

Demiryolu Mirasının Yeniden İşlevlendirilmesi: Bursa–Mudanya Gar Binası Üzerinden Mimari Kimlik Analizi

Adaptive Re-use of Railway Heritage: Architectural Identity Analysis of the Bursa–Mudanya Station Building

ÖZET

Endüstri yapıları ilk başlarda ulaşım kaygısından dolayı hammadde ve pazara yakın inşa edilmiştir. Buharlı makinenin icadı endüstri devrimin hızlı ilerlemesi için büyük bir adım niteliği taşımaktadır. Buharlı makinenin icadı ile makine çağı başlamış ve ilk olarak gemilerde deniz ulaşımında kullanılmıştır. 1804 te ilk lokomotifin icadı ile de karada kullanılmaya başlanmıştır. Sağladığı hız, düşük maliyet ve uzak pazarlara ulaşma imkânı demir yollarının inşasını hızlandırmıştır. Demiryolları sayesinde sadece ulaşım açısından kolaylık sağlanmamış, aynı zamanda yatırımcıların iş olanağı artmıştır. 1830 yılından itibaren trenler insan ulaşımında da kullanılmış, bununla birlikte demiryolu etrafında bulunan birçok alan iskâna açılmıştır. Buna bağlı olarak ihtiyaca göre demiryolları çevresinde Yolcu Binaları, Lojmanlar, Depolar, İşçi Evleri, restoran ve kafeler inşa edilmiştir.

20. yüzyılın başlarında teknolojinin ilerlemesiyle beraber pek çok endüstri yapısında olduğu gibi demiryolları ve demiryolları yapılarının bazıları önemlerini yitirmeye başlamıştır. Zamanla ‘Demiryolu Mirası’ kavramı ortaya çıkmış ve bu yapılar kültürel mirasın bir parçası olmuştur. Böylece, dünyadaki işlevini yitirmiş birçok demir yolu yapısı yeniden işlevlendirilerek gelecek kuşaklara aktarılmıştır.

Ülkemizde bulunan 1874 yılında inşa edilen ve Cumhuriyet döneminde önemini kaybeden Bursa–Mudanya hattında bulunan gar binası 1980 yılında yeniden işlevlendirilmiştir. Bu çalışmada yeniden işlevlendirilen mevcut gar binasının mekânsal, yapısal, fiziksel müdahalelerinin yapının mimari kimliğine etkileri üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Demiryolu Mirası, Yeniden İşlevlendirme, Demiryolu Yapıları

ABSTRACT

The industrial buildings were built near the bazaar and the raw material , due to the transportation anxiety at the beginning. By the steam machine invention , machine age began and the steam machine first in sea transportation. In 1804 by the locomotive invention , used in land transport. Provided speed, cheapness and access facilities to bazaar were accelerated construction of rail buildings. Thanks to rail, it was provided that not only transportation possibility became easier but also jobs facility for investor. Starting from 1830 train was used for human transportation and then place where near the railway was opened housing. For this reason, according to the need, near the railway was built passenger lounge, housing, wc, store, guard house, laundry, café, restaurant.

In beginning of the 20 century, by the developing technology ,like much of industrial building some railway and railway buildings lost important. Over time, the concept of ası Railway Heritage ar emerged and these structures became part of the cultural heritage. Thus, many railway structures that have lost their function in the world have been reactivated and passed on to future generations.

The railway station, which was built in our country in 1874 and lost its importance during the Republican period, was re-functionalized in 1980. In this study, the effects of the spatial, structural and physical interventions of the existing railway station on the architectural identity of the building were emphasized.

Keywords: Railway Heritage, Reuse, Railway Buildings

GİRİŞ

Sanayi Devrimi ile birlikte üretim, ulaşım ve yerleşim sistemleri köklü bir değişim sürecine girmiştir. Bu dönüşümün en dikkat çekici mekânsal unsurlarından biri demiryolları olmuştur. Demiryolları, sadece bir taşımacılık altyapısı olmaktan öte, endüstriyel üretim, ticaret ve kentleşmenin temel yönlendiricileri olarak 19. yüzyılın mekânsal yapısında belirleyici bir rol oynamıştır. Bu süreçte inşa edilen gar binaları, istasyon yapıları, bakım tesisleri ve yardımcı birimler, dönemin teknolojik seviyesini ve mimari anlayışını gözler önüne seren önemli endüstri mirası örneklerini oluşturmuştur.

Nuriye Nida Çelebi Şeker¹

How to Cite This Article

Çelebi Şeker, N. N. (2026). Demiryolu mirasının yeniden işlevlendirilmesi: Bursa–Mudanya gar binası üzerinden mimari kimlik analizi. *International Social Sciences Studies Journal*, (e-ISSN:2587-1587) 12(1), 138-147. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.18394667>

Arrival: 09 December 2025

Published: 27 January 2026

Social Sciences Studies Journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

¹ Dr. Öğr. Üyesi., Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, İç Mimarlık Bölümü, İstanbul, Türkiye.

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ulaşım teknolojilerindeki hızlı ilerlemeler, demiryolu hatları ve bu hatlara bağlı yapıların işlevlerini büyük ölçüde kaybetmesine neden olmuştur. İşlevini yitiren bu demiryolu yapıları, birçok ülkede ya terk edilmiş ya da bütüncül bir koruma çerçevesine oturtulmadan yapılan müdahalelerle dönüştürülmüştür. Bu durum, demiryolu yapılarına ait tarihsel, mekânsal ve mimari değerlerin göz ardı edilmesine yol açmıştır. Bununla birlikte, uluslararası düzeyde gelişen koruma anlayışı sayesinde demiryolu mirası, endüstri mirasının önemli bir alt başlığı olarak ele alınmaya başlanmış ve bu yapıların yeniden işlevlendirilerek yaşatılması temel bir koruma stratejisi haline gelmiştir.

Yeniden işlevlendirme süreçleri, demiryolu yapılarına fiziksel varlıklarını koruma imkânı sunmanın yanı sıra, mimari kimliğin sürdürülebilirliği konusunda bazı tartışmalara kapı açmaktadır. Özellikle yeni işlevlerin gerektirdiği mekânsal, yapısal ve malzeme odaklı müdahaleler, yapıların özgün mimari karakterlerinin algılanabilirliğini zayıflatma riski taşımaktadır. Literatürde yeniden işlevlendirme genellikle işlevsel uyum, ekonomik sürdürülebilirlik veya koruma ilkeleri üzerinden değerlendirilmekte; mimari kimliğin mekânsal müdahaleler yoluyla ne şekilde dönüştüğüne dair analizler ise sınırlı bir çalışmaya konu olmaktadır.

Türkiye'deki demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilmesine yönelik uygulamalar da benzer sorunlar sergilemektedir. Çoğu uygulamada yapıların yeni işlevlere kazandırılması öncelik kazanırken, mimari kimliğin mekânsal ve algısal devamlılığı daha az önemsenmektedir. Bu doğrultuda, yeniden işlevlendirme süreçlerinde gerçekleştirilen müdahalelerin yapının mimari kimliği üzerindeki etkilerinin detaylı şekilde incelenmesi, hem teorik hem de pratik açıdan önemli bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmada, demiryolu mirası kapsamına giren Bursa–Mudanya Gar Binası örnek olay olarak ele alınmakta ve yapının yeniden işlevlendirilmesi sürecinde gerçekleştirilen mekânsal, yapısal ve fiziksel müdahalelerin mimari kimlik üzerindeki etkileri analiz edilmektedir. 19. yüzyılın ikinci yarısında inşa edilen ve Cumhuriyet döneminde işlevini yitiren bina, günümüzde otel olarak kullanılmakta ve demiryolu mirasının çağdaş hayata entegrasyonu konusunda dikkat çekici bir örnek sunmaktadır. Çalışma, bu dönüşüm sürecini mimari kimlik bağlamında değerlendirerek demiryolu yapılarının yeniden işlevlendirilmesine yönelik eleştirel bir bakış açısı geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Makale kapsamında öncelikle demiryolu mirası ve yeniden işlevlendirme kavramları kuramsal bir çerçeve içinde ele alınmakta; ardından Bursa–Mudanya Gar Binası üzerinde yürütülen alan araştırması ve karşılaştırmalı analizler paylaşılmaktadır. Elde edilen sonuçlar doğrultusunda yeniden işlevlendirme süreçlerinde mimari kimliğin korunmasına yönelik çıkarımlar ve öneriler tartışmaya sunulmaktadır.

YÖNTEM

Bu çalışma, nitel araştırma yöntemi çerçevesinde yürütülmüş ve örnek olay (case study) yaklaşımı esas alınmıştır. Örnek olay yöntemi, özgün özelliklere sahip tarihsel yapıların yeniden işlevlendirilme süreçlerini bağlamsal ve bütüncül bir anlayışla ele alma imkânı sunduğundan tercih edilmiştir. Araştırma kapsamında Bursa-Mudanya Gar Binası, demiryolu mirası özelliği taşıyan ve yeniden işlevlendirilmiş bir yapı olarak örnek olay olarak seçilmiştir.

Çalışma, üç ana aşamada planlanmıştır:

1. Literatür ve Belge İncelemesi: Araştırmanın ilk aşamasında, demiryolu mirası, endüstri mirası, yeniden işlevlendirme ve mimari kimlik kavramları üzerine ulusal ve uluslararası ölçekte bir literatür taraması yapılmıştır. Bu bağlamda ICOMOS ilkeleri, Burra Tüzüğü ve demiryolu mirasına dair kuramsal yaklaşımlar incelenmiş; demiryolu yapılarını koruma ve yeniden işlevlendirme süreçlerine ilişkin temel prensipler ortaya konmuştur. Aynı zamanda arşiv belgeleri, geçmiş akademik çalışmalar, tezler ve tarihi planlar ile çizimler değerlendirilmiştir.
2. Alan Çalışması ve Veri Toplama: Bursa-Mudanya Gar Binası üzerinde gerçekleştirilen yerinde gözlemler, fotoğraf belgeleri, plan, kesit ve cephe analizleri ile mevcut kullanımın incelemesi sonucunda birincil veriler toplanmıştır. Yapının orijinal durumu ile yeniden işlevlendirme sonrası mekânsal düzenlemeleri karşılaştırmalı olarak analiz edilmiştir. Bu süreçte özellikle şu başlıklara odaklanılmıştır:

- ✓ Mekânsal organizasyon,
- ✓ Taşıyıcı sistem,
- ✓ Malzeme kullanımı,
- ✓ Dolaşım düzeni,
- ✓ Yeni işlevin mekâna adaptasyonu.

3. Karşılaştırmalı ve Analitik Değerlendirme: Son aşamada toplanan veriler, karşılaştırmalı analiz yöntemiyle değerlendirilmiştir. Bu kapsamda yapının özgün mimari kimliği ve yeniden işlevlendirme sonrası durumuna ilişkin mekânsal, yapısal ve algısal değişimler detaylı biçimde ele alınmıştır. Mimari kimliğin korunma seviyesi, işlev-mekân uyumu ve endüstri mirasının mekânsal temsili bu değerlendirme kapsamındaki ana unsurlar arasında yer almıştır. Elde edilen bulgular sistematik bir çerçevede sınıflandırılmış ve bu sınıflamalar değerlendirme tabloları ile görselleştirilmiştir.

Uygulanan bu yöntemsel yaklaşım, demiryolu mirası niteliğindeki yapıların yeniden işlevlendirilme süreçlerinde mimari kimliklerinin nasıl dönüştüğünü ortaya koymayı hedeflemektedir.

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

20. yüzyılın ikinci yarısında gündeme gelen demiryolu mirası kavramı, oldukça derin ve zengin bir bağlama sahiptir. Demiryolu mirasının kapsamı; demiryolu arşivleri, hareketli makineler, yapılar, bu yapılarla ilişkili endüstri tesisleri, kentsel ve kırsal alanlar, altyapı ve sinyalizasyon sistemleri ile taşınabilir objelerden oluşmaktadır (Kösteroğlu, 2006: 19).

Demiryolu inşası ve taşımacılığının başlamış olduğu İngiltere, zamanla demiryolu yapılarının korunması ve miras olarak tescillenmesi konusunda öncü rol üstlenmiştir. 1977 yılında "Save Britain's Heritage" girişimi kapsamında düzenlenen "Off The Rails" sergisi, tarihsel önemi bulunan demiryolu yapılarının miras statüsünde değerlendirilmesini gündeme taşımıştır (Kösebay Erkan ve Ahunbay, 2008: 18-23). 1984 yılında İngiltere'de demiryolu yapılarını koruma amacıyla British Railways'e bağlı olarak Railways Heritage Trust kurulmuştur. Ayrıca, 1993'te demiryolu yasası revize edilerek demiryolu yapılarını tescil altına alacak ve envanterlerini oluşturacak bir kuruluşun kurulmasına karar verilmiştir (Kösteroğlu, 2006: 22).

Global ölçekte ise demiryolları mirasının korunması adına ICOMOS, 1999 yılında "Demiryolları Dünya Mirası Alanları Olarak" başlıklı Dünya Mirası Sözleşmesi'ni yayımlamıştır.

Uluslararası öneme sahip demiryolu mirası yapılarına yönelik önerilen kriterler şu şekilde sıralanabilir:

- ✓ Yaratıcı bir mühendislik dehasının ürünü olması: Demiryolları, karmaşık bir sosyo-teknik sistemle geliştirilmiş mühendislik harikalarıdır. Mühendislerin beceri ve yeteneklerini açıkça sergileyen bu yapılar, tasarım ve inşaat süreçlerinde büyük bir yenilikçi yaklaşım gerektirmiştir.
- ✓ Yenilikçi teknolojilerin etkisi: Demiryolları, taşımacılık gibi temel işlevlerinde teknolojiye ve teknolojik gelişmelere büyük oranda bağlıdır. Ray sistemi, setler, kazılar, mimari yapılar ve kullanılan inşaat teknikleri bu teknolojinin bir parçasıdır. Örneğin, 1860'larda çeliğe geçiş ya da 19. yüzyılın sonlarında betonda gerçekleştirilen deneyler bu yeniliklere örnek gösterilebilir. Ayrıca, demiryollarının inşa edildiği coğrafyaya uygun yöntemlerin geliştirilmesi de dikkat çeken inovasyonlar arasındadır (örneğin Himalaya Demiryolu). Bunlara ek olarak sosyal, ekonomik ve çevresel unsurlar ile siyasi faktörler, demiryolundaki teknik gelişimleri şekillendiren disiplinlerarası yaklaşımların izlerini taşır.
- ✓ Tipik ve olağanüstü örnek olma: Bir hattın uzun süre hizmet verebilmesi ya da içindeki yapılarıyla birlikte spesifik bir öneme sahip olması bu kategoriye dahil edilebilir. Su kuleleri, hangarlar, döner tablalar veya yakıt ikmal tesisleri tipik örneklerden sayılabilir. Bunun yanı sıra İsviçre ve Avusturya'daki dağ demiryolları gibi bulunduğu alanın coğrafı ve mühendislik zorluklarına özgün çözümler sunan yapı örnekleri olağanüstü kategoride değerlendirilmektedir.
- ✓ Ekonomik ve sosyal gelişimin göstergesi olma: İlk etapta ulaşım için inşa edilen demiryolları, zamanla siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel süreçlere hizmet etmiştir. Şehirlerin ticaret hacmini artırmasının yanı sıra kentsel raylı sistemler, metropollerin şekillenmesinde kritik rol üstlenmiştir (ICOMOS, 2021).

Demiryolları, evrensel bir deneyimi temsil eder. Bu bağlamda bir hat ekonomik açıdan büyük bir öneme sahipken bir diğeri sosyo-teknik açıdan değerli olabilir. Miras statüsü ise dünyanın dört bir yanında aday gösterilen alanlar için ortak bir yaklaşımı teşkil etmektedir.

Koruma ve Yeniden İşlevlendirme

Geleneksel ve çağdaş yapım yöntemleriyle inşa edilmiş ve günümüze dek varlığını sürdürebilmiş yapılar, taşınmaz kültür varlıkları kategorisinde değerlendirilmektedir. Uluslararası kuruluşlar tarafından düzenlenen toplantılar sonucunda alınan çeşitli koruma kararlarıyla yaşatılmaya çalışılan kültürel miras unsurları arasında, toplumların teknolojiyle etkileşiminde önemli bir dönüm noktası olan Endüstri Devrimi'nin izlerini taşıyan endüstri yapıları dikkat çekmektedir. Bu yapılar, genel olarak "Endüstri Mirası" kapsamında ele alınmaktadır. Endüstri mirasının bir alt başlığı olarak nitelendirilen "demiryolu mirası," kavramsal olarak nispeten yeni bir yaklaşım olmakla birlikte,

korunması gereken diğer değerlerden farklı bir statüye sahip değildir (Yavuz Pakih & Sarıman Özen, 2022: 882-884). Dolayısıyla, endüstri mirasına yönelik koruma çalışmaları aynı zamanda demiryolu mirasını da kapsamaktadır.

Endüstri yapıtlarının korunmasında uygulanan yöntemleri dört kategori altında sınıflandırılmıştır (Höhmman, 1992: 45-49):

1. Herhangi bir müdahalede bulunmadan ya da müdahaleyi asgari düzeyde tutarak, yapılara yeni bir işlev yüklemeksizin mevcut durumlarını koruma.
2. Yapılarda çok az değişiklik yaparak ve eski işlevine yakın bir kullanım amacı kazandırarak koruma.
3. Yapıyı müze işleviyle koruma. Bu kapsamda, endüstri müzesi ve teknik müze arasındaki farka dikkat edilmelidir. Teknik müzelerde yalnızca ilgili ürünler, üretim teknikleri ve tesis hakkında bilgi sunulurken, endüstri müzelerinde dönemin sosyal, ekonomik ve teknik gelişmeleri, işçilerin gündelik yaşamları, ürünlerin kullanım şekilleri gibi bilgilerle birlikte daha kapsamlı bir sosyal ve kültürel bağlam sunulmalıdır (Föhl, 1995: 62-65).
4. Endüstri yapılarını yeni bir işlev ile dönüştürerek değerlendirme. Endüstri yapılarının yeniden işlevlendirilmesi, diğer yapı türlerine kıyasla daha kolay gerçekleştirilebilmektedir. Genellikle sade bir tasarım karakterine sahip olan bu yapılar, her metrekaresindeki detaylarla uğraşmayı gerektirmeyebilir. Ancak bu süreçte, yapıyı yalnızca bir dış kabuk olarak değerlendirmemek ve onu özgün kılan niteliklerin bozulmamasına özen göstermek önemlidir. Yapının taşıyıcı sistemi, dökme demir sütunları, ahşap elemanları, pencere oranları ve profilleri, iç hacim açıklıkları, mekânsal bütünlüğü, genel yüksekliği (gabari), duvar dokusu, avluları ve tesis içindeki ray sistemi gibi özelliklerinin korunması gerekmektedir. Bu gerekliliklerin yerine getirilebilmesi, uygun işlevin belirlenmesine ve uygulama sürecinin titizlikle yürütülmesine bağlıdır.

Endüstri mirasının özgün niteliğini; çağdaş ekonomik, yasal, kültürel ve çevresel dinamiklerle ilişkilendirerek ele alan ICOMOS ve TICCIH gibi uluslararası kuruluşlar, endüstri mirasının belgelenmesi, korunması, muhafazası ve değerinin anlaşılabilmesi adına belirli ilke ve yaklaşımlar benimsemekte ve bu alanda iş birliklerini geliştirme arzusu taşımaktadır. Bu çerçevede önerilen ilkeler, endüstri mirasının karşı karşıya olduğu tehditlere karşı daha etkili stratejiler geliştirilmesine zemin hazırlamaktadır. Demiryollarının düzenli bakımları yapılarak korunmaları esastır. Ancak özgün işlevinde kullanılmıyor ise endüstri mirasının korunmasına yönelik uygun görülen ilkelerden biri olarak yeniden işlevlendirilebilirler.

Yeniden işlevlendirme, özgün kullanım amacını yitiren yapıların, mevcut mekânsal ve yapısal özelliklerini muhafaza ederek yeni bir kullanım amacına dönüştürülmesi sürecini ifade etmektedir. Bu yaklaşım, yalnızca yapının fiziksel varlığını koruma hedefiyle sınırlı kalmayıp, tarihsel ve kültürel kimliğinin sürekliliğini sağlamayı da amaçlar. Özellikle sanayi ve demiryolu yapılarında uygulanan yeniden işlevlendirme yöntemleri, yıkım yerine koruma eksenli bir perspektif sunarak kentsel belleğin sürekliliği açısından önemli bir katkı sağlar.

Yeniden işlevlendirme süreçlerinde gerçekleştirilen müdahaleler genellikle üç ana başlık altında sınıflandırılmaktadır:

- ✓ Mekânsal müdahaleler, bölme ve birleştirme işlemleri, kat eklemeleri ve dolaşım düzenlemeleri gibi değişiklikleri içermektedir.
- ✓ Yapısal müdahaleler ise yapının güçlendirilmesi ile ek taşıyıcı sistemlerin eklenmesini kapsamaktadır.
- ✓ Malzeme ve yüzey müdahaleleri ise kaplama, kapatma veya yüzeylerin görünürlüğüne yönelik düzenlemeleri içermektedir.

Söz konusu müdahalelerin türü, kapsamı ve doğası, yapının özgün kimliğine zarar vermeden, aynı zamanda yeni kullanım gerekliliklerini karşılayacak şekilde bir denge gözetilerek planlanmalıdır. Özellikle demiryolu yapıları gibi geniş açıklıklara, yüksek tavanlara ve lineer bir plan düzenine sahip yapılar, yeniden işlevlendirme bağlamında hem çeşitli avantajlar hem de bazı kısıtlayıcı unsurlar sunmaktadır.

Mimari kimlik, bir yapının kütsel düzeni, plan organizasyonu, cephe özellikleri, kullanılan malzeme türleri ve mekânsal organizasyonun bütüncül bir şekilde ifade edilmesi ile biçimlenir. Yeniden işlevlendirme sürecinde gerçekleştirilen müdahaleler, bu kimliğin algılanabilirliği üzerinde doğrudan etkiler yaratmaktadır. Kuban'ın görüşleri ışığında işlev kavramı, sadece mekânsal ihtiyaçları karşılamakla sınırlı bir olgu olarak değerlendirilmemekte; aynı zamanda biçimsel ve strüktürel tasarım kararlarını yönlendiren temel bir bileşen olarak ele alınmaktadır (Kuban, 1998: 42-47).

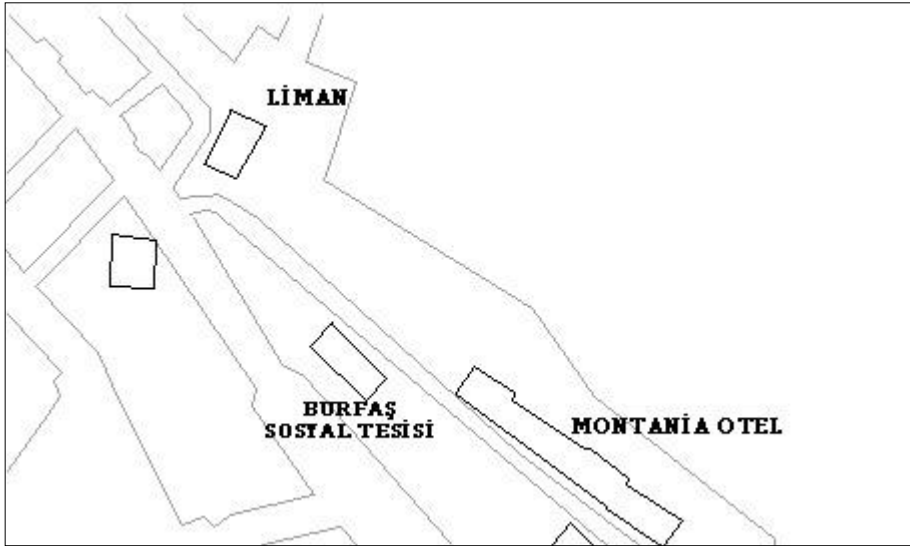
Demiryolu mirasının korunmasında, yapı ile kullanıcı arasında yeni işlev üzerinden kurulan ilişki hayati bir rol oynamaktadır. Tarihsel anlatının mekânsal unsurlar, sergileme yöntemleri ve bilgilendirici tasarımlarla desteklenmesi, miras değerinin daha etkili bir şekilde aktarılmasını sağlamaktadır. Aksi takdirde, yapı fiziksel olarak korunsun bile, endüstriyel kimlik kullanıcı açısından sınırlı bir algıda kalabilir.

Bu doğrultuda, yeniden işlevlendirme yalnızca bir işlev değişikliği değil, aynı zamanda kültürel belleğin yeniden biçimlendirilmesine dair bir süreç olarak ele alınmalıdır.

ALAN ÇALIŞMASI

Mudanya limanı ile Bursa arasına inşa edilen hat 41 km uzunluğundadır. Demiryolunun inşasına 1873 yılında başlanmış ve bir süre ara verilmiştir. 1879 yılında yabancı bir şirket tarafından kullanılmaya başlanmıştır. 1885 yılından sonra atıl kalan hat tekrardan 1894 yılında *Dar Hat Demiryolları Şirketi*'ne kiralanmıştır. 1931 yılında devlet demiryollarına devredilmiş, 1943 yılında işletmeye kapatılmıştır (Toydemir, 1953: 112-118). Hat üzerinde altı istasyon, 15 demir ve 14 kagir köprü ile 92 tünel bulunmaktadır.

1989 yılına gelindiğinde yapının restore edilmesine karar verilmiştir. Yatırımcı Sümül Turizm A.Ş. - Fahri Esgin, Yüksek Mimar Mehmet Alper ve Yüksek Mimar Mehmet Nursel projeyi üstlendiler. Mudanya Belediyesi'nden kiralanmış bina; üç buçuk yıl süren bir çalışma sonucunda restore edilmiştir ve bugün otel olarak hizmet vermektedir. (Url-1, 2025.)

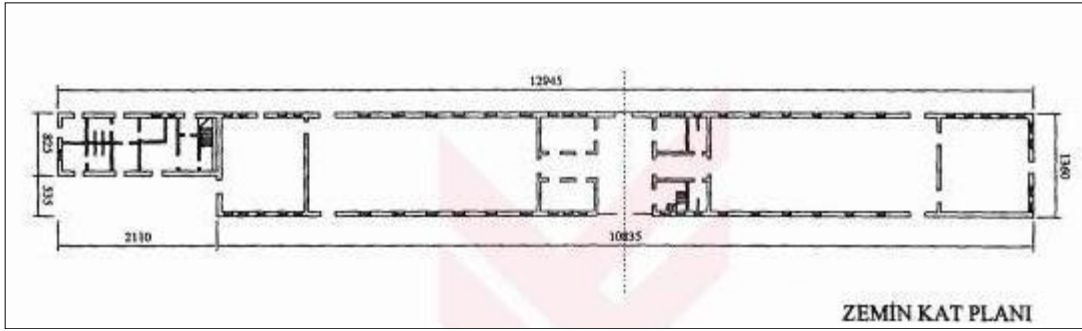


Şekil 1: Montania Otel Konumu

Yapı Mudanya istasyon caddesi üzerinde denize sıfır konumdadır. Yapının karşısında mevcut otelin devamı niteliğinde yakın tarihli modern bina bulunmaktadır. Güneybatı yönünde demiryolu işletme binası bulunmaktadır bu yapı günümüzde sosyal tesis olarak hizmet vermektedir. Yapının batısında yaklaşık 150m uzaklıkta İstanbul-Bursa hattı iskelesi bulunmaktadır (Şekil 1).

1856 yılında Islahat Fermanı ile yabancı sermayeli yatırımlara izin verilmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nda demir yolu inşasında yabancı yatırımcıların rol oynamasına neden olmuştur. Bu süreçte İngiliz, Fransız, Belçikalı ve Alman yatırımcılar demiryolu yapımına girişmişlerdir. Yabancı sermaye sahiplerinin yatırımları politik, ekonomik alanlarla sınırlı kalmamış mimari üslubun nüfus etmesine de neden olmuştur. Büyük şehirlerde bulunan gar binaları Batı kültürünün mimari anlayışını yansıtmıştır ve eklektik üslubun izlerini göstermektedir. Gar binalarının Neo-Klasik üslup ile tasarlanmasında III.Selim'in döneminde başlatılan Batılılaşma hareketi de etkili olmuştur.

1876 yılında Fransızlar tarafından gümrük binası olarak inşa edilen ve daha sonra istasyon binası olarak kullanılan Mudanya gar binası simetrik dikdörtgen plan şemasına sahip bir yapıdır. 13.60 metre genişliğine 130 metre uzunluğuna sahip binanın farklı kat yüksekliklerine sahip kademeli bir kat düzeni vardır ve orta aks üç katlıdır. Simetrik yapının bir ucunda iki katlı bağımsız bir kütle bulunmaktadır (Durak, 2003: 85-92).



Şekil 2: Mudanya Gar Binası Zemin Kat Planı (Durak, 2003)

Orta aksın kenarlarındaki birimler geniş ve tek hacimli mekânlardır, depo olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Cephelerinde dikdörtgen, basık kemerli ve kenarı tuğla kaplamalı pencereler bulunmaktadır. Zemin katta deniz ve demiryolunu birbirine bağlayan ve geçişi sağlayan yarı açık bulunan birim, restore sonrası kapatılmıştır. Bu geçit 7 metre genişliğinde ve 6 metre yüksekliğindedir ve geçide açılan pencereler bulunmaktadır. Yapının simetri aksında bulunan geçidin üstünde yönetim birimleri bulunmaktadır.



Şekil 3: Mudanya Gar Binası Cephe Görünüşü (Durak, 2003)

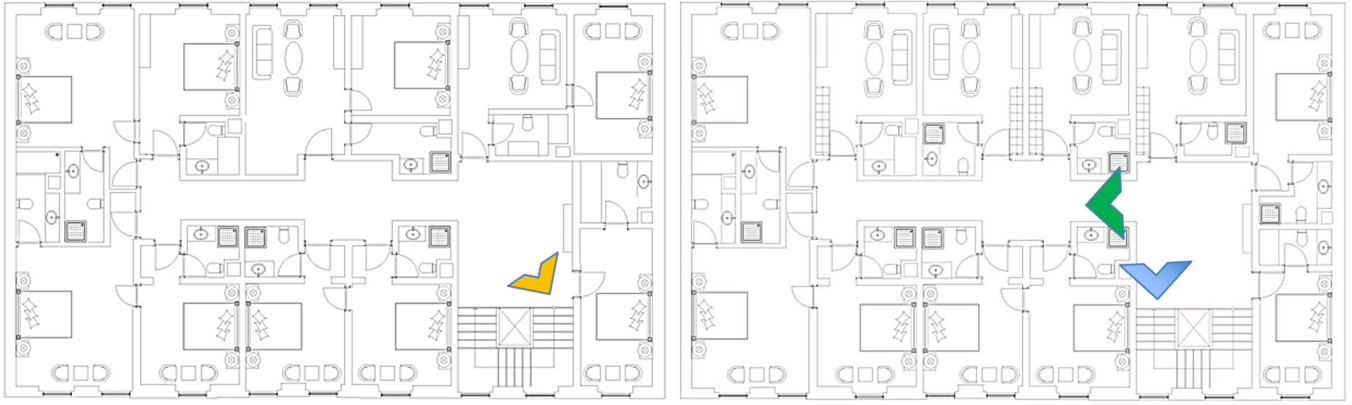
Orta aksta bulunan kütlelerin üç katının pencereleri de farklı tasarlanmıştır, zemin katta basık kemerli dikdörtgen pencereler ara kesitte kare pencereler, orta aksta daire kemerli pencereler ve yan ara kesitler de dikdörtgen pencereler bulunmaktadır.

Yapı 1989 yılında otel olarak yeniden işlevlendirilmiştir. Orta aks olan üç katlı yapının zemin katında resepsiyon, lobi ve yönetim bulunmaktadır. Restorasyon sonrası üzeri kapatılan geçit alanında konumlanan mekânın tavan örtüsünde çelik güçlendirmeler bulunmaktadır. Bu hacimde iç mekâna bakan pencerelerin ve kemerlerin söveleri beyaz boyanmıştır. Duvarların yarısında orijinal taş dokusu korunmuş tavana kadar olan diğer kısımları alçıpan ile kapatılarak boyanmıştır. Lobi resepsiyon ve koridorlarda zemin 60x60 seramik kaplanmıştır. Restorana giden koridorda yükseltilmiş döşeme altında orijinal ray sistemi cam ile kapatılmıştır (Şekil 4). Zemin katta aynı zamanda lobi, balo salonu ortak kullanım için wc, restoran-bar, mutfak ve idari birimlerin bir kısmı çözümlenmiştir. B blok ve özel mülke ait olan restorana girilememiştir.

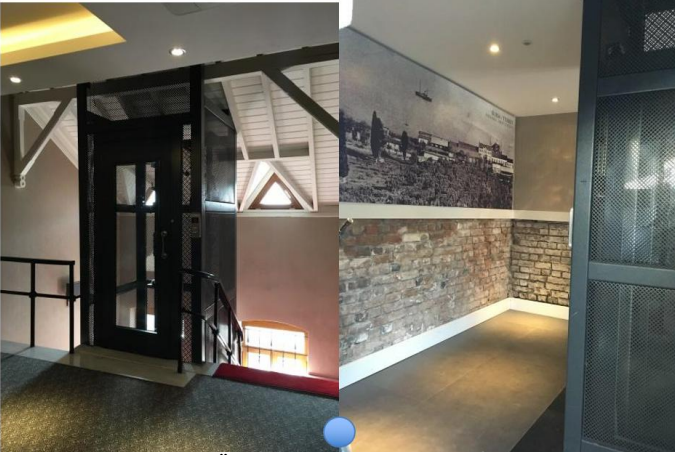


Şekil 4: Lobiye bakan pencere ve kemerler- Restoran Koridoru

Orta aksın diğer katlarında odalar bulunmaktadır. Asma katta 2 oda, birinci katta 9 oda ve ikinci katta 11 oda bulunmaktadır. İkinci katta 2 adet deluxe 4 adet dubleks çatı süiti bulunmaktadır (Şekil 5). Sonradan eklenen asansör çelik konstrüksiyona sahiptir (Şekil 6).

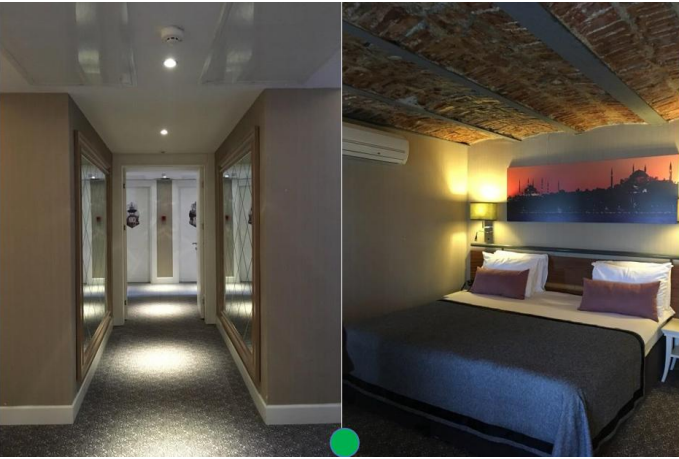


Şekil 5: Montania Otel İkinci Kat Planı



Şekil 6: Zemin kat ve Üçüncü Kat Asansör

Katlarda zemin kaplaması olarak halı kullanılmıştır. Tavanlar taşıyıcı ve alçıpan ile kapatılmıştır ancak odaların birkaçında orijinal döşemeler gösterilmiştir (Şekil 7).



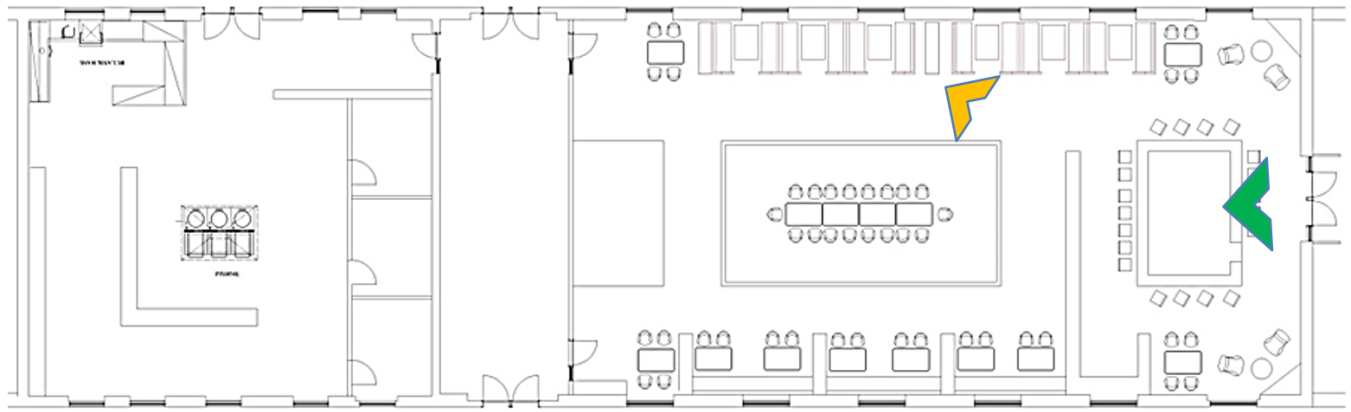
Şekil 7: Oda katlarının koridoru ve Asma Kat Deluxe oda

Yapı sıralı pencere sistemine sahip olduğu için odaları pencere ölçüleri doğrultusunda bölümlenmiştir. Ancak kullanıcı ihtiyacı ve ergonomi göz önüne alındığında odaların bazıları yetersiz kalmaktadır (Şekil 8).



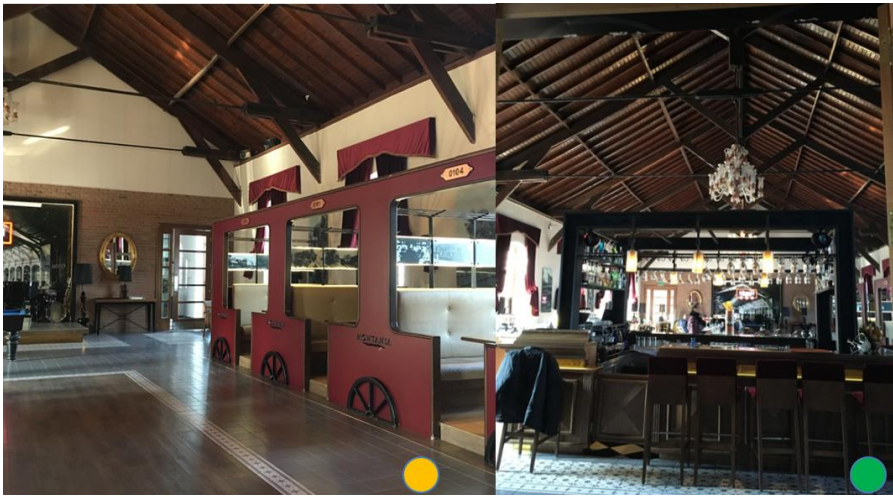
Şekil 8: Standart Oda

Orta aksın yanında bulunan iki simetrik yapıdan biri bugün Wagon Restoran olarak diğeri balo salonu olarak hizmet vermektedir. Simetrik akslardan restoranın yanında olan mutfak hizmeti vermektedir (Şekil 9). Balo salonunun yanında bulunan birim özel mülke ait restorandır ve o hacme girilmemiştir.



Şekil 9: Wagon Restoran ve Mutfak Planı

Restoranda Wagon şeklinde tasarlanmış oturma birimleri hizmet vermektedir. Restoranda açık büfe servis alanı, bar ve sahne bulunmaktadır. Restoranın tavanı güçlendirilip ve onarılıp orijinal hali ile bırakılmıştır. Zemin kaplamasında iki farklı döşeme malzemesi kullanılmıştır (Şekil 10). Restoranda bulunan sahne kot farklı ile zeminden ayrılmıştır.



Şekil 10: Wagon Restoran Bar ve Localar

Yapıdan bağımsız olarak inşa edilmiş olan iki katlı yapıda da odalar mevcuttur. Oda katları sıralı plan tipine sahiptir. Otel 4 adet dubleks çatı süiti, 10 adet superior oda, 14 adet deluxe oda, 2 adet vip süiti, 1 adet hicaz deluxe odası ve 1 adet Orient express süiti dahil 32 odaya sahiptir.

DEĞERLENDİRME

Bu bölümde, Bursa–Mudanya Gar Binası’nın yeniden işlevlendirilme süreci; mimari kimlik, mekânsal düzen, yapısal müdahaleler ve işlev-mekân uyumu başlıkları çerçevesinde ele alınmıştır. Değerlendirme, yapılan alan çalışmasının bulguları doğrultusunda gerçekleştirilmiş olup, Tablo 1’de sistematik bir şekilde özetlenmiştir.

Tablo 1: Değerlendirme Tablosu

Değerlendirme Ölçütü	Olumlu Bulgular	Sorunlu / Sınırlı Bulgular	Değerlendirme
Mimari Kimliğin Korunması	Kütle formu, simetri aksı ve cephe oranları korunmuştur.	İç mekânda özgün mimari izler sınırlı algılanmaktadır.	Mimari kimlik dış kabukta korunmuş, iç mekânda zayıflamıştır.
Mekânsal Kurgu	Genel plan şeması ve aksiyel düzen büyük ölçüde devam etmektedir.	Yarı açık geçidin kapatılması mekânsal sürekliliği bozmuştur.	Özgün mekânsal dolaşım kısmen kaybolmuştur.
Yapısal Müdahaleler	Asansör ve ekler çelik konstrüksiyonla, ana strüktüre minimum müdahale ile çözülmüştür.	Güçlendirme elemanları mekânla bütüncül bir ilişki kurmamaktadır.	Müdahaleler teknik açıdan uygun, algısal açıdan sınırlıdır.
Malzeme Kullanımı	Orijinal taş duvarlar kısmen korunmuştur.	Alçıpan, taşıyıcı ve kaplama malzemeleri yoğun kullanılmıştır.	Özgün malzeme görünürlüğü azalmıştır.
İşlev–Mekân Uyumu	Otel işlevi yapının genel karakteriyle uyumludur.	Bazı oda ölçüleri ergonomik açıdan yetersizdir.	İşlevsel gereklilikler mekânsal esnekliği zorlamıştır.
Endüstri Mirası Vurgusu	Ray sisteminin cam zemin altında sergilenmesi	Demiryolu kimliği mekân geneline yayılmamıştır.	Endüstri mirası anlatısı sınırlı düzeyde kalmıştır.
Kullanıcı Deneyimi	Denizle kurulan ilişki ve konum avantajı	Tarihsel anlatı kullanıcı tarafından yeterince algılanamamaktadır.	Bilgilendirici ve deneyim odaklı kurgular eksiktir.

Tablo 1’de sunulan değerlendirme sonuçları, yapının yeniden işlevlendirilme sürecinde mimari kimliğin özellikle dış mekân ölçeğinde korunduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, iç mekâna yönelik müdahalelerde işlevsel gereksinimlerin daha baskın bir rol oynadığı görülmektedir. Yapının tarihsel ve endüstriyel karakterine dair izlerin ise mekânsal ve malzeme düzeyinde daha sınırlı bir biçimde yansıtıldığı tespit edilmektedir.

SONUÇ

Bu çalışma, Bursa-Mudanya Gar Binası’nın yeniden işlevlendirilme sürecini, demiryolu mirası ve mimari kimlik bağlamında değerlendirerek, endüstri mirası olarak kabul edilen yapıların korunması ve yeniden kullanıma kazandırılmasına yönelik önemli tespitler sunmaktadır. Yapının otel işleviyle çağdaş yaşama entegre edilmesi, fiziksel sürekliliğin sağlanması ve kentsel bellekteki yerini muhafaza etmesi açısından dikkate değer bir örnek teşkil etmektedir.

Araştırmada elde edilen bulgular, yapının özgün kütsel düzeni, cephe karakteri ve genel plan şemasının korunmuş olduğu, ancak iç mekânda gerçekleştirilen müdahalelerin yapının mimari kimliğinin algılanabilirliğini zayıflatmış yönündedir. Özellikle yarı açık geçit alanının kapatılması ve çağdaş kaplama malzemelerinin yoğun biçimde kullanılması, yapının özgün mekânsal ve yapısal izlerini geri plana itmiştir.

Bununla birlikte, ray sisteminin sergilenmesi ve ek yapıların ana strüktüre minimum müdahaleyle entegre edilmesi, çağdaş koruma ve yeniden işlevlendirme ilkelerine uygun uygulamalar olarak değerlendirilmektedir. Ancak bu müdahalelerin bütüncül bir hikâye oluşturmaması, demiryolu mirasına ilişkin tarihsel belleğin kullanıcı deneyiminde yeterince hissedilmediğine işaret etmektedir.

Sonuç olarak, Bursa-Mudanya Gar Binası örneği, demiryolu yapılarına yönelik yeniden işlevlendirme süreçlerinde, mimari kimliğin korunması ile işlevsel gerekliliklerin dengeli bir biçimde ele alınması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Gelecekteki uygulamalarda, endüstri mirası statüsündeki yapıların yeniden işlevlendirilmesinde, özgün mekânsal düzenin daha okunaklı hale getirilmesi, yapı malzemesi ve strüktürel izlerin görünürlüğünün artırılması ile tarihsel anlatıların mekânsal tasarımıyla desteklenmesi, sürdürülebilir koruma yaklaşımının temel bileşenleri olarak değerlendirilmelidir.

KAYNAKÇA

Durak, S. (2003). “Bir Modernleşme Projesi Olarak Anadolu’da Demiryolları ve Bursa-Mudanya Hattı”, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.

Föhl, A. (1995). Bauten Der Industrie und Technik. Deutsches Nationalkomitee Für Denkmalschutz, Almanya.

ICOMOS, International Council on Monuments and Sites, <https://www.icomos.org.tr/>.

Kösebay Erken, Y., & Ahunbay, Z. (2008). “Anadolu Demiryolu Mirası ve Korunması”, İTÜ Dergisi 7 (2) :14-25.

- Kösteröğlü, E. (2006, Kasım). Endüstri Mirası. TMMOB Mimarlar Odası, Dosya 3/Bülten 45-Demiryolu Mirası-Korunması, (s.19-23). Ankara: TMMOB Mimarlar Odası Ankara Şubesi.
- Kuban, D. (1998). Mimarlık kavramları, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Toydemir, N. (1953). Türkiye’de Demiryollarının Gelişimi, Devlet Demiryolları Yayınları, Ankara.
- Url-1.Montania Special Class Hotel. (10.10.2025). <https://www.montania.com.tr/tr/page/28/1/hikayemiz.html>
- Yavuz Pakih, E., & Sarıman Özen, E. (2022). “Ulusal Demiryolu Mirasının Korunması: Konya Tarihi Gar Kompleksi Model Önerisi”, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 9(2): 881-900.