

BURSA-MUDANYA DEMİRYOLU HATTI İŞLETME BİNASI İÇİN YENİDEN KULLANIM ÖNERİSİ: MUDANYA'DA SOSYAL VE KÜLTÜREL MERKEZ

*Tülin VURAL**
*Neslihan DOSTOĞLU**
*Özgür EDİZ**

Özet: Kentlerdeki mimari mirasın gelecek kuşaklara aktarılmalari, kentlerin kültürel belleklerinin korunması açısından çok önemlidir. Tarih içinde çeşitli işlevlere karşılık vermek üzere tasarlanmış olan bu binaların, farklı dönemlerde varlıklarını sürdürebilmeleri, hem fiziksel koşullarının iyileştirilmesine, hem de yeni işlevlerle kullanılmalariına bağlıdır. Bu çalışmada, Bursa ili, Mudanya ilçesinde yer alan Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası için Uludağ Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü öğretim elemanları tarafından hazırlanmış olan bir yeniden kullanım önerisi tanıtılacaktır. Yirminci yüzyıl başlarında Bursa- Mudanya arasındaki demiryolu hattına hizmet vermek üzere tasarlanmış olan bina, demiryolu hattının ortadan kalkmasından sonra da farklı işlevler üstlenerek, yaklaşık yüz yıldır aşkın bir süredir varlığını korumuştur. Bina, Mudanya ilçesine Bursa yönünden girişte yer alan İskele Meydanı üzerinde bulunmaktadır. Bursa ilinin Marmara Denizi'ne açıldığı önemli yerleşim birimlerinden biri olan Mudanya ilçesi geçtiğimiz 10 yıllık süreç içinde önemli değişimler geçirmiştir. Bu değişimlerin sonucunda, ilçenin çekim merkezi konumunda olan İskele Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi gerekli hale gelmiştir. Yapılan bu düzenlemede İskele Meydanı'nda yer alan Demiryolu Hattı İşletme Binası'nın bir sosyal, kültürel merkeze dönüştürülmesi için restorasyon projesi hazırlanmış ve bu proje kapsamında binanın özgün mimari nitelikleri korunurken, günün değişen koşullarına göre yeniden işlevlendirilmesi hedeflenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası, Yeniden Kullanım, Restorasyon, Sosyal-Kültürel Merkez, Koruma, Kentsel Dönüşüm

A Proposal for the Re-Use of Bursa-Mudanya Railroad Administration Building: A Social and Cultural Center in Mudanya

Abstract: The transmission of architectural heritage in cities to successive generations has great importance in preserving the cultural collective memories of cities. The survival of examples of architectural heritage, that are designed to meet certain needs in different periods, depends on both the improvement of their physical conditions and the transformation of their functions according to changing needs. In this paper, a proposal of re-use for Bursa-Mudanya Railroad Administration Building, developed by a team from Uludag University, Faculty of Engineering and Architecture, Department of Architecture will be presented. This building, designed to serve the Bursa-Mudanya Railroad at the beginning of the twentieth century, has survived for almost a hundred years, with different functions after the closure of the railroad system. Bursa-Mudanya Railroad Administration Building is located in Mudanya Port Square, which is at the entrance to Mudanya from the direction of Bursa. Mudanya, an important gate of Bursa to Marmara Sea, has faced significant economical and spatial transformations in the past ten years. These transformations have necessitated the re-organization of the Port Square in order to fulfill the changing needs of the town. In the context of the urban design proposal, a restoration project for the transformation of Bursa-Mudanya Railroad Administration Building into a social and cultural center for Mudanya has been prepared, with the aim of giving new functions according to changing conditions while preserving the original architectural identity of the building.

Keywords: Bursa-Mudanya Railroad Administration Building, Re-use, Restoration, Social and Cultural Center, Preservation, Urban Transformation.

* Uludağ Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü, 16059, Görükle, Bursa.

1. GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başkenti olan Bursa tarih boyunca önemli bir ticaret kenti olma özelliğini korumuştur. Özellikle ipek ipliği, ipek kumaş üretimi ve ihracatı konusunda gelişen ticari aktivite kentteki sosyal ve ekonomik yaşamın oluşumunda etkin bir rol oynamıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde gelişen bu ekonomik ve sosyal yaşamın izlerini, kentte bu dönemde inşa edilmiş ve günümüze kadar varlıklarını sürdürmüş olan çeşitli yapılarda gözlemlemek mümkündür. Bu yapıların en iyi korunmuş örneklerinden biri de Bursa ili, Mudanya ilçesi, Ömerbey mahallesinde yer alan "Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası"dır.

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası, "Mudanya İskele Meydanı Kentsel Tasarım Projesi" alanı üzerinde yer almaktadır. Bu projenin hazırlanması görevi 2000 yılında Uludağ Üniversitesi Döner Sermaye İşletmesi aracılığıyla U.Ü. Mühendislik- Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü öğretim elemanları Neslihan Dostoğlu, Murat Özyaba, Özgür Ediz ve Tülin Vural'a verilmiştir. Proje kapsamında, ilgili binanın etkin kullanımının desteklenmesi amacıyla kentsel tasarım projesiyle ilişkilendirilecek yeni işlevler kazandırılması hedeflenmiştir. Bu bağlamda binanın rölöve, restitüsyon ve restorasyon projeleri ekipteki mimar üyeler tarafından hazırlanmıştır.

2. TARİH İÇİNDE BURSA-MUDANYA DEMİRYOLU HATTI İŞLETME BİNASI

Bursa, Orta Çağ'ın en önemli ticaret rotalarından biri olan İpek Yolu üzerinde yer alan önemli bir ipek üretim merkezidir. Bursa'da üretilen ipek kumaşlar Orta Çağ boyunca İpek Yolu kullanılarak hem Osmanlı İmparatorluğu içindeki farklı eyaletlere, hem de çeşitli Avrupa ülkelerine gönderilmiştir. 19. yüzyılda hızla gelişen teknolojinin gereklerinin yerine getirilmesinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun yetersiz kalması nedeniyle ipek kumaş üretiminde Avrupa ülkelerinin gelişmiş teknolojik olanakları ön plana geçmiş, Bursa'daki ipek kumaş üretimi yerini ham ipek ipliği üretimine bırakmıştır (Saint-Laurent, 1989). Bu süreçte, Bursa'da üretilen ipek ipliği, ipekli kumaş üretimi için çeşitli Avrupa ülkelerine gönderilmeye başlanmıştır. Bursa'da 1840'larda başlayan ve Fransa'nın Lyon kentine yönelen ham ipek ipliği ihracatını kolaylaştırmak amacıyla 19. yüzyılın sonunda Bursa ile Mudanya arasında 42 kilometrelik bir demiryolu hattı inşa edilmiştir (Durak, 2003). Demiryolu 1872'de yapılması tasarlandığı halde 1891 yılında tamamlanabilmiş, işletmenin 99 yıllık imtiyazını Nagelmakers isimli bir Belçika şirketi almıştır. Ham ipek ipliği (filatür) fabrikalarının bulunduğu Bursa kenti ile Mudanya limanı arasında doğrusal bir hatta inşa edilen demiryolu aracılığıyla Bursa'da üretilen iplik, Mudanya limanına, oradan da tarifeli vapur seferleriyle Fransa'nın Lyon kentine ulaştırılmak üzere Marsilya limanına aktarılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu inşaatında ve işletmesinde yabancı yatırımcılar önemli rol oynamışlardır. Bunda, 1856 yılında yayımlanan Islahat Fermanı ile yabancı sermayeli yatırımlara izin verilmesinin büyük payı vardır. 19. yüzyılın ikinci yarısında devlet yöneticileri, alınan kararların uzun dönemli ekonomik sonuçlarından çok, Avrupa devletlerinin kısa vadede sağladıkları siyasal ve mali desteği düşünmüşlerdir. Bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu topraklarında İngiliz, Alman, Fransız ve Belçikalı sermaye sahipleri demiryolu yapımına girişmişlerdir. Yabancı sermaye sahipleri için kendi ülkeleri dışındaki ülkelerde demiryolu yatırımları yapmak, bu bölgelere nüfuz etmek anlamına da gelmiştir. Bu nüfuz etme süreci yalnızca ekonomik ve politik alanlarla sınırlı kalmamış, bölgede yapılan demiryolu ile ilgili binaların mimari ifadeleri de Batı kültürünün mimari anlayışından etkilenmiştir. Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu'nda 1879 yılında tahta geçen III. Selim döneminde başlatılan Batılılaşma Hareketi de bu yapıların Neo-Klasik üslupla şekillenmesinde etkili olmuştur. Özellikle ülkenin dışa açılan kapıları olan büyük kentlerdeki gar binalarında (Sirkeci ve Haydarpaşa Garı gibi), bu dönemde Batı ülkelerinde etkili olan eklektik üslubun izleri görülmektedir. Ancak, 20. yüzyılın ilk yarısında, önceleri Osmanlı, daha sonra da Türkiye Cumhuriyeti dönemlerini kapsayan süreçte, daha küçük yerleşim birimlerindeki ara durakları oluşturan istasyon binalarında 1. Ulusal Mimarlık Akımı'ndan büyük oranda etkilenilmiştir (Dostoglu, 2006).

1. Ulusal Mimarlık Akımı, İkinci Meşrutiyet sonrasında gelişen Türk kimliği arayışının yalnızca felsefe, ekonomi ve kültür alanlarıyla sınırlı kalmayıp, mimariyi de etkilemesiyle ortaya çıkmıştır. Bu dönemdeki mimarların amacı, unutulmuş Türk sanatı ve mimarlığını klasik dönemde ulaştığı değerleriyle yeniden ortaya çıkartmaktır. 1. Ulusal Mimarlık Dönemi tasarımlarında biçim kaygısı ön planda olmuştur. Genellikle simetrik olarak biçimlenen cepheler Anadolu ve Osmanlı motiflerini içeren çiniler ve sivri kemerlerle donatılmıştır (Dostoglu, 2006; Sözen, 1996).

Büyük Gar binalarının mimari ifadelerinin eklektik bir anlayışla şekillenmesine karşın, Anadolu'nun farklı alanlarına yayılan çok sayıdaki görece daha küçük istasyon binalarında 1. Ulusal Mimarlık

anlayışının yaygın olarak benimsenmesi oldukça ilginçtir. Burada Osmanlı İmparatorluğu için yeni bir gelişme olan demiryolu kavramının, yeni bir mimari anlayışla şekillendirildiği görülmektedir. Böylelikle, hem yurdun çeşitli bölgelerine dağılan istasyon binaları için bir tip oluşturulmuş, hem de bu yeni mimari anlayışın yurdun farklı bölgelerinde kullanılmasıyla ortak bir mimari dilin geliştirilmesine çalışılmıştır (Durak, 2003).

Bursa - Mudanya Demiryolu 1891 yılında tamamlanmış olmasına rağmen, İşletme Binası'nın betonarme karkas sistemi, söz konusu binanın 20. yüzyılın başlarında inşa edilmiş olduğunu düşündürmektedir (Şekil 1). Bu binada, yukarıda bahsedilen 1. Ulusal Mimarlık Akımı'nın izlerini görebilmek mümkündür. Cephelerde baskın bir şekilde hissedilen simetri, simetri aksındaki girişin Osmanlı portikleri şeklinde düzenlenmesi, sivri kemerler ve cephelerdeki çini süslemeler bu akımın karakteristik özellikleridir (Şekil 2 ve Şekil 3).

Bursa-Mudanya demiryolu ve müstemilatı ile birlikte söz konusu bina, Nafia Vekili (Bayındırlık Bakanı) Ali Çetinkaya döneminde, 1931 yılında, imtiyaz hakkı kaldırılan Belçika şirketinden Devlet Demiryollarına geçmiştir. Demiryolu hattı ekonomik nedenlerle 1953 yılında kapatılmıştır. Demiryolu İşletme Binası ise 22.8.1958 tarihinde Mudanya Belediyesi tarafından Devlet Demiryollarından satın alınmış, 1963 yılına kadar Kaymakamlık lojmanı olarak kullanılmıştır. 1963'de Milli Eğitim Bakanlığı'nın emrine verilen bina, Pratik Kız Sanat Okulu'na kiralanmıştır. Son olarak, 21.12.2000 tarihinde ise bina, bir anlaşmayla Mudanya Belediyesi'nden BUSKİ Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Bu tarihten sonra boşaltılan bina, mevcut durumda atıl bir vaziyette bulunmakta ve herhangi kurum ya da kuruluş tarafından kullanılmamaktadır.



Şekil 1.

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası Güney-Doğu ve Güney-Batı Cephelerinden Görünüm



Şekil 2.

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası Kuzey-Doğu Cephesinden Görünüm



Şekil 3.

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binasından Pencere ve Çini Detayları

Yukarıda kısaca tanıtılan bina, bodrum, zemin ve birinci katlardan oluşmaktadır. Binada betonarme karkas sistemi uygulanmış, taşıyıcı olmayan duvarlar ise tuğlayla örülmüştür. Kâgir binanın dört oda ve koridordan ibaret bodrum katı, iki oda, bir mutfak, WC ve koridordan oluşan zemin katı ve dört oda, bir mutfak, WC ve koridordan oluşan birinci katı bulunmaktadır. Binanın her katı yaklaşık olarak 120 m² alana sahip olup, teras şeklinde düzenlenmiş olan çatıya merdivenle ulaşılmaktadır.

3. BURSA-MUDANYA DEMİRYOLU HATTI İŞLETME BİNASI RESTORASYON PROJESİ

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası, Mudanya ilçesini Bursa'ya bağlayan taşıt yolunun ilçeye ulaştığı noktada bulunan Mudanya İskele Meydanı alanı üzerinde yer alır. Bu meydan, Mudanya için deniz yoluyla insan ve sanayi ürün taşımacılığı için önemli bir durak olma niteliğinin yanı sıra, ilçenin en önemli sosyalleşme ve buluşma mekanlarından biridir. İskele Meydanı'nın bu çok amaçlı yapısının, yapılacak yeni bir düzenlemeyle daha verimli kullanılmasını hedefleyen Mudanya Belediyesi yetkilileri bu alanın yeniden tasarlanmasını öngörmüşlerdir. Bu düzenlemeyle ilgili olarak Uludağ Üniversitesi Mimarlık Bölümü elemanları "Mudanya İskele Meydanı Kentsel Tasarım Projesi"ni hazırlamışlardır. Söz konusu proje, içinde kentsel tasarım, mimari ve restorasyon projelerini barındıran kapsamlı bir çalışmadır. Bu projenin bir bölümünü Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası için hazırlanan yeniden kullanım önerisi oluşturmaktadır. Mudanya ilçesinin kültürel belleğinde bulunduğu konum ve mimari niteliğiyle yer edinmiş olan İşletme Binasının yeniden kullanım amacının sosyal ve kültürel bir merkez olması fikri, tasarım ekibi tarafından benimsenmiştir. Bilindiği üzere, Türkiye'de ve dünyada mevcut işlevini kaybeden yapıların mekansal sürekliliklerini devam ettirmek amacıyla, işlev değişikliğiyle yeniden kullanılmaları oldukça yaygın biçimde görülmektedir (Altınoluk, 1998; Cantacuzino, 1975; Highfield, 1987). Bu duruma, Türkiye'den örnek olarak yine Mudanya'da yer alan Mudanya Gar Binası'nın Montania Oteline dönüştürülmüş olması verilebilir. Yurtdışında ise bu uygulamanın pek çok örneği bulunmaktadır. Bu örneklerin en önemlilerinden biri eski bir demiryolu yapısı olan Orsay Tren Garı'nın Musee D'orsay'a çevrilmesidir.

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası'nın yeniden kullanım önerisinde yer alacak olan sosyal ve kültürel aktivitelerin, farklı ilgi alanlarına sahip, çeşitli yaş ve eğitim durumundaki Mudanyalıları ve ilçenin ziyaretçilerini bu mekana çekeceğini düşünen tasarım ekibi, söz konusu binayı bir sosyal-kültürel merkez olarak tasarlamışlardır. Bu yaklaşım doğrultusunda projede, tarih içinde önemli bir yere sahip olan Mudanya ilçesiyle ilgili yapılmış olan çalışma ve araştırmaların yer alacağı bir Mudanya Belgeliği bölümü oluşturulmuştur. Buna ek olarak, ilçe içinde halihazırda çok nitelikli örnekleri bulunmayan sergi mekanlarının ve toplantı salonunun da bu bina kapsamında yer almasının, binanın kültürel amaçlı kullanımını destekleyeceği öngörülmüştür. Ayrıca, binada yer alacak olan yemek salonu ve kafenin de hem Mudanyalıları, hem de ilçeye gelen ziyaretçiler için birer sosyalleşme mekanı olması planlanmıştır (Tablo 1.). Bu bağlamda, binanın özgün plan yapısı ve cephe anlayışı bozulmadan, ancak günün gereklerine göre yeniden düzenlenmiş bir şekilde Mudanya ilçesine kazandırılması hedeflenmiştir.

Tablo 1.
Yeniden Kullanım için Önerilen Mimari Program

Bodrum Katı:

Mekanın işlevi	Alanı
Değişen Sergi Holü	21,94 m ²
Mudanya Fotoğrafları Sergi Salonu	21,11 m ²
Mudanya ile ilgili Etnografik Ürünler Sergi Salonu	20,76 m ²
Değişen Sergi Salonu	17,97 m ²
Depo	13,44 m ²

Zemin Kat:

Mekanın işlevi	Alanı
Yemek Salonu	36,49 m ²
Değişen Sergi Holü	20,92 m ²
Mutfak	13,64 m ²
Mudanya Belgeliği	13,58 m ²
WC	2,15 m ²

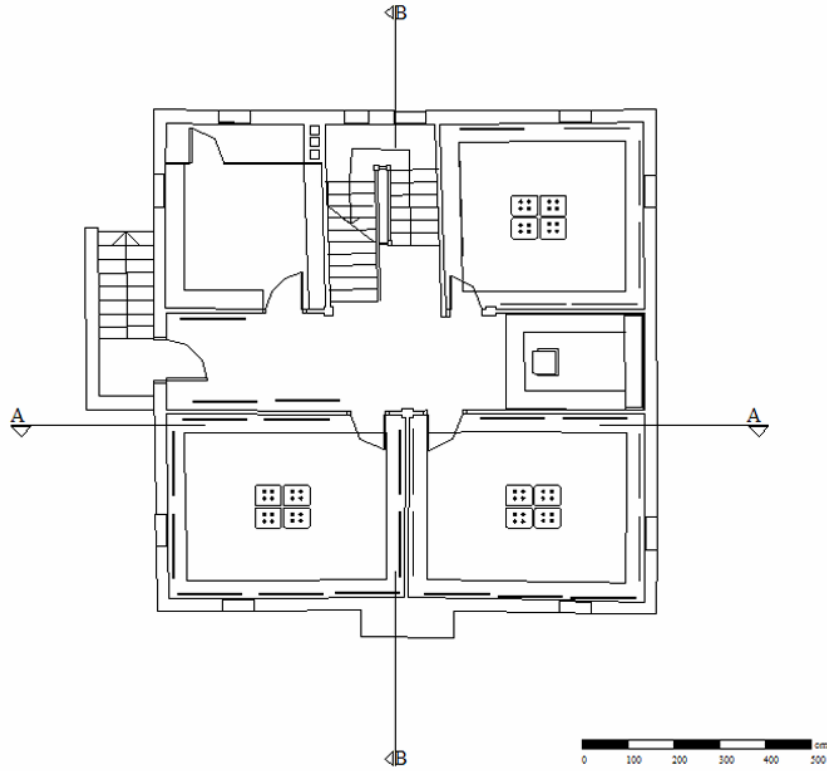
Birinci Kat:

Mekanın işlevi	Alanı
Toplantı Salonu	36,41 m ²
Televizyon Odası	13,22 m ²
Büro	12,08 m ²
Mutfak	5,33 m ²
Balkon	4,1 m ²
WC	2,15 m ²

Çatı Katı:

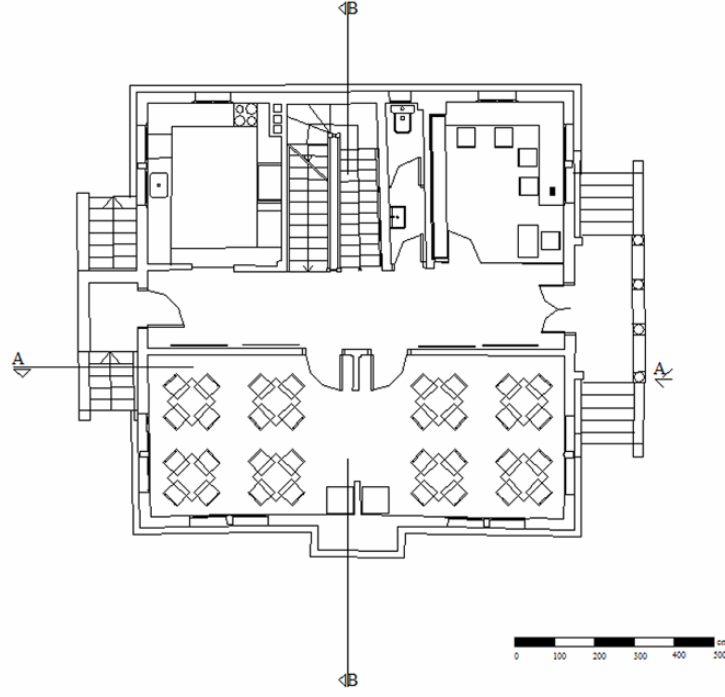
Mekanın işlevi	Alanı
Kafe	100,33 m ²
Giriş Holü	11,10 m ²

Binanın bodrum katı, Mudanya’da Mütareke Evi dışında bir müze olmamasının, Mudanya gibi tarihi çok eskilere dayanan bir yerleşme için önemli bir eksiklik olduğu düşüncesiyle bir sergileme mekanı olarak tasarlanmıştır. Bodrum katındaki odaların duvarlarında parapet yüksekliği 225 cm., lento yüksekliği 265 cm. olan pencerelerin bulunması, bir yandan mekana doğal ışık sağlarken, sergileme için uygun büyüklükte boş duvarlar yarattığı için söz konusu işlev değişikliği kolaylıkla sağlanabilmiştir (Şekil 4).



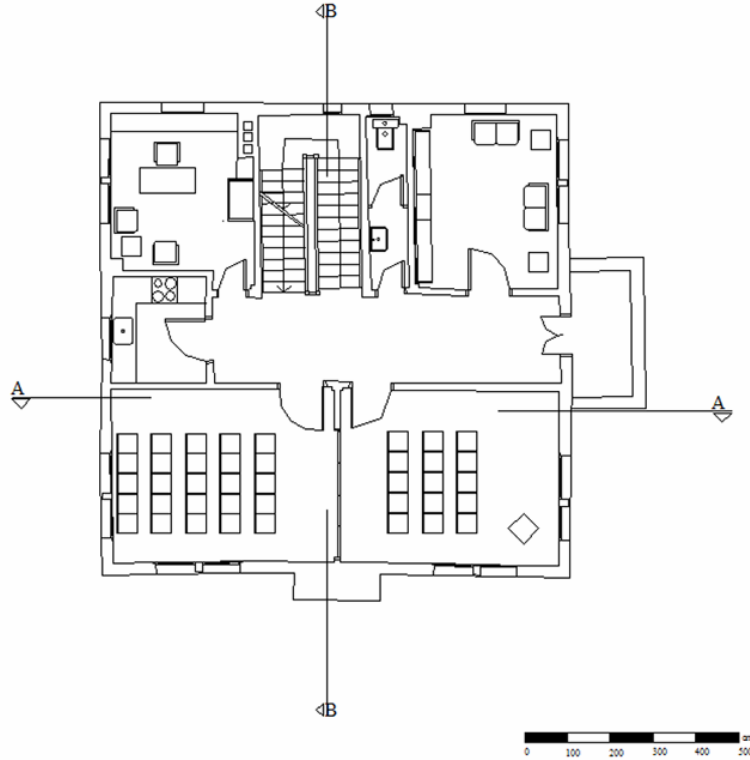
Şekil 4.
Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası Bodrum Kat Planı

Zemin katta, kuzeydoğu ve güneybatı girişlerine yeniden işlerlik kazandırılmıştır. Odaların açıldığı koridor duvarlarının sergileme amacıyla değerlendirilmesi düşünülmüştür. Güneydoğudaki büyük oda bir yemek salonu olarak düzenlenmiş, Pratik Kız Sanat Okulu tarafından mutfak olarak kullanılan güneybatıdaki mekan aynı işlevde korunmuş, ancak içinde düzenlemeler yapılmıştır. Mutfağa ayrıca bir monşarj eklenerek teras katının değerlendirilmesi için önerilen teras kafeye servis imkânı sağlanmıştır. Zemin katın kuzey köşesindeki oda, bir Mudanya Belgeliği olarak tasarlanmıştır (Şekil 5).

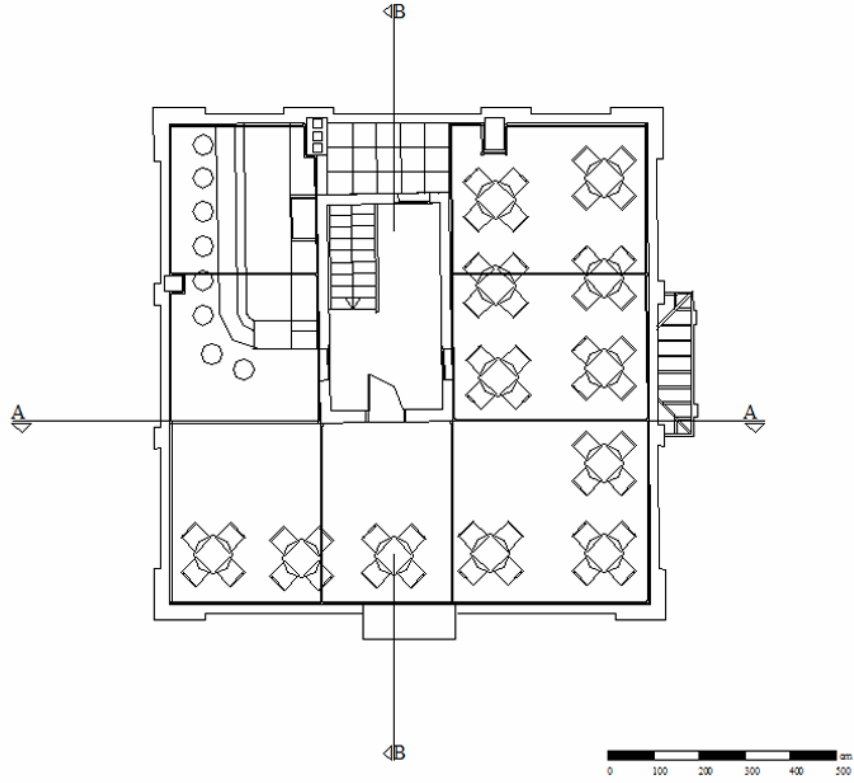


Şekil 5.
Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası Zemin Kat Planı

Birinci katta, güneydoğudaki iki odanın arasındaki duvar, zemin katta olduğu gibi kaldırılarak konferansların düzenlenebileceği bir salon olarak düşünülmüştür. Birinci katın doğu köşesinde yer alan oda sekreterlik hizmetlerinin yapılacağı bir büro mekanı, kuzey köşesindeki oda ise multi-vizyon gösterilerinin yapılacağı bir mekan olarak tasarlanmıştır (Şekil 6).



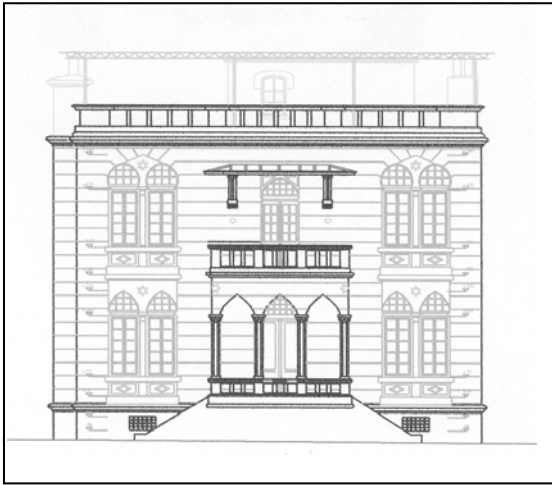
Şekil 6.
Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası 1.Kat Kat Planı



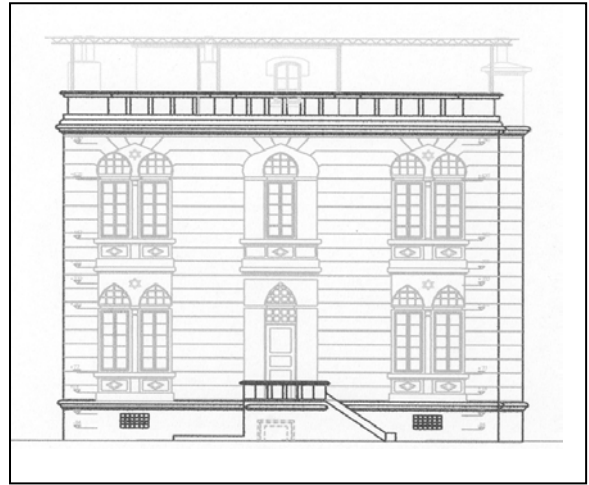
Şekil 7.
Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası Teras Kat Planı

Binanın çatı katında yer alan teras, binanın sosyal ve kültürel bir merkez olma özelliğini desteklemek amacıyla, kafe olarak tasarlanmıştır. Bahar ve yaz aylarında kullanılabilir olan bu kafede oturanların yağmur ve güneşten korunabilmesi için sökülüp takılabilen bir örtü sistemi önerilmiştir.

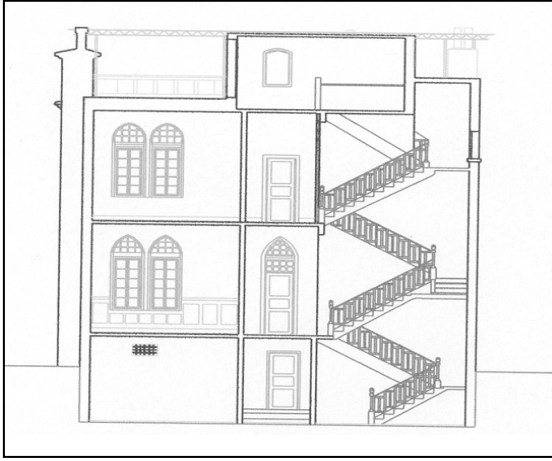
Restorasyon projesi kapsamında binanın özgün plan şemasına sadık kalınmış, binada önemli bir yıpranma söz konusu olmadığı için, strüktürel sisteminde herhangi bir değişiklik önerilmemiştir (Şekil 8, 9,10, 11).



Şekil 8.
Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası
Kuzeydoğu Cephesi

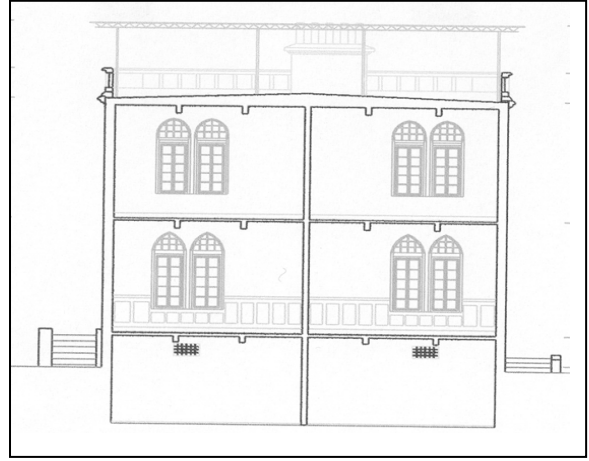


Şekil 9.
Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası
Güneybatı Cephesi



Şekil 10.

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası
A-A Kesiti



Şekil 11.

Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı İşletme Binası
B-B Kesiti

4. SONUÇ

Mudanya İskele Meydanı Kentsel Tasarım Projesi kapsamında bu yapının rölöve, restitüsyon ve restorasyon projesinin hazırlanmış olması, binanın gelecek kuşaklara aktarılması ve günümüzde etkin kullanımın sağlanması açısından önemli bir adım olarak değerlendirilmelidir. Kentlerin kültürel belleklerinin oluşturulmasında, geçmişten günümüze sürekliliğin sağlanmasının esas olduğuna inanan projenin özgün durumundaki plan ve cephe anlayışını koruyarak, yapının sosyal ve kültürel bir merkez haline dönüştürülmesini hedeflemiştir. 2000 yılında tamamlanan Kentsel Tasarım Projesi kısmen uygulamaya konmuş, ancak bu uygulama sürecinde Demiryolu Hattı İşletme Binası'nın restorasyon projesi gerçekleştirilememiştir. 2006 yılında Demiryolu Hattı İşletme Binası'nın Restorasyon Projesi Bursa Büyükşehir Belediyesi tarafından tekrar ele alınmış; proje müellifleriyle birlikte geliştirilen yeniden kullanım önerisi çerçevesinde binanın restoran ve kafe işlevlerine hizmet eden bir sosyal tesis olarak kullanılması öngörülmüştür.

5. KAYNAKLAR

1. Altınoluk, Ü. (1998) *Binaların Yeniden Kullanımı*, YEM Yayınları, İstanbul.
2. Cantacuzino, S. (1975) *New Uses for Old Buildings*, Whitney Library of Design, New York.
3. Dostoğlu, N. (2001) *Osmanlı Döneminde Bursa: 19. Yüzyıl Ortalarından 20. Yüzyıla Bursa Fotoğrafları*, AKMED, Antalya.
4. Dostoğlu, N. (2006.) An Analysis of the 20th Century Architectural and Industrial Heritage in Bursa, Mazlum D., Ahunbay, Z., Kahya, Y. (Ed.), *Conservation of the 20th Century Architectural and Industrial Heritage*, YEM Yayınları, İstanbul, 35-39.
5. Durak, S. (2003) *Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu'da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Demiryolu Hattı*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.
6. Highfield, D. (1987) *Rehabilitation and Re-Use of Old Buildings*, E. & F. N. Spon, London.
7. Saint-Laurent, B. (1989) *Ottomanization and Modernization: The Architectural and Urban Development of Bursa and the Genesis of Tradition*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Harvard University.
8. Saint-Laurent, B. (1996) "Bir Tiyatro Amatörü: Ahmed Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi", Dumont, P., Georgeon, F. (Ed.), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 79-98.
9. Sözen, M. (1996) *Cumhuriyet Dönemi Türk Mimarisi*, Türkiye İş Bankası Yayınları, Ankara.
10. Yenal, E. (1996) *Bir Masaldı Bursa*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
11. Vural, T. (1999) *The Effects of Cultural Democratisation Movement on the Architecture of Culture Centers in Turkey and in the World*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.