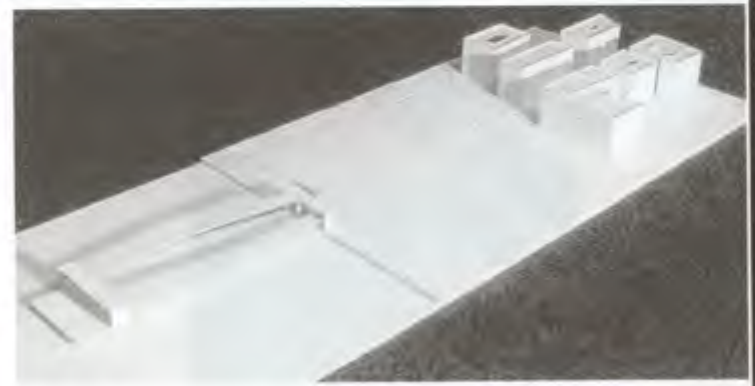
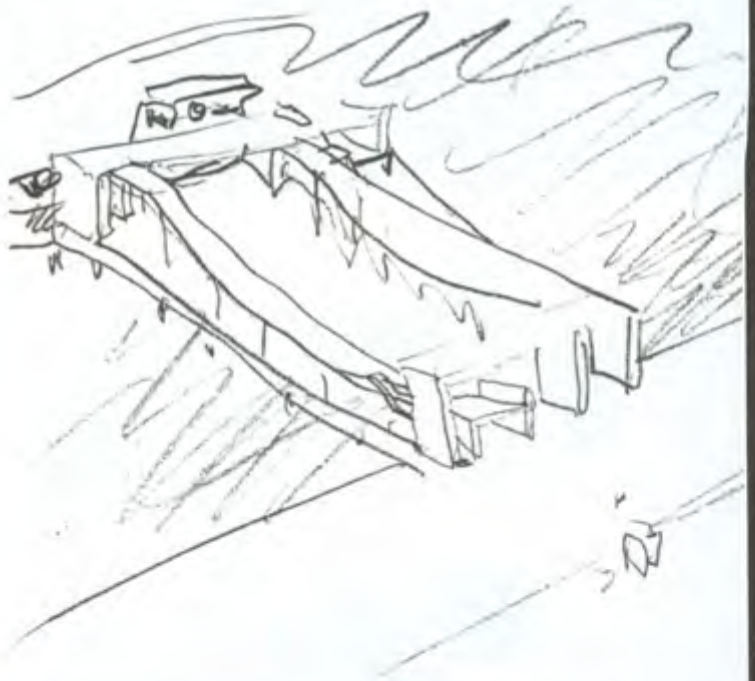


BOTTA



Alvoro Siza, tasarladığı Salamina iskelesini, çok yalın ve somut sözlerle, neredeyse projeye bakmaya hiç gerek bırakmayacak şekilde şöyle tanıtır:

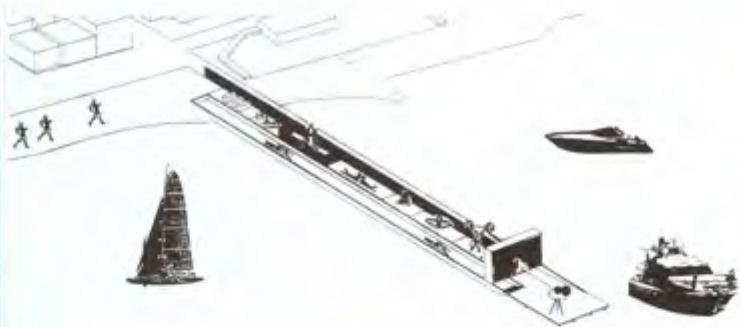
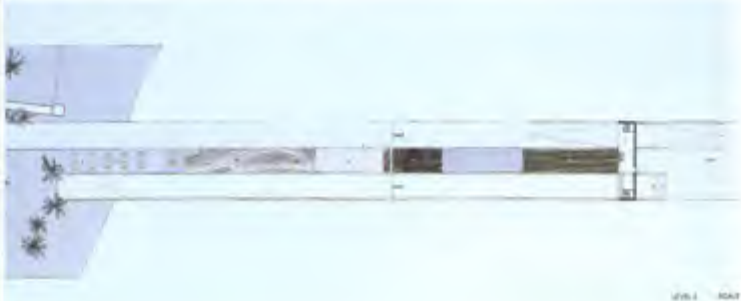
"Geliş ve gidiş yolları birbirinden ayrılmıştır, ama ikisi birlikte, 120 metre uzunluğunda ve kara tarafında 20 metre, deniz tarafındaki ucunda 30 metre genişliğinde trapezoidal planlı bir form oluşturuyor. Gelişlere ayrılan batı tarafındaki platform ve çatısı hafifçe bükülmüştür. Çatı deniz ucunda 3 metre, karaya bağlandığı uçta 8 metre yükseklikindedir. Doğru çatısı ise tam tersi eğimdedir. Her iki uçta da çatılar, 6 metre yüksekliğinde birer portiko oluşturacak biçimde diklemesine uzamaktadır. Deniz ucunda diğer çatı, 3 metre yüksekliğinde bir platform oluşturarak yüksek çatının altında genişlemektedir. Her iki portikodaki merdivenler, iki farklı seviyeye ulaşmayı sağlamakta ve iki rampadan oluşan sirkülasyonu tamamlamaktadır."



Rem Koolhaas, Neo Krini'deki iskele tasarımındaki amacının "boş zaman etkileri ve kültürel programlar ile bir iskelenin mekanikleşmiş altyapısal ve-rimliliği arasındaki çatışmayı, bu iki niteliği birbirine eklemelendirerek yansıtmak" olduğunu belirtiyor. Koolhaas tasarımını özetle şöyle tanıtıyor:

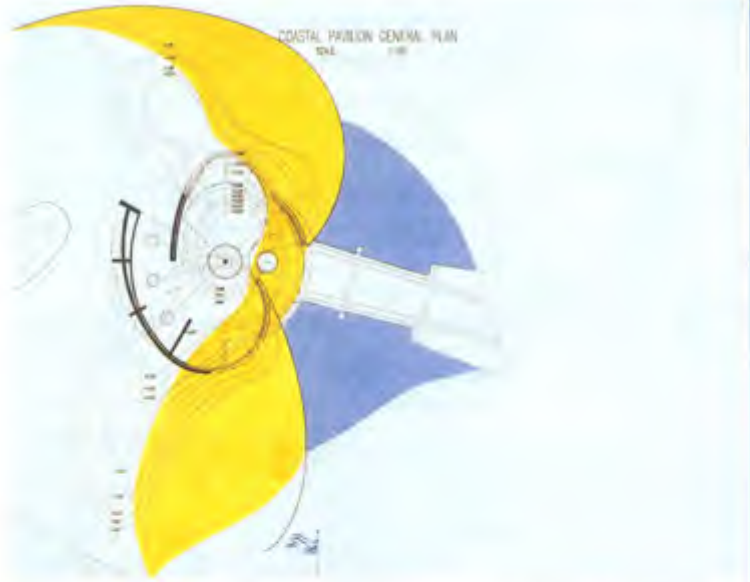
"Iskele boyunca birbirine paralel 7'şer metre genişliğinde üç bölüm, üç yol uzanıyor. Bu yolların herbirinde insanlar değişik hızlarda hareket ediyorlar. Yollardan biri kentten denize uzanıyor. İkincisi 165 metre uzunluğunda bir havuzdur. Üçüncüsü, karayolunu havuza bağlamakta ve değişik etkinliklerin yerlabileceği öğelerden oluşmaktadır... Iskelenin sonuna doğru yollar bir duvar aşmakta, gemilerin yanaştığı ve değişik kültürel etkinlikler için kullanılacak bir platformla bitmektedir. İnsan bu platforma vardığında ilk kez denizin tam bir görüntüsü ile karşı karşıya kalmaktadır.

Programa uygun olarak getirilen bar, sergi salonu, bekleme salonu, bilet gişeleri, iskelenin ucundaki duvarda yer almaktadır. Duvarın karaya bakan yüzü son derece yansıtıcı bir malzeme ile kaplanacaktır. Gün boyunca bu yüz kent görünümünü yansıtacak ve görsel bir oyunla iskeleyi olduğundan bir kat daha uzun gösterecektir. Gece bu yüzey saydamlaşacak ve içindeki etkinlikleri sergileyecektir. Duvarın deniz kıyısındaki yüzü, gece bir sinema ekranına dönüşecek ve gemilerin yanaştığı uçtaki platform bir açık hava sineması olarak kullanılabilir.



Giancarlo De Corlo, körfez hattının son ucunda bulunan havaalanı iskelesini tasarlamış. Burası bir derenin ağzında yer alıyor ve özellikle ilkbaharda suları artan dere, içerlerden topladığı kumları denize getirerek burada bir kumsal oluşturuyor. De Carlo tasarımında bu kumsaldan oluşan tepeliklerden, kum yığınlarındaki deniz kabuklarından yola çıkmış;

"Tasarımdaki ilk seçimim, iskele için gerekli kapalı hacimleri bir kum yığını içine, denize paralel, iskelenin dikdörtgen uzantısına dik bir konumda yerleştirmek oldu. Doğal koşullarda oluşan kum yığınları sürekli olarak siliniyor, yenileniyor ve bu kaderi içerindeki fosil kalıntıları, çakıl taşları, deniz kabuklarıyla paylaşıyorlar... Böylece kum yığını içindeki hacimler bir deniz kabuğunun formunu aldılar... Kabuğun geniş cephelerindeki girişinde saydam duvarlar bulunuyor ve üstte iki geniş üçü ince, beş ışıklık öğesi yukarı doğru uzuyor. Dıştan sadece bunlar gözüküyor. Bir deniz kabuğunun iç düzenindeki zenginliğe benzer bir mimariyi, ancak iç mekanlara girdiğinizde algılayabiliyorsunuz... Kabuk, bir iç hacimle onu saran iki çok merkezli spiral kalkandan oluşuyor... Kumdan yapılmış amorf bir gövdenin duyulanabilen titreşimlerine benzer bu karmaşık form ve deniz kabuğuna benzer geometrik eklemlemeler, kum tepeliğinin içinden geçerek karadaki veya denizdeki açık mekanlara yönelen yolcularda umarım uyumlu bir tınlama veren diya-pazon gibi bir etkilenme yaratacaktır... Farkedilebilir bir kıvrım yaparak denize uzanan iskele de aynı karmaşıklığı sürdürecektir sanırım."

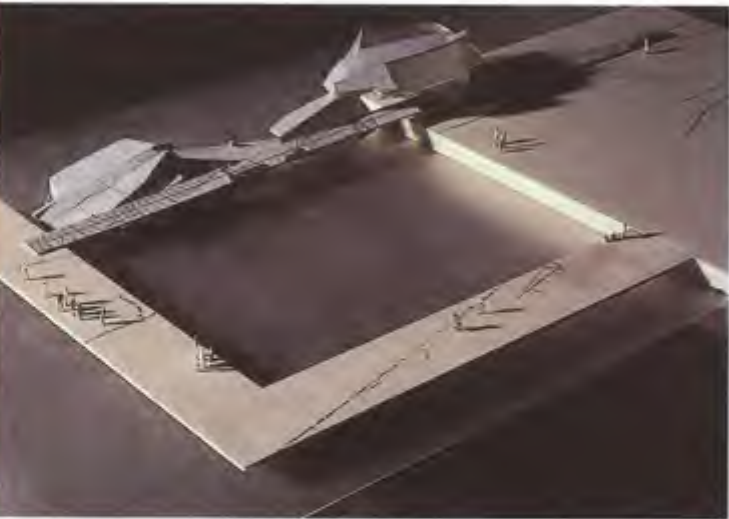
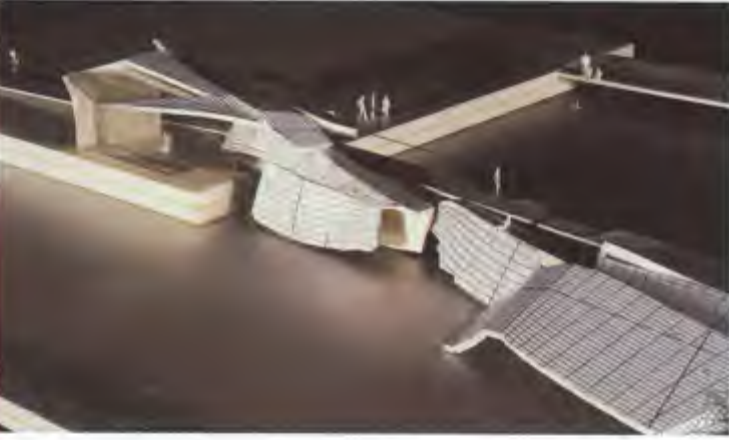


Coop Himmelb(l)au, Possoidonion'daki iskelenin tasarımda belirleyici öge olarak "deniz dinamiğinin bir parçası ve anlatımı olan, sürekli bir devingenlik ve değişkenliği taşıyan dalgalar"ı aldıklarını belirtiyorlar ve projelerini özetle şöyle tanıtıyorlar:

"Kıynın bir uzantısı olarak iskele, 'izlerini' karada bırakır, kendini bir kitle biçiminde ifade eder ve daha önce inşa edilmiş mevcut yapay platforma karşı yöneltilen bir parmak gibi uzanır... Olimpos dağı uzaktan görünmektedir.

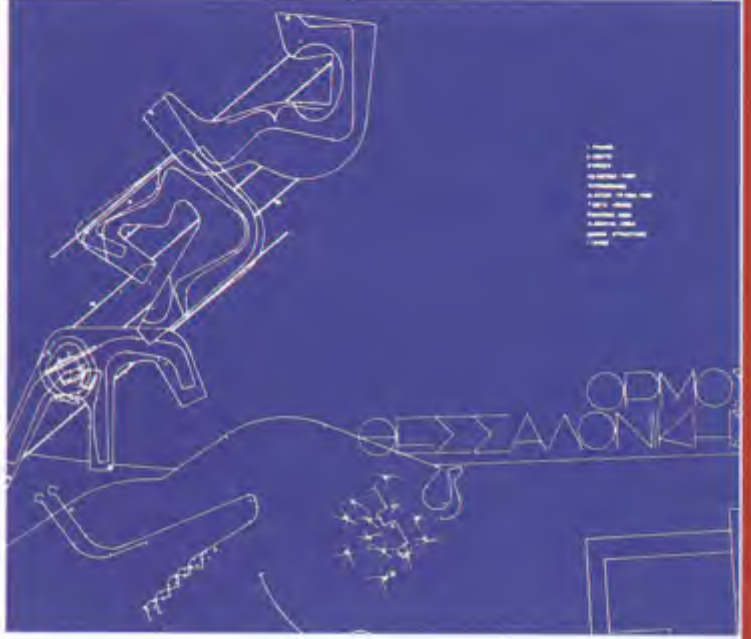
Tasarım sürecinde değişik öneriler maket üzerinde düşünöldü ve bilgisayarda geliştirildi. Sonunda bilgisayarda oluşturulan bir form, tasarımın daha sonraki evreleri için bir başlangıç noktası oldu. Bu formu katlayarak ve geliştirerek iskelenin 'heykelsi' formu ortaya çıktı: Kıyıdaki platformdan başlayan ve su yüzeyine uzanan farklılaşmış kitlelerin birarada toplanması... Bir öge su yüzeyinin altında yer alıyor; ana strüktüre paralel gliden bir yürüme yolu. Bu yol iskelenin izlerini kıyıda sürdürüyor. İskele, gemilerin yanaşacağı bir platformla tamamlanıyor.

Yapının ana malzemeleri beton ve çeliktir. Kütle, camdan bir dış yüzey ile çevrilmektedir. Çelik malzemeden yapılan yürüme yolu, tasarım sürecindeki eskizlerin uzantısı, izleri olarak görölmelidir. Yıllar sonra çelik paslanacak, yol olacak, ama beton ve camdan yapılmış bölümler ve bir de tasarımın bugünkü çizimleri var olmaya devam edecektir."



Enric Miralles, batı dillerindeki yazılışı ile "Karabournaki", bizim herhalde "Karaburun" veya Foça'daki Mersinaki gibi "Karaburunaki" diyebileceğimiz bir yerleşme için tasarladığı iskeleyi, çok kısa şiirsel bir metinle tanıtıyor:

"Deniz kıyısı varlığını sürdürüyor.../ Denizden rüzgarların tallı ritimleri bugün de duyuluyor.../ Toprağının tanımlanmamış çizgileriyle Selanik Körfezi bugün de var.../ Uzaklardan Olimpos Dağının silüetli varlığını sürdürüyor.../ Varlığını sürdürüyor; güvenden uzak bir kent planması içinde yerini ve gerçekliğini bularak.../ Tema, bir eylemliliğin eşdeğeri, doğal bir tepkime olmalı.../ Koro ile uyum içinde.../ Suyun karanlıklarından kaynaklanan mitolojik düşünceler her zaman kendini duyuruyor.../ Bu adalar her zaman böylece var oldular, yaklaşan gemilere yakınlaşıyorlar.../ Ama 'polis' hala görölmüyor."



Aldo ve Hannie Van Eyck, vapur hattının başlangıcında, kentin eski Aliman bölgesinde yer alan iskele için ürettiği, değişik boylarda koloncukların sıralanmasından oluşan bir perde düşüncesini temel alan tasarımlarını şu sözlerle tanıtır:

"Selanik'in kıyı şeridi kesinlikle görkemli bir konuma sahip, ama bugüne kadar bu konumu zenginleştirecek çok az şey yapılmış. Beyaz Kule'yi koruyacak belirgin bir mimari yaklaşımı, kentte yayaların gereksinimlerine hizmet edebilecek şekilde düzenlenmiş bir kıyı yolunu göremiyoruz.

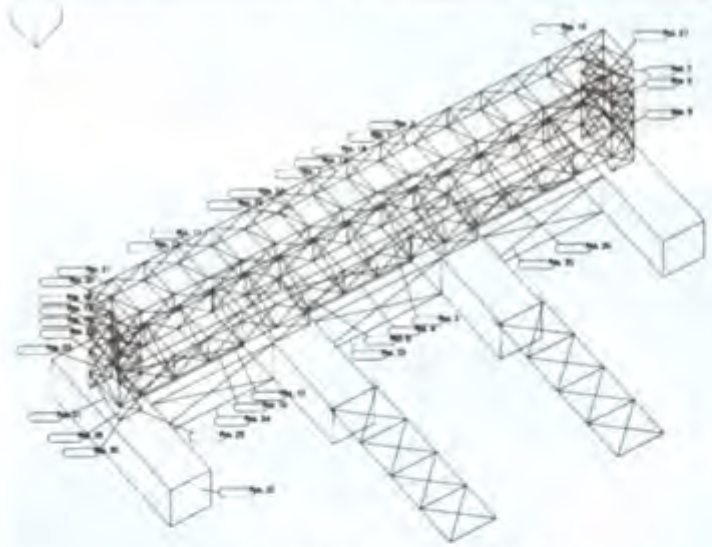
Vapur seferleri için terminal olarak belirlenen nokta, eğer gerektirdiği kentsel niteliği kazanabilirse, eğer oldukça yalıtılmış durumdaki bu nokta, zafer tansı Nike'nin adını taşıyan bu körfezle bağlanarak ulaşılabilirliği hissedilir bir duruma gelirse, kentin kıyı görünümüne ciddi bir katkı sağlanabilecektir.

Projemizde, nhtım yolunu izleyerek yumuşatılmış bir köşe dönüşünü çevreleyen ve sonunda terminalin tam merkezinden geçen farklı yüksekliklerdeki serbest kolonlardan oluşan bir perdeyi öneriyoruz... Deniz ucunda 8-9 metre ara ile sıralanmış 16 ana kolona oturan bir çatının altında yarım daire biçiminde bir iskele platformu üzerindeki perdeyi geçer geçmez deniz öte yanınızda kalıyor ve siz artık kent tarafındasınız... Deniz üzerindeki yarım daire platform taştan veya ahşaptan yapılabilir... Perdeleri oluşturan kolonlar, 8-10cm. çapındaki galvaniz boruların doğal taş veya seramik malzeme ile kaplayarak imal edilebilir. Kaplama malzemelerinin dış çapı 25cm. parça uzunlukları 25-40cm. olabilir. Uzun kolonlar arasındaki mesafe 25-30cm.'dir. Perdeyi oluşturan bu elemanların sürekli dikeyliği ve tekrar, aralarından güneş veya ay ışığı süzülürken kıyı yolu boyunca oluşacak gölgelerle uzaktaki ufuk arasında güçlü bir kontrast yaratacaktır... En kısa kolon 80 cm. yüksekliğinde kalabilir ve bunlar liman boyunca bir korkuluk gibi devam ettirilebilir. Uzun kolonlar boylarına göre, cadde kotunun 60cm. altında kalan ve limanı bütünüyle çevreleyen bir alana yerleştirilecek oturma mahalleri, büfeler vb. mekanlara girişlerde veya diğer önemli noktalarda kullanılabilir. Bu alanda aydınlatma elemanları, ağaçlar, banklar vb. öğelerle yapılacak bir düzenleme, terminalden Beyaz Kule'ye kadar liman boyunca binlerce kişinin yararlandığı gerçekten çekici bir duruma, kentle bütünleşmiş anlamlı bir konuma getirebilecektir."



Finn Geipel, kentin iki ana aksının, Aya Sofya Bulvarı ile kıyı promanat yolunun birbirini kestiği bir noktada bulunan Achillion için bir iskele tasarlamış. Tasarımcıya göre, burada kentin yoğunluğundan körfeze ani bir geçiş var ve bu algılanamıyor, basit bir yol ile bina kütleleri suyun sakin yüzeyinden ayrılıyor. "Körfez ve kent birbiriyle keskin ama boşlukta kalan bir geçiş içinde" diyen Geipel, tasarımda bu ilişkiyi belirginleştirmeye çalıştıklarını anlatıyor. Kıyı yolunun hemen yanına uzunlamasına yerleştirilmiş dikdörtgen prizma formunda bir uzay kafes strüktürü öneren tasarımcı, projesine ilişkin olarak özetle şöyle diyor:

"Zemin, yan yüzler ve çatıyı biçimlendiren sürekli bir yüzey, platformun kullanılabilir mekanını oluşturuyor. Yüzey, iç ve dış arasında bir diyalogu kışkırtacak şekilde dıştan taşıyıcı çerçeve ile çevreleniyor... Achillion, kent merkezinden kıyıya uzanan önemli bir dolaşım alanıyla bağlantılı durumda. Kültür ve eğlence etkinliklerine yakınlığı, bu tür işlevleri akla getiriyor. Bu bakımdan, iskele/platform; beklenmeyen durumlarda, ani gereksinimlerde kullanılmaya hazır boş bir mekan sunuyor... İç mekan bir eşik niteliğini taşıyor. Burası, insanların toplanacağı veya dağılacığı, kent görünümüne yönelen veya denizle karşılaşılacak diğer mekanlara açılan bir geçiş mekanı. Çünkü, genel kullanıma açık bir yer, sadece biraraya gelmeye yaramıyor, başka beklentileri de getiriyor. Gerilim, tereddütler, düşünceli bir ruhsal durumun yerleştiği bir ortam, bir görünümünden diğerine geçişe eşlik ediyor. Bir tiyatro oyununun iki sahnesi arasında bir deniz milli mesafe veya bir gemici düğümü..."



• 17 Aralık 1996 - 16 Şubat 1997 tarihleri arasında Hollanda Mimarlık Enstitüsünde açılan "Deniz ve Kent Arasında / Selanik'te Sekiz İskele" proje sergisi dolayısıyla yayınlanan şu kitaptan derlenmiştir:

Between Sea and City / Eight Piers For Thessaloniki, NAI Publishers, Rotterdam, 1997.