Endüstrinin Gelişimi Bağlamında Eskişehir'deki Cumhuriyet Dönemi Konaklama Yapıları: TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısı Örneği

Hakan Doğukanlı

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mimarlık Anabilim Dalı

Ağustos 2019

Accomodation Facilities during the Republican Period within the scope of Industrial Development in Eskişehir: The Case of TÜLOMSAŞ Guesthouse

Hakan Doğukanlı

MASTER OF SCIENCE THESIS

Department of Architecture

August 2019

Endüstrinin Gelişimi Bağlamında Eskişehir'deki Cumhuriyet Dönemi Konaklama Yapıları: TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısı Örneği

Hakan Doğukanlı

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Lisansüstü Yönetmeliği Uyarınca
Mimarlık Anabilim Dalı
Yapı Bilgisi Bilim Dalında
YÜKSEK LİSANS TEZİ
Olarak Hazırlanmıştır

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Kader Reyhan

Ağustos 2019

ONAY

Mimarlık Anabilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi Hakan Doğukanlı'nın YÜKSEK LİSANS tezi olarak hazırladığı "Endüstrinin Gelişimi Bağlamında Eskişehir'deki Cumhuriyet Dönemi Konaklama Yapıları: TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısı Örneği" başlıklı bu çalışma, jürimizce lisansüstü yönetmeliğin ilgili maddeleri uyarınca değerlendirilerek oybirliği ile kabul edilmiştir.

Danışman **:** Dr. Öğr. Üyesi Kader Reyhan

İkinci Danışman **:** -

Yüksek Lisans Tez Savunma Jürisi:

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Kader Reyhan

Üye : Doç. Dr. G. Deniz Dokgöz

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Türkan Nihan Hacıömeroğlu

Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ..... tarih ve ..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Hürriyet ERŞAHAN
Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre, Dr. Öğr. Üyesi Kader Reyhan danışmanlığında hazırlamış olduğum "Endüstrinin Gelişimi Bağlamında Eskişehir'deki Cumhuriyet Dönemi Konaklama Yapıları: TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısı Örneği" başlıklı YÜKSEK LİSANS tezimin özgün bir çalışma olduğunu; tez çalışmamın tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; tezimde verdiğim bilgileri, verileri akademik ve bilimsel etik ilke ve kurallara uygun olarak elde ettiğimi; tez çalışmamda yararlandığım eserlerin tümüne atıf yaptığımı ve kaynak gösterdiğimi ve bilgi, belge ve sonuçları bilimsel etik ilke ve kurallara göre sunduğumu beyan ederim. 05/08/2019

Hakan Doğukanlı

İmza

ÖZET

Antik çağlardan beri farklı uygarlıkların yerleşim yeri olan Eskişehir, Osmanlı İmparatorluğu döneminde önemini yitirmiş ve 18. yüzyıla kadar durağan durumdadır. 18. yüzyılda başlayan lületaşı ticareti, 19. yüzyıl sonunda Osmanlı – Rus savaşı sonrası kente gelen göçmenler ve 1894 yılında işletmeye açılan demiryolu kentin gelişmesine sebep olan etkenlerdir. Demiryolunun gelişi ile kent, İstanbul, Ankara, Konya arasında konumundan dolayı ticari bir merkez haline gelmiştir. Bu dönemde demiryolu ile kentte lokomotiflerin bakım ve revizyonu için bir atölye kurulmuştur. Bu atölye bugünkü TÜLOMSAŞ kökeni olan "Cer Atölyesi"dir. Cer Atölyesi, kentin ilk sanayi koludur ve deneyimli bir işçi sınıfının oluşmasına sebep olmuştur. Bu durum Cumhuriyet Dönemi'nde kente kamu ve özel sanayi yatırımlarının oluşmasına yol açmıştır. Bu dönemin ilerlemeci, modern yaklaşımı, sanayileşme ile kentleşme sürecini hızlandırmış ve toplumsal hayatı etkilemiştir.

Çalışma kapsamında, sanayi ve kent ilişkisi ile ortaya çıkan, değişen toplumsal hayatın gereksinimlerini karşılamak için üretilen fiziksel mekanlar ve bu mekanların oluşturduğu misafirhane yapı tipolojisi Eskişehir özelinde incelenmiştir. Sosyokültürel yapı olan TÜLOMSAŞ misafirhane binası örneklemi üzerinden konaklama yapıları irdelenmiş ve bu yapıların gelişimi işlev, dönem, yapı özellikleri ve yarattıkları sosyal donatı üzerinden değerlendirilmiştir.

Karşılaştırmalı değerlendirmeler, yerinde tespit ve arşiv araştırmasıyla toplanan bilgilerin çizim ve yazılı anlatımı içeren tablolar ve grafikler hazırlanarak oluşturulmuştur. Tez, endüstri yerleşkelerindeki kültürel mirasın bir parçası olan sosyokültürel yapıların bilinirliğini arttırıp, korunmasına katkı sunması açısından son derece önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Endüstrileşme, Demiryolu, Sosyokültürel Yapı, Konaklama, TÜLOMSAŞ.

SUMMARY

Eskişehir, which has been inhabited by different civilizations since ancient times, has lost its importance during the Ottoman Empire period and was in a stagnant state until 18th cencury. Meerschaum trade started in the 18th century, immigrants who came to the city after the Ottoman - Russian war at the end of the 19th century and the railway opened to operation in 1894 are the main factors that caused the development of the city. With the arrival of the railway, the city has become a trade center due to its central location between Istanbul, Ankara and Konya. During this period, a workshop was established for maintenance and revision of locomotives in the city for railway. This workshop is the "Traction Workshop (Cer Atölyesi)" which is the origin of today's TULOMSAS. Traction workshop is the first industrial branch of the city and has led to the formation of an experienced working class. This situation generate the formation of public and private industrial investments in the city during the Republican Period. During this period, the progressive, modern approach, accelerated the process of industrialization, urbanization and effected social life.

Within the scope of this thesis, the physical spaces constructed for the needs of changing social life and guesthouse building typology formed by these spaces constituted with the industry – city relationship. Through the case of TÜLOMSAŞ guesthouse building as a sociocultural building type, the accomodation buildings were examined and the development of these buildings was evaluated with regards to function, architectural features within their constructed period and social reinforcement created by themselves.

In the content, the collected data through field survey and archive research were comparingly evaluated in written and graphical expressions by use of tables, diagrams and drawings. This thesis is very important in terms of contribution to enhance awareness of sociocultural buildings in conservation process as a part of cultural heritage in industrial campuses.

Keywords: Industrialization, Railway, Sociocultural Contexture, Accomodation, TÜLOMSAŞ.

TEŞEKKÜR

Öncelikle, çalışmanın başlaması ve nihayete ermesindeki emeği; eleştirileri, destekleyici tutumu, bilgi ve deneyimi ile yol göstericiliği için danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Kader Reyhan'a özel bir teşekkür borçluyum. Zaman yönetimi ve çalışmanın içeriğine yönelik katkısı için tez savunma jürimde bulunan Dr. Öğr. Üyesi Türkan Nihan Hacıömeroğlu'na sonsuz teşekkür ederim. Yine tez savunma jürimde bulunan Doç. Dr. Deniz Dokgöz'e kıymetli fikirleri için teşekkür ve saygılarımı sunarım. Lisans eğitimimden bu yana tasarım becerisi, mesleki bilgisi ve örnek kişiliği ile daima öğrencisi olacağım sevgili hocam Doç. Sadun Özel'e, hiçbir zaman desteğini esirgemeyen hocalarım Prof. Dr. Ayşen Çelen Öztürk'e, Doç. Dr. Ayşe Duygu Kaçar'a, Dr. Öğr. Üyesi Açalya Alpan'a, araştırmanın detaylandırılması için yardımcı olan tüm TÜLOMSAŞ çalışanları ile birlikte TÜLOMSAŞ Genel Müdürü Hayri Avcı'ya, Gözde Hatun Şimşek'e, Aylin Uğuzman'a, Özgür Uysal'a ve Zafer Çetin'e teşekkürü borç bilirim. Bu süreçte yanımda olan tüm arkadaşlarıma, sadece tez sürecinde değil hayatın her alanında destekleri ile yalnız olmadığımı hissettiren Arş. Gör. Arzu İl, Arş. Gör. Emre Acar, Arş. Gör. Hakan Keleş'e teşekkür ederim. Hayatımın her döneminde sonsuz sabır ve anlayışları ile yanımda olan sevgili annem Gülşen Doğukanlı ve abim Gökhan Doğukanlı'ya, son olarak varlığı ve tüm desteği ile teşekkürlerin en büyüğünü ayırdığım Arş. Gör. Ebru Yetkin'e saygı, sevgi ve teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET vi
SUMMARY vii
TEŞEKKÜR viii
İÇİNDEKİLER ix
ŞEKİLLER DİZİNİ xi
ÇİZELGELER DİZİNİ xiv
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ xv
1. GİRİŞ VE AMAÇ 1
2. YÖNTEM 2
3. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI 3
4. TEORİK BİLGİ 4
4.1. Türkiye'de Endüstrinin Gelişimi ve Kuramsal Yaklaşım 4
4.1.1. Tarihsel gelişimi 4
4.1.1.1. Eskişehir kenti özelinde endüstrinin gelişimi 13
4.1.2. Sanayi ve kent ilişkisi 19
4.1.2.1. Genel etkiler ve sosyokültürel yapı tipolojileri 20
4.1.2.2. Eskişehir kenti özelinde yerel etkiler 24
4.2. Konaklama 35
4.2.1. Tarihsel gelişimi ve kuramsal yaklaşım 36
4.2.2. Eskişehir'de konaklama 46
4.2.2.1. Cumhuriyet öncesi konaklama tipleri (Külliye, Kervansaray, Han) 47
4.2.2.2. Cumhuriyet Dönemi konaklama tipleri 51
5. BULGULAR VE TARTIŞMA 57
5.1. TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısı 57
5.1.1. Sosyal Donatı 60
5.1.2. Yapı özellikleri 60

İÇİNDEKİLER (devam)

Sayfa

5.1.2.1. Plan kurgusu 60
5.1.2.2. Strüktürel kurgu 64
5.1.2.3. Cephe kurgusu 65
5.2. TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısının Değerlendirilmesi 68
5.2.1. Sosyal donatı 70
5.2.2. Yapı özellikleri 78
5.2.2.1. Plan kurgusu 78
5.2.2.2. Strüktürel kurgu 81
5.2.2.3. Cephe kurgusu 83
6. SONUÇ VE ÖNERİLER 86
KAYNAKLAR DİZİNİ 90
EK AÇIKLAMALAR 83
Ek Açıklama-A: 1896 tarihli 1/10.000 ölçekli Eskişehir Haritası 84
Ek Açıklama-B: TÜLOMSAŞ'ın bugünkü durumunu gösteren yerleşim planı 85
Ek Açıklama-C: 1978 yılına ait misafirhane işletme talimatı 86
Ek Açıklama-D: Misafirhane binasının 3. kat ilave kararı 87
Ek Açıklama-E: 1980 yılı misafirhane bilançosu 88
Ek Açıklama-F: Farklı tarihlere ait zemin kat planı 89
Ek Açıklama-G: Farklı tarihlere ait zemin kat planı 90
Ek Açıklama-H: Farklı tarihlere ait zemin kat planı 91
Ek Açıklama-I: Farklı tarihlere ait zemin kat planı 92
Ek Açıklama-İ: Farklı tarihlere ait 1. kat planı 93
Ek Açıklama-J: Farklı tarihlere ait 1. kat planı 94
Ek Açıklama-K: Misafirhanenin mevcut durumuna yakın 2. ve 3.kat planı 95
Ek Açıklama-L: Misafirhane binasının tarihi bilinmeyen eski 2. ve 3 kat planı 96
Ek Açıklama-M: Misafirhane binasının tarihi bilinmeyen eski bir 2.kat planı 97

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil **Sayfa**

4. 1. Yeni cumhuriyetin özlemlerini ve başarılarını temsil eden sanayi imgeleri 10
4. 2. Cer Atölyesi erken dönem üretim yapıları 14
4. 3. "Karakurt" adlı lokomotif ve "Devrim" arabası 15
4. 4. Eskişehir'deki istasyon binaları 16
4. 5. Eskişehir Tayyare Fabrikası İmalat Atölyesi 16
4. 6. Eskişehir Şeker Fabrikası 17
4. 7. Sümerbank Basma Fabrikası 17
4. 8. Fabrikalar bölgesine ait hava fotoğrafı 18
4. 9. Osmanlı kenti bölümlerinin şematik ifadesi 20
4. 10. Bonmarşe - Bon Marche 22
4. 11. Vilayet Meydanı ve çevresi 25
4. 12. Fransız Saint Croix Misyon Okulu 26
4. 13. 1896 tarihli 1/10.000 ölçekli Eskişehir Haritası 28
4. 14. 1950 yılına ait fabrika yerleşimini gösteren plan 28
4. 15. Eski Devlet Demiryolları Hastanesi'nin yapıldığı zamana ait bir fotoğraf 29
4. 16. "L'atelier Central Plan d'ensemble" Bakım atölyesinin ilk yıllarına ait yerleşim planı 30
4. 17. Yerleşkenin sınırlarını tanımlayan farklı dönemlerde inşa edilmiş lojman tipleri (a, b, c, d, e, f, g, h, i, j).....31
4. 18. Yerleşkenin sınırlarını tanımlayan farklı dönemlerde inşa edilmiş lojman tipleri (k ve l).....32
4. 19. Kübik konutlar 33
4. 20. TÜLOMSAŞ'ın bugünkü durumunu gösteren yerleşim planı 34
4. 21. Eskişehir Şeker Fabrikası'nın Vaziyet Planı 35
4. 22. Epidauros antik kentine ait "katagogion" binasının günümüze ulaşan temelleri 37
4. 23. 19.yüzyıl İstanbul - Pera otellerinden örnekler 41
4. 24. Ankara ve Çelik Palas 42
4. 25. Belvü Palas ve Yalova Termal Otel 43
4. 26. İstanbul Hilton Oteli, SOM Grubu, Sedad Hakkı Eldem 44

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

Şekil **Sayfa**

4. 27. İzmir Büyük Efes Oteli, Paul Bonatz, Fatih Uran, 1957 44
4. 28. Büyükada Anadolu Kulübü Oteli, Turgut Cansever, Abdurrahman Hancı, 1957 45
4. 29. Çınar Oteli, Rana Zipci, Ahmet Akın, Emin Ertam, 1959 45
4. 30. Eskişehir Porsuk Oteli, Vedat Dalokay, 1959 45
4. 31. Bursa Merinos Yünlü İşletmesi'nin Misafirhane 46
4. 32. Kurşunlu Külliyesi ve çevresi 48
4. 33. Atlıhan 49
4. 34. Vilayet Meydanı ve Taşhan 49
4. 35. Alman Misafirhanesi 50
4. 36. Madam Tadia Oteli 51
4. 37. Köprübaşı Palas Oteli ve İstanbul Oteli 52
4. 38. Porsuk Turing Oteli'nin ön cepheden görünüşü 52
4. 39. Porsuk Oteli (Orduevi) 53
4. 40. Gamgam Otel (Büyük Otel) 54
4. 41. Eskişehir Emek Oteli 55
4. 42. Eskişehir Şeker Fabrikası (Eski idari bina) Misafirhane Binası 56
4. 43. Misafirhane binası ve eski misafirhane bölümü 56
4. 44. Eski misafirhane bölümü 56
5. 1. Uydu görüntüsü üzerinde misafirhane binasının konumu 58
5. 2. Misafirhane yapısının hava fotoğrafı 59
5. 3. Misafirhane binasına ait şematik zemin kat planı 62
5. 4. Misafirhane binasına ait şematik 1.kat planı 62
5. 5. Misafirhane binasına ait şematik konaklama katları plan 63
5. 6. Misafirhane binası taşıyıcı sistem şematik planı 64
5. 7. Misafirhane binasına ait 1984 tarihli projenin en kesiti 65
5. 8. Tarihi bilinmeyen projelere ait eski dönem cephe çizimleri 66
5. 9. Yapılan değişikliklerin 1984 tarihli projenin görünüşleri üzerinde gösterimi 67
5. 10. Cephe hareketleri, fuga ve kolon uçları 68

ŞEKİLLER DİZİNİ (devam)

Şekil **Sayfa**

5. 11. Perspektif ve görünüş 68
5. 12. Porsuk Oteli, Turing Otel ve Emek Otel'in konumunu gösteren hava fotoğrafı 69
5. 13. Porsuk Turing Oteli'nin restorasyon sonrası hali 71
5. 14. (1 Aralık 1932) Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Dergisi'nden bir alıntı 71
5. 15 Porsuk Turing Oteli (Lobi ve bahçe bölümü) 72
5. 16. Porsuk Oteli gazete reklamları 73
5. 17. Şafak Bekçileri adlı filmden Orduevi sahneleri 74
5. 18. Emek Otel ve Eski Otogar 75
5. 19. Konaklama katları şematik planları 80
5. 20. Aks ve düşey taşıyıcıları gösteren şematik planlar 82
5. 21. Kütle hareketleri diyagramı 83
5. 22. Yapılara ait şematik ön cephe görünüşleri 84

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge **Sayfa**

4. 1. Tarihsel gelişim bölümüne ait zaman çizelgesi 12
4. 2. Eskişehir kenti özelinde endüstrinin gelişimi bölümüne ait zaman çizelgesi 19
4. 3. Sosyokültürel yapı tipolojileri 23
4. 4. Eskişehir'de sanayi, kent ilişkileriyle ortaya çıkan sosyokültürel kullanımlar 35
4. 5. Tarihsel süreçte konaklama tipleri 39
5. 1. Seçilen yapıların sosyal donatı niteliği açısından değerlendirilmesi 76

SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltma	Açıklama
cm	santimetre
ELMS	Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi
m	metre
m^2	metrekare
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TÜLOMSAŞ	Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.

1. GİRİŞ VE AMAÇ

Sanayi yerleşkeleri, içinde gelişen barınma, sosyal hizmet, rekreasyon gibi işlevlerle toplumsal hayatı, kentleri ve içinde bulunduğu çevreleri geliştirip dönüştürmüştür. 1894 yılında, demiryolunun kente gelişinden sonra kurulan Cer Atölyesi, kentin ilk sanayi kuruluşu niteliğindedir ve bugünkü TÜLOMSAŞ yerleşkesinin kökenini oluşturmaktadır. Tezin birincil amacı, TÜLOMSAŞ yerleşkesi içinde bulunan, misafirhane binasının sosyal donatı olarak taşıdığı önemi ortaya çıkarmak, yapının morfolojik ve yapım özelliklerini tanıtmak, kent ve dönem yapıları ile ilişkilerini araştırmaktır.

Fabrikalar bulundukları bölgede nüfus hareketlerine sebep olmuş ve kentleşmeyi hızlandırmıştır. İçinde barındırdıkları işlevlerle çevreye de hizmet vermişler ve modernleşme sürecinde toplumsal yaşamı etkilemişlerdir. Eskişehir özelinde sanayi odaklı gelişen sosyokültürel kullanımlar ve kent ilişkileri araştırma konularından birini oluşturmaktadır.

Ortaya çıkan sosyokültürel tipolojilerden konaklama işlevli han, kervansaray gibi geleneksel yapılardan günümüzün modern otellerine dönüşüm süreci araştırılarak, misafirhane ve otel kavramları irdelenmiştir. Misafirhane yapısının bir yandan fonksiyonel kökeniyle, yerleşke ölçeği ve kent ölçeğinde ilişkileri, öte yandan yapı özellikleri dönemsel özellikleriyle birlikte detaylı olarak tanıtılması hedeflenmiştir.

2. YÖNTEM

Tezin yöntemi iki aşamadan oluşmaktadır. İlki veri toplama, takip eden ikinci aşamada toplanan verilerin değerlendirilmesi ve benzer örnekler ile karşılaştırılmasından oluşmaktadır. İlk aşamada yerinde belgeleme yapılmış ve arşiv taramasında yapıya ait veriler toplanmıştır. Toplanan veri belgeleme ve görsel veri toplama, yapıya ait arşiv taramasında bulunan proje ve görsellerin şematik gösterimleri ve haritalar hazırlanarak konu çerçevesinde işaretlemeler yapılmıştır.

İkinci aşamada, TÜLOMSAŞ misafirhane yapısı karşılaştırmalı çalışma ile değerlendirilmiştir. Elde edilemeyen bilgiler sözlü tarih görüşme yöntemi ile oluşturulmuş kaynaklardan toplandığı ölçüde değerlendirmeye katılmıştır. Değerlendirmeler sözel ifadelerin yanında tablo ve grafik bir dil kullanılarak oluşturulmuştur.

3. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Kentler zaman içerisinde değişimlere uğramışlardır fakat en köklü değişim Sanayi Devrimi ile olmuştur. Hobsbawm (2013), Sanayi Devrimi'ni, kökeni ve etkileriyle Britanya ve Avrupa üzerinden ele almıştır. Tekeli ve İlkin (2010), Osmanlı Dönemi sanayi ve tarım teknolojisini, Zeybekoğlu (2002), Cumhuriyet Dönemi sanayi komplekslerini incelemişlerdir. Öğür (2015), Eskişehir Şeker Fabrikası'nı, Güneş ve Yakut (2007), Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Ertin (1994) antik çağlardan günümüze, Sarıöz (1997), eski fotoğraflarıyla, Özaslan (2014), modern mirası ile Eskişehir kentini incelemişlerdir. Lewis (1974), antik demiryollarından, Coulls (1999), demiryolu mirasından, Kösebay (2007), Anadolu demiryolundan, Quataert (1985), Osmanlı'da demiryolundan, Efe (1998), Eskişehir demiryolundan bahsetmektedir. Bozdoğan (2002), Erken Cumhuriyet Dönemi'nde hâkim ideoloji ile modernizm, batılılaşma, çağdaşlaşma, asrileşme ve sanayileşme ilişkilerini, Tekeli (1985), Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kentlerin geçirdiği dönüşümü, Işın (1985), modernleşme ve gündelik hayat ilişkisini anlatmıştır. Şenol (1994) ve Yatağan (2013) TÜLOMSAŞ yerleşkesini, oluşumu ve gelişimini detaylı incelemişlerdir.

Vanlı (2006), konaklamanın tarihsel gelişimini, Hür (1993) ve Güran (1978) geleneksel konaklama tiplerini, Çilli (2009), antik çağlarda konaklama süreci ile Pera bölgesi otellerini, Batur (1993), Bizans İmparatorluğu'nda konaklama yapılarını ele almışlardır. Çakmak (2008), Yılmaz ve Yetgin (2013), Özel ve Türktarhan (2013), Karasözen ve Koca (2010), tezde Eskişehir kentinde ele alınan yapıları, yarışma projeleri, dönem özellikleri veya sözlü tarih yöntemi ile elde ederek anlatmışlardır.

Bu tez, yaşayan endüstri mirası TÜLOMSAŞ yerleşkesinin içinde gelişen, sosyokültürel yapı tiplerinden biri olan, tesisin konaklama yapısı misafirhane binasının, Eskişehir modern mimarlık mirası içindeki yerini araştırmaktadır. Halen üretime devam eden TÜLOMSAŞ yerleşkesinin bir parçası durumunda olması ve üretim sahasının doğası gereği dışa kapalı oluşu, yapının detaylı tanımı ve analizini önemli kılmaktadır. Endüstri mirası yerleşkelerdeki kaybolmaya yüz tutmuş ve kültürel mirasın bir parçası olan sosyokültürel yapıların bilinirliğinin arttırılması, korunması ve gelecek kuşaklara aktarılmasına katkı sunması açısından önem taşımaktadır.

4. TEORİK BİLGİ

4.1. Türkiye'de Endüstrinin Gelişimi ve Kuramsal Yaklaşım

> "…Yeni Taş devrinde tarımın, metalürjinin ve kentlerin ortaya çıkmasından beri hiçbir değişim sanayileşmenin ortaya çıkması kadar derin etki yapmamıştır…" (Hobsbawm, 2013: 21).

Sanayi Devrimi ile Avrupa'da kendiliğinden gelişen sanayileşme süreci kentlerde ve yaşayış kültüründe önemli değişimlere yol açmıştır. Sanayileşme süreci Osmanlı Dönemi'nde Avrupa sermayesi ile demiryolu yatırımlarına yol açmıştır. Bu dönemde oluşan kapitalist dünya ekonomisi Osmanlı İmparatorluğu'nda tarımı geliştirirken sanayileşmeyi geri planda bırakmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Kemalist ideolojinin ilerici karakteri, devlet eliyle planlı olarak sanayileşme sürecini başlatmıştır. Sanayileşme süreci kentlere nüfus akınları oluşturmuş ve kentleşmeyi hızlandırmıştır. Tarımsal üretime dayalı geleneksel yaşantıdan yeni üretim tekniklerine dayalı kentsel yaşantıya geçilmiştir. Fabrikalar bu dönemde yeni Cumhuriyet'in ve rejimin modern ikonları olarak görülmüşlerdir. Sanayileşen kentlerde oluşan işçi sınıfı ile toplumsal statüde değişimler başlamıştır. Bu dönemlerdeki nüfus artışları kentlerde birtakım ihtiyaçlar doğurmuştur. Fabrika yerleşkeleri kuruldukları bölgelerde bünyelerinde barındırdığı sosyal imkanlar ile gündelik hayatı dönüştürmüş, yeni sosyokültürel tipolojilerin oluşmasına yol açmıştır.

4.1.1. Tarihsel gelişimi

Sanayi Devrimi insanlık tarihindeki en köklü dönüşümdür. Sanayi Devrimi, Büyük Britanya'nın tarihi ile kesişmektedir ve sanayileşmenin ilk ve öncü aşaması "İngiliz" evresidir. Britanya bir dönem için, diğer ülkeler sanayileşene kadar, dünyadaki tek atölye, tek ithalat ve ihracatçı, tek uluslararası yatırımcı, tek donanmaya ve dünya politikasına sahip ülke olarak tanımlanmaktadır (Hobsbawm, 2013).

İngiltere'nin yaşaması için en önemli unsur denizaşırı ticaretti ve 18. yüzyıl sonlarında en yakın rakibi olan Fransa'nın iki katı kadar ticaret filosuna sahipti. O dönemde tarım ve imalatın gelişmesine rağmen, İngiltere'nin en belirgin yurttaş karakteri sanayici

değil tüccardı. İngiltere aynı yüzyılda "*dükkân sahiplerinin ülkesi*" olarak tanımlanmaktaydı. Bu tanım İngiltere'nin parasal ve piyasa ekonomisi haline gelen hem müşterisi hem de piyasaya yönelik üretim yapan üreticilerin ülkesi olduğunu göstermektedir. İngiltere nüfusunun beşte birine ve yoğun bir pazara sahip, batı kentlerinin en büyüğü olan Londra'nın gıda ve yakıta olan ihtiyacı güney ve doğuda tarımı, kara ve nehir yoluyla düzenli ürün hareketini ve kömür madenlerini geliştirmiştir (Hobsbawm, 2013).

Britanya'nın sınai üretim ve imalatının çoğunluğu kırsal kesimde yapılmaktaydı. Burada üretim yapan işçi zaman içerisinde uzmanlaşarak ücretli işçiliğe geçen zanaatkar, küçük mülk sahibi haline gelmiştir. Daha önce içinde yaşayan insanların boş zamanlarını dokuma, örme, madencilikle uğraşan köyler, tüm zamanlarını bu işlerle uğraşan işçilerden oluşan köylere ve daha sonrasında sanayi kentlerine dönüşmüştür. Tüccarların hammadde dağıtıp, işlendikten sonra geri topladığı küçük pazar merkezleri, zaman içerisinde hammaddeden nihai ürün üreten atölyelerle ve ilkel imalathanelerle dolu kentlere dönüşmüştür. Bu ev ve dışarı iş verme endüstrisi kırsala yayılarak, burada üretilmeyen gıda maddelerini üretip, buraya satan başka bölgelerin oluşmasına sebep olmuştur. Sanayinin kırsala yayılması sonucu, toprak sahipleri, topraklarının altındaki madenler ve köylerindeki imalat sanayi ürünleri için daha ucuz ulaşım imkanları için "paralı yol trötsleri" kurmuşlardır (Hobsbawm, 2013).

Sanayi Devrimi'nin kökenini, üretilen malın en geniş satış alanı olan "iç pazar", daha dinamik ve genişlemeye açık olan dış pazar yani "ihracat" ve dış ilişkileri belirleyen unsur olarak "devlet" olmak üzere üç faktör oluşturmaktadır (Hobsbawm, 2013).

Her tür gelir sınıfının yeme, içme ve giyinme ihtiyaçları bulunduğundan, gıda ve tekstil sektörleri sanayileşmenin hızını belirlemektedir. İmalata dayalı gıda sektörüne talep tekstil sektörüne göre daha az olmasına karşın ülke dışından gelen rekabetten daha az etkilenmekteydi. Bira fabrikaları ve un değirmenleri, tekstil sektörü kadar belirgin olmasa da teknolojik gelişmeler için öncülük etmişlerdir. Sanayileşme öncesi dönemde kömür üretimi, tencere, tava, çivi, soba vb. demir üretimine oranla çok artarak milyonlarca tonu bulan ilk meta olmuştur. Buhar makinası ilk kez maden ocaklarında kullanılmıştır. Demir üretimine olan talep saban, tarım aletleri, nal, teker çemberi vb. tarım sektöründen

kaynaklanmaktaydı. İlk sanayileşen ürün ihracata dayalı biçimde gelişen pamuklu üretimi olmuştur (Hobsbawm, 2013).

18. yüzyılda, bir yüzyıl süren "*sistematik saldırı*" şeklindeki savaşlar sonrası, Britanya'nın Avrupa ülkeleri arasında elde ettiği en büyük zafer, denizaşırı sömürgeler üzerindeki tekel konumu, dolayısı ile gelişen ihracat olmuştur. Savaşlar da özellikle İngiliz donanmasının top ihtiyacını karşılamak üzere, demir sektöründe, mucit ve girişimcilerin devrimci nitelikteki teknolojik gelişmeler göstermesine sebep olmuştur (Hobsbawm, 2013).

Demiryolu kavramı ve İngilizce karşılığı ile "*railway*" dilimize, kelime kökeni itibari ile aslen Fransızcadan geçmiştir. Fransızca "*chemin*" yol, "*fer*" demir anlamındadır ve "*chemin de fer*" dilimizde demiryolu anlamına gelmektedir. Fransızca karşılığından dilimize doğrudan geçen "şimendifer" kelimesi, 19. yüzyılın sonlarından itibaren birçok eserde görülmektedir. (Türk Dil Kurumu, Türkçede Batı Kökenli Kelimeler Sözlüğünde birçok örneğe yer verilmiştir). Demiryolu kavramı, üzerinde hareket eden araçların tekerleklerini, rayın (iz – yol) dışına çıkmayacak şekilde yönlendiren, önceden hazırlanmış bir ray (iz – yol) şeklinde tanımlanmıştır (Lewis, 1974).

Tanımdaki "önceden hazırlanmış ray (iz – yol)" kısmını düşünürsek, sistemi çeşitlense de demiryolunun doğrusal bir taşıma özelliği bulunmaktadır. Çoğu modern endüstri standartlarına göre demiryolunun uzun bir tarihsel kökeni bulunmaktadır. Lewis'in tanımına uyan, MÖ 6. yüzyıl ile MS 9. yüzyıla kadar kullanılan 6 km uzunluğunda, gemilerin taşınması amacıyla, taştan yapılmış Diolkos demiryolu bulunmaktadır. 15. yüzyılda ahşap araçlı ve raylı demiryolu kullanımı maden endüstrisinde yaygın olarak kullanılmıştır. 18. yüzyıla gelindiğinde daha büyük yükler ve farklı amaçlar için kullanılmaya başlamıştır. Demiryolu, maden raylarında insanların çektiği, dört tekerlekli kömür, taş veya maden cevheri taşıyan vagonlardan, daha karmaşık hatlarda, atların çektiği büyük vagonlara dönüşmüştür. Daha sonra aynı yüzyılda birçok yerde demir ray ve tekerlekler kullanılmıştır. Taş ve ahşap demiryolu hemen kaybolmamış 1820'de Britanya'da Hay Tor Tramvay'ı taş raylarla inşa edilmiştir (Coulls, 1999).

1825–1963 yılları arasında, buharlı lokomotifin tarihte ilk kullanıldığı yer kuzeydoğu İngiltere'deki Stockton – Darlington demiryolu hattıdır. Daha sonra 1829'da yapımı

tamamlanan Liverpool–Manchester demiryolu için, 97 kilometrelik bir yolda 6 tonluk yük taşıyabilecek bir lokomotif yarışması açılır. Bu yarışmayı makine ve inşaat mühendisi olan George Stephenson tarafından tasarlanan, Roket (Rocket) isimli lokomotif kazanır (Anonim, 2019). Demiryolu bu dönemde, benzer tarihlerde, 1830 yılında Amerika'da, 1832 yılında Fransa'da, 1835 yılında Almanya'da (Aydın, 2001), 1835 yılında Belçika'da, 1838 yılında Avusturya'da, 1839 yılında İtalya'da (Kösebay, 2007) kullanılmaya başlamıştır.

19. yüzyılda batılılaşma sürecinde, merkezi denetimini kaybeden Osmanlı İmparatorluğu, Sanayi Devrimi ile gelişen haberleşme ve ulaşım teknolojilerini ithal ederek merkezi denetimini yeniden kurabilmiştir. Dünya ekonomisine eklemlenme aşamasında bazı sanayi alanlarında gerilemeye rağmen, üretim teknolojisindeki gelişmelerle, tarımsal üretim ve milli gelirde artış olmuştur (Tekeli ve İlkin, 2010).

Modern anlamda demiryolunun ilk kez İngiltere'de kullanılmasından sonra endüstrileşen Avrupa ülkeleri ve finans çevreleri sermaye ihracı ve ucuz hammadde sağlamak için Osmanlı topraklarında yapılacak demiryolunu bir anahtar olarak gördüler. Osmanlı yöneticileri de demiryollarından siyasi, ekonomik ve askerî açıdan faydalanmak istediler. Avrupalı yatırımcılar kısa süre içinde 1856'da İzmir–Aydın, 1861–1863'de Rusçuk-Varna, 1864'te İzmir–Kasaba demiryolu yapım imtiyazlarını elde etmişlerdir. 19. yüzyıl sonunda biten hatlardan Osmanlı tarafından beklenen gelir sağlanamamış ve İstanbul'un doğu illeri ile, özellikle Bağdat'la bağlantısı devlet eliyle yapılması düşünülmüştür. Demiryolunun programsız, yavaş üretilmesiyle İstanbul – İzmit hattı 1873'te bitirilmiş ve maliyenin iflas etmesi sonucu 1875'ye demiryollarına devam edilememiştir. 19. yüzyıl sonlarında emperyalist devletler arasına katılan Almanya, Deutsche Bank aracılığı ile İzmit – Eskişehir – Ankara demiryolu hattının yapım imtiyazını elde etmiştir. Demiryolu hattının iki tarafındaki 20'şer kilometrelik alanda her türlü maden arama işletme hakkı, ormanlardan yararlanma izni, devlet arazisinin bedelsiz kullanımı, özel arazinin satın alınabilmesi, hattın yapımı ve işletilmesinde ithal edilecek araç ve gereçlerin gümrük vergisinin ödenmeden ülkeye sokulması, arkeolojik kazı yapabilme gibi ayrıcalıklar ile 99 yıllığına, 1888 yılında Deutsche Bank önderliğindeki konsorsiyuma verilmiştir. Hattın inşası için 1889 yılında Anadolu – Osmanlı Şimendifer Kumpanyası kurulmuştur. Aynı yıl inşasına başlanan yol 1892 yılının haziran ayında Eskişehir'e, Kasım ayında da Ankara'ya

ulaşmıştır. 1893 yılında aynı şirket tarafından başlanan Eskişehir – Konya hattı da 1896 yılında tamamlanmıştır (Güneş ve Yakut, 2007).

Demiryolları Osmanlı İmparatorluğu'na, başka yeni gelişmelere nazaran daha erken gelmiştir. Endüstri devrinin fabrikadan sonraki en belirgin sembolü olan demiryolu, Osmanlı'nın tarımsal üretimini güçlendirirken endüstriyel üretimini geriletmiştir. Fiyatı itibariyle düşük olan tahılın, hayvanlarla taşınması daha pahalıya geliyordu. Demiryolları ile hem daha ucuz hem de daha uzak mesafelere taşınabilir hale geldiği için, demiryolunun geçtiği birçok yerleşimde tarımın yayıldığı gözlemlenmiştir. Anadolu demiryolunun yapımıyla ulaşımın uzak olduğu birçok İç Anadolu kenti, yeni açılan tarımsal üretim alanları ile İstanbul ve Avrupa'nın tahıl ihtiyacını karşılar hale gelmiş ve ihracatı arttırmıştır. Bu durum yeni iş imkanları yaratmıştır ve üretim yapan çiftçilere yenileri eklenmiş ve balkanlardan Müslüman göçmenler bu alanlarda, hükümet politikaları ile, demiryolu çevrelerine yerleştirilmiştir. 18. yüzyıl sonlarında Sanayi Devrimi ile makine üretimi ürünler, kıyı kentlerde el üretimine dayalı esnaf ve zanaatkarların ürünlerinin yerini almıştır. Fabrika üretimi ürünler taşıma maliyetinden dolayı iç kesimlerdeki zanaatkarları onlarca yıl daha sonra etkilemiştir (Quataert, 1985).

Osmanlı İmparatorluğu'nda tarım alanında 19. yüzyıl sonlarından itibaren gelişen tarımsal üretimde teknoloji girişi, Avrupa sermayesi ile kurulan çiftlikler, savaş sonrası yer değiştiren nüfus hareketleri ile kullanılmaya başlayan yöntem, teçhizat ve aletler ve devlet eliyle kurulan zirai eğitime yönelik okullar kanalı ile gelişmiştir (Tekeli ve İlkin, 2010).

Sanayi alanındaki teknoloji girişi, ordu ve sarayın ihtiyaçlarına yönelik devlet girişimi, Levanten ve Müslüman olmayan toplulukların tarımsal ürünün birinci kademe işlenmesini sağlayan küçük sanayiler, ticaret sermayesi tarafından örgütlenen geleneksel ev üretimi ve küçük üreticiliğe yönelik yardımcı sanayiler ve sanayileşmenin ihtiyacı makine tamiri ve üretimine yönelik sanayiler aracılığı ile olmuştur (Tekeli ve İlkin, 2010).

İngiltere'de ilk kez 1820'lerde sanayide kullanılmaya başlanmasından sonra Osmanlıların buhar makinesiyle tanışması 1828 yılında ithal edilen "Buğ gemisi" adındaki buharlı gemiyle olmuştur. 1830'lara kadar su ve rüzgâr gücü kullanan makinelerle, daha sonra buhar gücü kullanan makinelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda birtakım sanayi

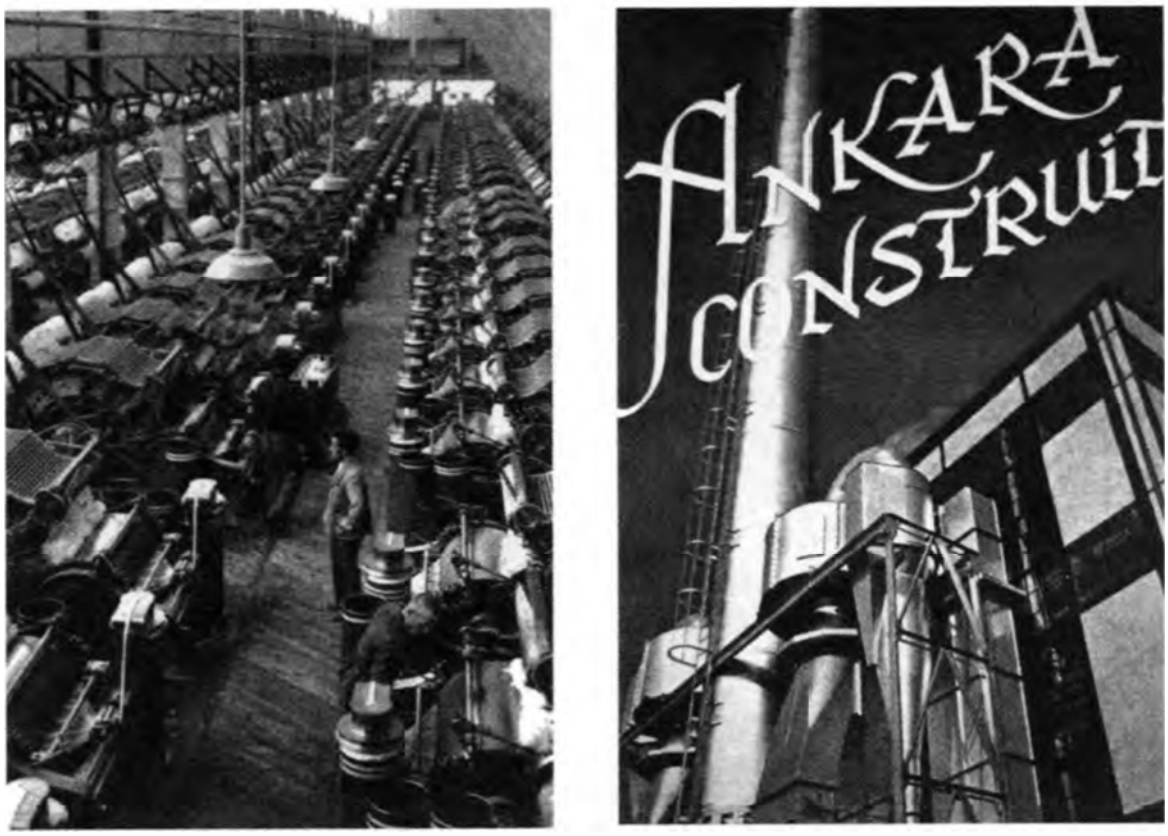
girişimleri olmuştur. Azadlı (1795), Gelibolu ve Selanik baruthaneleri gibi su gücüyle çalışan baruthaneler, Beykoz kağıt ve çuha fabrikası (1805), Eyüp iplik fabrikası (1827), Üsküdar, İzmir kumaş fabrikaları, Kasımpaşa bakır çekme fabrikası (1834), İslimye yün iplik ve dokuma fabrikası (1836), İzmit çuha fabrikası (1843), Hereke ipekli ve pamuklu dokuma fabrikası (1843), Beykoz çini ve cam fabrikası, Balıkesir çuha fabrikası (1842), İzmir kağıt fabrikası (1844), Samoka top güllesi dökümhanesi (1840), Tokat demir üretim tesisleri (1840'lar), Zeytinburnu demir fabrikası (1845), Paşabahçe İspermeçet mumu fabrikası (1857), devlet eliyle kurulan fabrikalara örnektir. 1915 yılında yapılan sayımla, İstanbul, Bursa, İzmir, Manisa, İzmit, Uşak ve Bandırmada toplam 264 fabrikanın, 22 adedinin devlet kuruluşu olduğu, 155 adedi İstanbul'da, 62 adedi İzmir'de olduğu tespit edilmiştir (Tekeli ve İlkin, 2010).

Savaşlar sonrası kurulan yeni Cumhuriyet'in ilerlemeci Kemalist ideolojisi, 20. yüzyılın başlarında Avrupa'da ortaya çıkan modernizm / modern hareket akımı ile çakıştı. Devrimci bir estetik kanonu ve bilimsel bir öğretiyi kuşatan modern hareket, betonarme, çelik ve cam kullanımı, geometrik şekiller, kübik formlar ve Kartezyen ızgaraların öne çıktığı, bezeme, stilistik motifler, geleneksel çatıların bulunmadığı, evrensel geçerlilik ve rasyonalite iddiasında bir öğretiydi. Bu hareket 1930'lu yıllarda "uluslararası üslup" adını almıştır. 19. yüzyıl Osmanlı reformcuları, 1920'lerin, 1930'ların Cumhuriyet liderleri batı ilerlemesini, kurumları, formları, teknikleri ithal ederek yakalamaya çalışmıştır. Mimari, reform ve değişimin hem sembolü hem de aracı olmuştur. Batı dışı toplumlarda modern mimari, sanayi kentleri, kapitalist üretim, özerk burjuva gibi modernliğin gerçek, toplumsal temelini kapsamayan bir temsili olmuştur (Bozdoğan, 2015).

> "Bugün bizim için asrileşmek demek, Avrupalılar gibi zırhlılar, otomobille, teyyareler yapıp kullanabilmek demektir. Asrileşmek, şekil ve yaşayış yönünden Avrupalılara benzemek demek değildir. Ne zaman ki, bilgi ve sanayi mallarını Avrupa'dan alma mecburiyetinden kurtuluruz, işte o zaman asrileşmiş olduğumuzu anlarız." (Ziya Gökalp: Bozdoğan, 2015).

Süreli yayınlarda 1930'larda "medeniyet" kavramının maddi karşılıkları olan, "sınai ikonografisi" olarak tanımlanan, enerji santralleri, gökdelenler, tahıl siloları, köprüler, baraj, demiryolları, uçaklar, montaj hatları, zirai makine, türbinler, pistonlar, makinalar, fabrika bacaları, gemi, uçak pervaneleriyle oluşturulan imajlara, kolajlara yer verilmiştir (Şekil 4. 1). Kemalist Türkiye, Amerika'nın sınai ve teknolojik ilerlemeleri etkileyici olmasına

karşın, siyasi ve politik nedenlerle uzmanlık yardımını neredeyse yalnızca Almanya'dan almıştır (Bozdoğan, 2015).



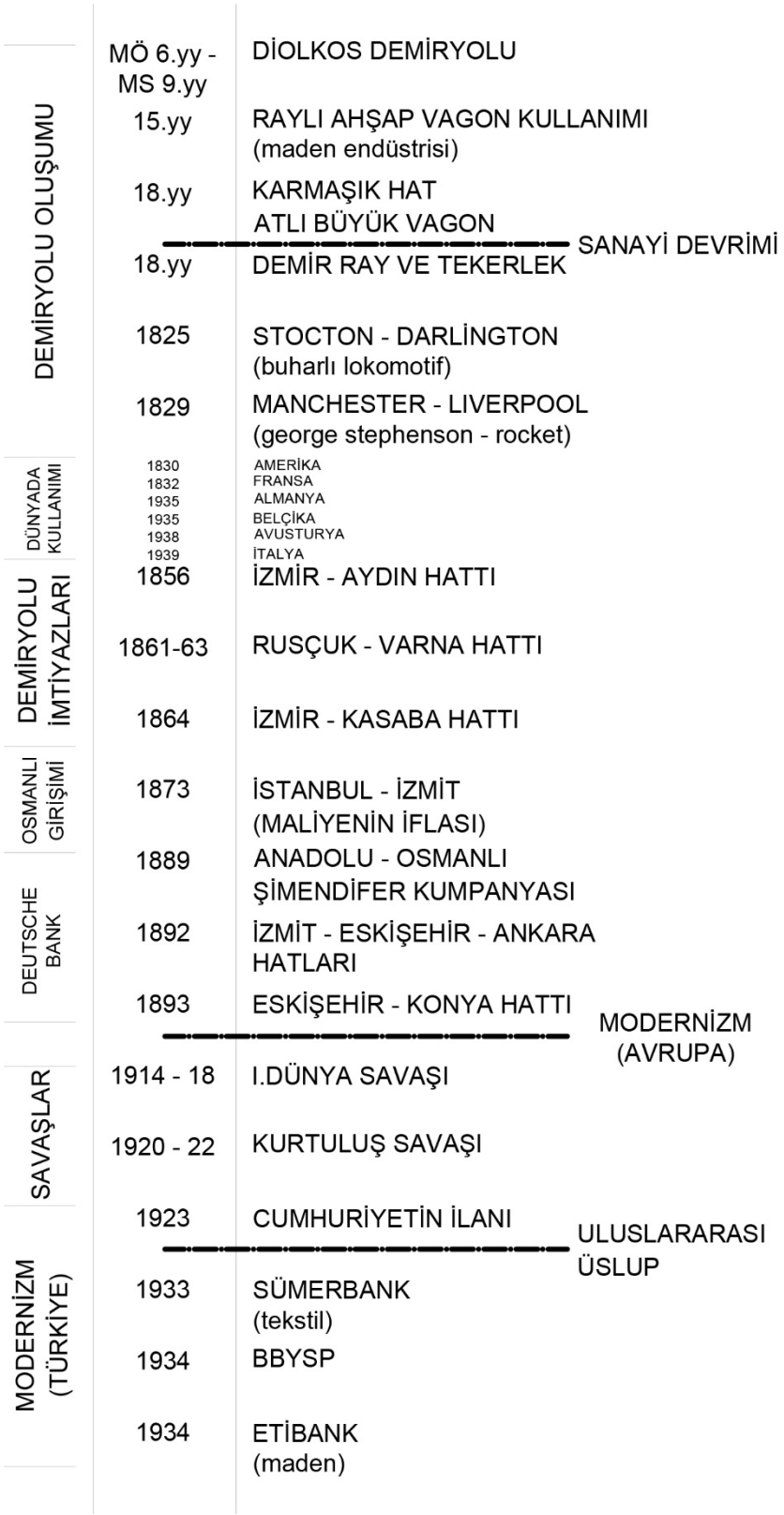
Şekil 4.1. Yeni Cumhuriyet'in özlemlerini ve başarılarını temsil eden sanayi imgeleri (Bozdoğan, 2015).

1933 yılında tekstil alanında Sümerbank'ın kurulması, 1934 yılında birinci beş yıllık sanayi planının uygulamaya konması, 1935 yılında madencilik alanında Etibank'ın kurulmasıyla devlet yatırımlı sanayi girişimleri olmuştur. 1930'ların ortalarında ulusal ekonomi, "Türkiye'yi elektriklendirmek" ve "anayurdu dört baştan demir ağlarla örmek" şeklinde tanımlanan politikalar izlemiştir. Erken Cumhuriyet Dönemi ile özdeşleşen demiryolları ve yapıları, Kemalist inkılabın önemli sembollerinden biridir. Sanayi yapıları hem karakter itibariyle modern yapılar olarak, hem de Cumhuriyet'in "muasır medeniyet" tanımının sembolleri itibariyle önemli olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde olduğu gibi cumhuriyetin ilk on yılında da Avrupalı, modern mimarlık alanında önde gelen mimarlar, Türkiye'de sanayi yapıları tasarlamışlardır. 1926 yılında Sir Owen Williams tarafından Adana'da bir çırçır fabrikası, 1930 yılında Rob Mallet – Stevens tarafından İstanbul'da bir likör fabrikası, Fritz August Breuhaus tarafından Eskişehir ve

Turhal şeker fabrikaları, idare, sosyal hizmet binaları ve lojmanları tasarlanmıştır. 1934 yılında beş yıllık sanayi planı ile 15 sanayi fabrikanın inşa edildiği belirtilmiştir. Bakırköy (1934), Kayseri (1935), Bursa (1935), Ereğli (1937), Nazilli (1937) ve Malatya (1937) Tekstil Fabrikaları ile, İzmit Kâğıt Fabrikası (1936), Karabük Demir – Çelik Fabrikası (1937), Gemlik Suni İpek Fabrikası (1935) örnek olarak gösterilebilir (Bozdoğan, 2015).

Çizelge 4. 1'de, tarihsel gelişim başlığı altında bahsi geçen kavramlar ile Sanayi Devrimi, modernizm ve modernizmin 1930'lu yıllardaki dönüşmüş hali olan uluslararası üslup gibi olaylar zaman çizelgesi şeklinde işaretlenmiştir.

Çizelge 4.1. Tarihsel gelişim bölümüne ait zaman çizelgesi.



4.1.1.1. Eskişehir kenti özelinde endüstrinin gelişimi

Kentlerin oluşumu ve gelişimlerinde önemli beşerî ve fiziki faktörler bulunmaktadır. Kentlerin yer seçiminde, gelişen teknoloji ile günümüzde etkisi çok fazla olmasa da ilk çağlarda yüzey şekli, zemin tabiatı, toprak özelliği, hidrografya, iklim, bitki örtüsü gibi fiziki faktörler etkili olmuştur. Eskişehir'in yüzey şekli itibariyle bir ova oluşu, akarsu ve yeraltı su kaynaklarına yakınlığı, alüvyal toprak yapısı, faylı zemin yapısından kaynaklanan sıcak su kaynakları ve tarıma uygun iklimsel koşullar, burada ilkçağlardan başlayan bir yerleşimin oluşmasına sebep olmuştur (Ertin, 1994: 93). Yapılan kazılarda üst Paleolitik Dönem'e ait araçlar bulunmaktadır. Fakat Paleolitik Dönem'de yerleşik hayat olmadığı için burada yerleşimin Neolitik ve Kalkolitik Dönem'de olduğu düşünülmektedir. Yapılan kazılarda Geç Tunç Çağı'na ait bakır ve tunç eşyaların bulunması, Hitit İmparatorluğu'na ait yerleşimlerin olduğunu kanıtlamaktadır. Bilinen en eski adı Dorylain (Doryleaum) olan kentin Frig Dönemi'nde Eretria'lı Doryleos tarafından kurulduğu bilinmektedir. Frig uygarlığının, tarım, madencilik, dokumacılık, orman ürünleri alanındaki gelişmiş yöntemleri ve bölgenin ulaşıma elverişli oluşu burada tarım ve ticari fonksiyonların gelişmiş olduğunu düşündürmektedir.

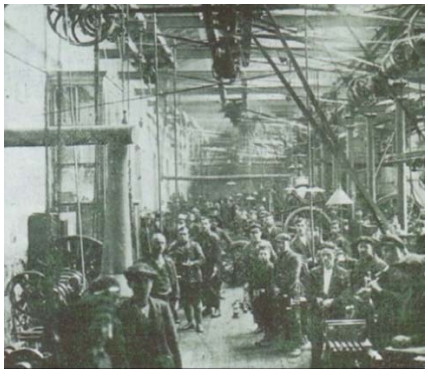
Frig devletinden sonra Lidyalıların, Perslerin ve İskender'in daha sonra da Romalıların eline geçmiştir. Kentin, Roma Dönemi'nde de ticari fonksiyonu olduğu bilinmektedir. Roma İmpatorluğu bölündükten sonra Orta Çağ boyunca Bizans devleti yönetiminde kalmıştır ve bu dönemde sıcak suları ve dere yatakları ile rekreasyonel bir özellik kazanmış ve eski fonksiyonlarını sürdürmüştür. Daha sonra İran ve Arap akınları ile tahrip edilmiş ve yüzey şekli itibariyle düz bir ova oluşu, bu dönemde Bizans ordularının toplandığı yer olmuştur. Bizans İmparatorluğu'nun zayıflaması ile Selçukluların eline geçen kentteki, 1220 yılında I. Alaeddin Keykubat tarafından yaptırıldığı düşünülen Alaeddin Camii, konumu itibariyle Eskişehir'in ilk çekirdek yerleşim bölgesini göstermektedir. Selçuklu devletinin zayıfladığı dönemde kent, Ertuğrul Bey'e daha sonra da Osmanlı Devleti'nin kurucusu Osman Bey'e verilmiştir (Ertin, 1994).

Osmanlı Dönemi'nde önemini yitiren kent, kente gelen gezginlerin ifadeleriyle yıkık harap ve durağan haldedir. 18. yüzyılda başlayan lületaşı ticareti, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı sonrası kente gelen göçmenler, 1894 yılında işletmeye açılan demiryolu ile kent

gelişmeye başlamıştır. 1890-1920 yıllarında Porsuk çayı ile demiryolu arasında ve ilk yerleşim bölgesi olan Odunpazarı ile sıcak suların bulunduğu çarşı bölgesi arasında yeni yerleşimler oluşmuştur. Demiryolunun gelişi kente "ticari organizatör" olarak tanımlanan bir fonksiyon getirmiştir. Buharlı lokomotif ve vagonların tamiri için Almanlar tarafından kurulan "Cer Atölyesi", çevre halka iş imkânı sağlamıştır. I. Dünya Savaşı boyunca kentte bir gelişme olmamıştır. Savaş yıllarında kent büyük ölçüde tahrip olmuştur ve istasyon civarı, özellikle Cer atölyesinin kurs binaları karargâh olarak, Rum otelleri de hastane olarak kullanılmıştır. (Ertin, 1994).

Cumhuriyet tarihinin ilk yıllarında Türkiye'de planlı sanayi dönemine geçilmiş ve Anadolu'da birtakım yatırımlar başlamıştır. 1923-1950 yılları arasında sanayi kuruluşu için gerekli olanaklara sahip olduğundan, Eskişehir'de çeşitli özel ve kamu yatırımlarının yoğunlaştığı görülmektedir. Osmanlı Dönemi'nde kente demiryolunun gelişi ile Almanlar tarafından kurulan Cer Atölyesi burada nitelikli işçi faktörünün gelişmesini sağlamıştır (Ertin, 1994). Kentte erken Cumhuriyet Dönemi'nde kurulan sanayi tesislerine dair örneklerin detaylı anlatımına aşağıda yer verilmiştir.

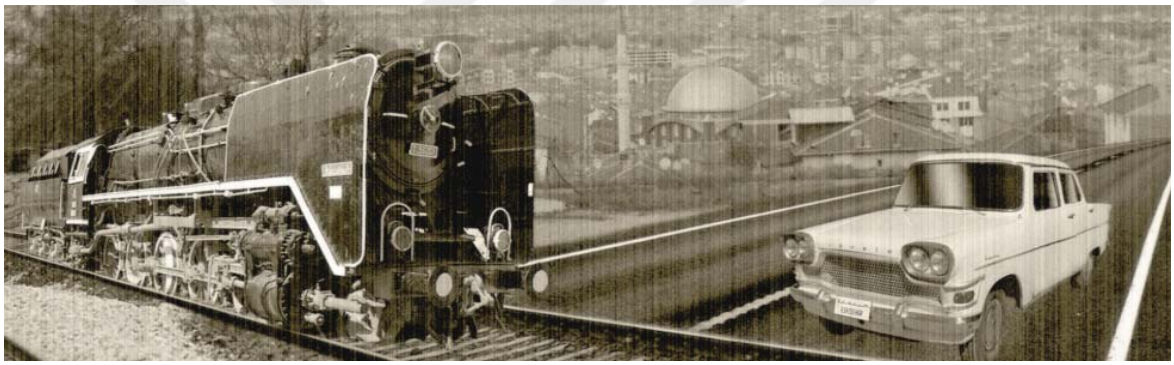
TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.) (1924): Anadolu – Osmanlı demiryolu şirketinin inşa ettiği hattın, 1892 yılında Eskişehir'e gelişinden sonra aynı yıl Ankara hattının tamamlanması ve 1896 yılında Konya hattının tamamlanması ile Eskişehir, İstanbul, Ankara ve Konya arasında bir kavşak noktası haline gelmiş ve burada buharlı lokomotif ve vagonların tamiri için, 1894 yılında "Anadolu-Osmanlı Kumpanyası" adında, küçük çaplı bir bakım ve revizyon atölyesi inşa edilmiştir (Şekil 4. 2).

a  b 

Şekil 4.2. Cer Atölyesi erken dönem üretim yapıları: a) Atölyenin dış görünümü (http://wowturkey.com/t.php?p=/tr355/sguner_ESKISEHIRTCDDVAGONFABRIKASI.jpg), b) Bir atölyenin iç mekânı (http://wowturkey.com/t.php?p=/tr316/Hudai_CER22.jpg).

Savaş yıllarında bir süre İngiliz işgalinde kalan atölye, kurtuluş savaşında önemli bir rol oynamıştır. 1920 yılında "Eskişehir Cer Atölyesi" adını almıştır. 1924 yılında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğüne bağlanmıştır. 1925 yılında bünyesine montaj atölyesi, kazanhane, çarkhane, marangoz evi, köprü, makas, kantar ve yol emniyeti ile ilgili malzemelerin imal edildiği atölyeler eklenmiştir. 1930 yılında Demirspor Kulübü kurulmuştur. 1946 yılında kuvvet santrali ve sosyal tesisler inşa edilmiştir. 1958 yılında "Eskişehir Demiryolu Fabrikası" adını almıştır.

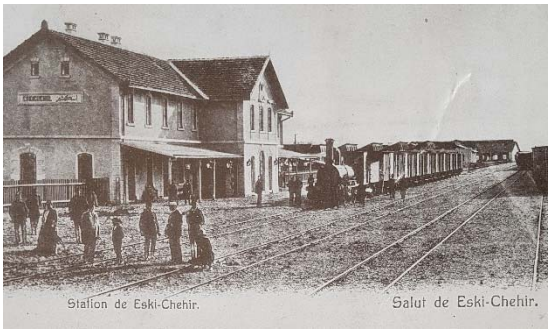
1961 yılında ilk yerli lokomotif olan "Karakurt" ve ilk yerli otomobil olan "Devrim" arabası burada imal edilmiştir (Şekil 4. 3). 1970 yılında bünyesine motor, döküm ve kimyasal işlemler, vagon ve yol gereçleri fabrikaları eklenmiştir.



Şekil 4. 3. "Karakurt" adlı lokomotif ve "Devrim" arabası (https://www.tulomsas.com.tr/tulomsas-kurumsal/43/).

Aynı yılda (1970) kuruluş "Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii Müessesesi (ELMS)" adını almıştır. 1971 yılında bakım ve yardımcı üretim, elektrik makinaları, dişli takım ve kalıp fabrikaları kurulmuştur. 1982 yılında ELMS kreşi, bugün Devrim Müzesi olarak kullanılan bina inşa edilmiştir. 1986 yılında bugünkü adı olan "Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. (TÜLOMSAŞ)" adını almıştır (Şenol, 1994).

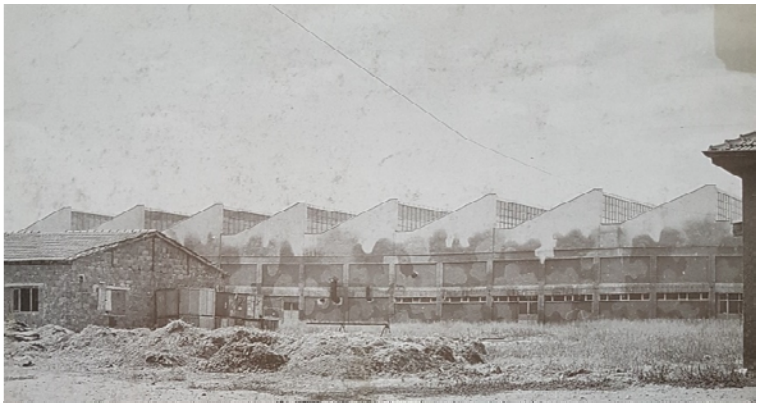
Cer Atölyesi ilk kurulduğunda Eskişehir tren garına (Şekil 4. 4) oldukça yakın bir konumdadır. TÜLOMSAŞ günümüze kadar geçen süreçte oldukça büyümüş, gar ve ek binaları ile iç içe bir duruma gelmiştir.

a 

b 

Şekil 4. 4. Eskişehir'deki istasyon binaları (Sarıöz, 1997): a) Eskişehir'in ilk istasyon binası, b) Bugün halen kullanılan istasyon binası.

Tayyare Bakım Atölyesi (1926): Askeri saha içinde kalan, bugünkü adı Hava İkmal Bakım Merkezi olan cumhuriyetin ilk yıllarında (1926) inşa edilen Tayyare bakım atölyesi, kentin makine sanayi temelini oluşturan ikinci büyük sanayi tesisidir (Şekil 4. 5). 1930 yılında Fransız uzmanlar tarafından tekrar düzenlenerek havacılık teknolojileri derslerinin uygulama yeri olarak kullanılmıştır. 1942 yılından itibaren Eskişehir dışındaki birliklerin de bakım yapıldığı bir yere dönüşmüştür. Tesis bünyesinde 1956 yılında F-856, F-86, T-33 bakım atölyesi, 1967 yılında Jet motor revizyon, 1970 yılında aksesuar atölyeleri kurulmuştur. Günümüzde ileri teknoloji gerektiren talepleri karşılayan, bakım ve onarım işlerinin yürütüldüğü bir tesistir (Ertin, 1994).



Şekil 4. 5. Eskişehir Tayyare Fabrikası İmalat Atölyesi (Sarıöz, 1997).

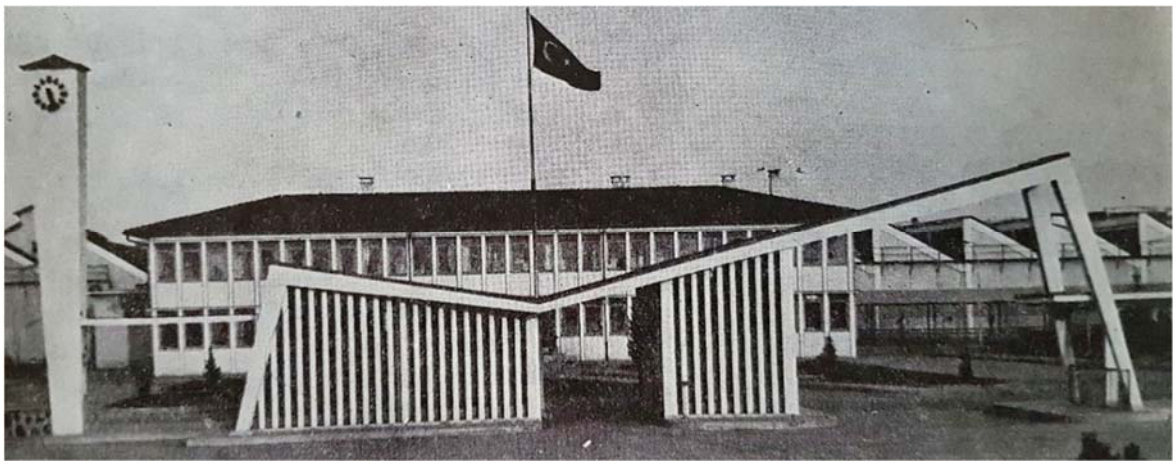
Şeker Fabrikası (1933): Türkiye İş Bankası, Ziraat Bankası ve Türkiye Sanayi ve Maadin Bankaları'nın katılımı ile "Anadolu Şeker Fabrikaları Türk Anonim Şirketi" tarafından, ispirto ve tali maddeler üretmek, pancar ve şeker sanayii için gerekli maddeleri yetiştirmek için kurulmuştur (Şekil 4. 6). Fabrikanın inşaatı, makineleri ve montajları, "Maschinenfabrik Buckau R. Molf Aktien Gesellschaft Magdeburg" Alman firması

tarafından tamamlanmış ve 20 Ekim 1933 tarihinde işlemeye başlamıştır. Kuruluş dönemindeki demirhane, dökümhane, marangozhane ve tamirhane atölyeleri, fabrikanın yedek parça ihtiyacını karşılayacak şekilde Eskişehir makine fabrikasına dönüştürülmüştür (Zeybekoğlu, 2002).

a  b 

Şekil 4. 6. Eskişehir Şeker Fabrikası (Oğur, 2015): a) Fabrikanın dışından 1934 yılına ait fotoğrafı, b) Fabrikanın iç mekân fotoğrafı – küp şeker bıçakları.

Sümerbank Eskişehir Basma Sanayii İşletmesi: 1957 yılında kamu ortaklığı ile kurulan ve üretime geçen Eskişehir Basma Fabrikası (Şekil 4. 7), 1968 yılında Sümerbank tarafından satın alınmış ve Sümerbank Eskişehir Basma Sanayii İşletmesi adını almıştır (Özaslan, 2014).



Şekil 4. 7. Sümerbank Basma Fabrikası (Eskişehir İl Yıllığı, 1967).

Fabrikalar Bölgesi: Kuruluş tarihleri 1923-1950 yıllarına denk gelen özel sektörce kurulmuş, taş ve toprağa dayalı üretim yapan kiremit ve tuğla fabrikaları ile gıda sanayiinde önemli bir yere sahip un fabrikaları bulunmaktadır. Kurt Kiremit (1928), Çiftkurt Kiremit

(1933), Aslan Kiremit (1938), Fil Kiremit (1942), Kartal Kiremit (1944), Güneş Kiremit (1946), Doğan Kiremit (1946), Kılıçoğlu (1949), Kamışlı Ateş Tuğla (1968) kiremit ve tuğla fabrikalarına örneklenebilir. Yasin-Çakır (1938), Gümülcineli Un (1948), Gamgam Un (1948), Mühendisler Un (1953), Örnek Un (1959), Pak Un (1965), Kanatlı Un (1969) fabrikaları gıda sanayi kuruluşlarına ait örneklerdir. Kentin kuzeybatı – batı kesiminde yer alan fabrikalara daha sonra metal eşya fabrikaları da eklenmiştir (Ertin, 1994).

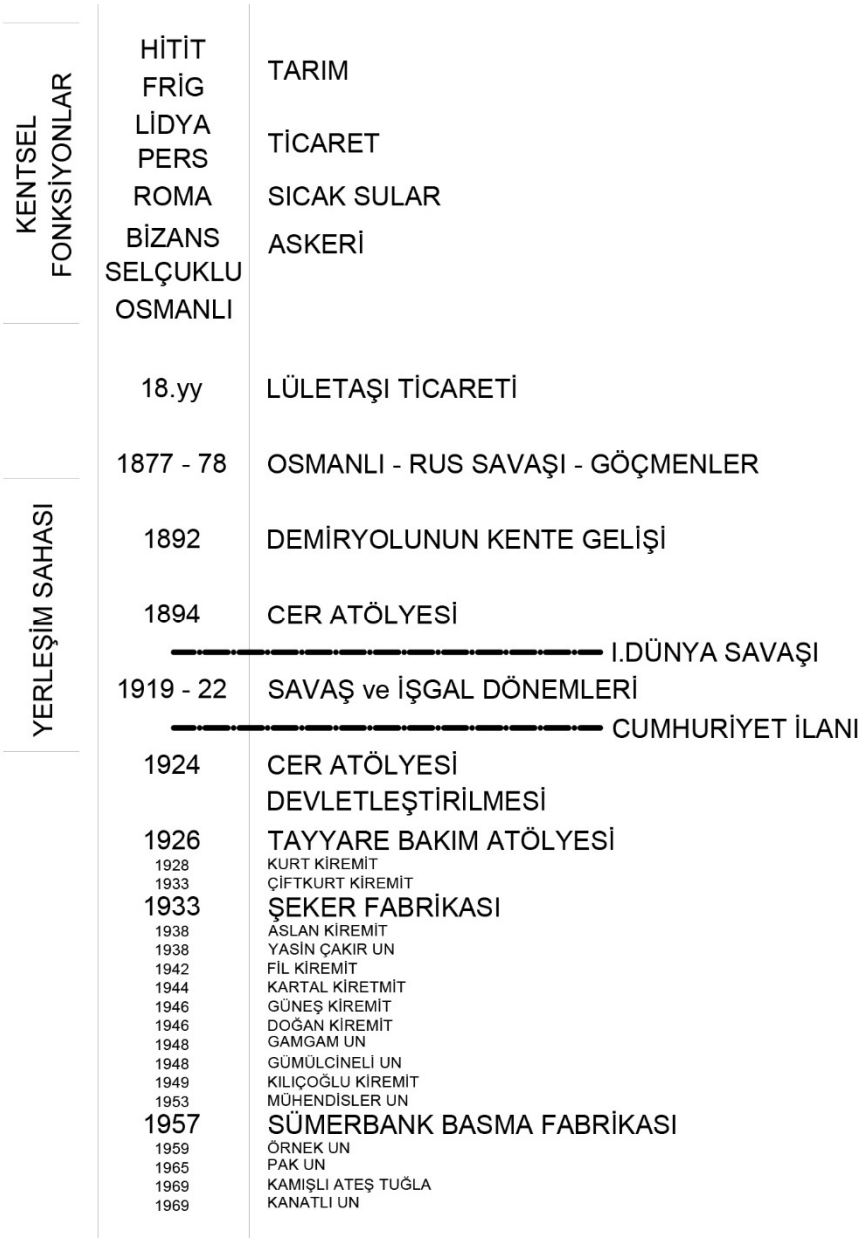
Günümüzde çoğunluğu üretime devam etmeyen sanayi tesislerinden oluşan Fabrikalar Bölgesi olarak adlandırılan bölge (Şekil 4. 8), konut yerleşimlerinin arasında kalmıştır ve bir dönüşüm süreci ile yeni yapılaşmaların oluştuğu bir alan haline gelmiştir.



Şekil 4. 8. Fabrikalar bölgesine ait hava fotoğrafı
(https://www.eskisehir.net.tr/galeri/resim.asp?fotoid=5779).

Çizelge 4. 2’de, Eskişehir kenti özelinde endüstrinin gelişimi başlığında ele alınan, kentin antik uygarlıklardan günümüze edindiği fonksiyonlar, yerleşim sahasının gelişmesine etki eden olaylar ve kentte oluşan sanayi kuruluşları zaman çizelgesi halinde ifade edilmiştir.

Çizelge 4. 2. Eskişehir kenti özelinde endüstrinin gelişimi bölümüne ait zaman çizelgesi.

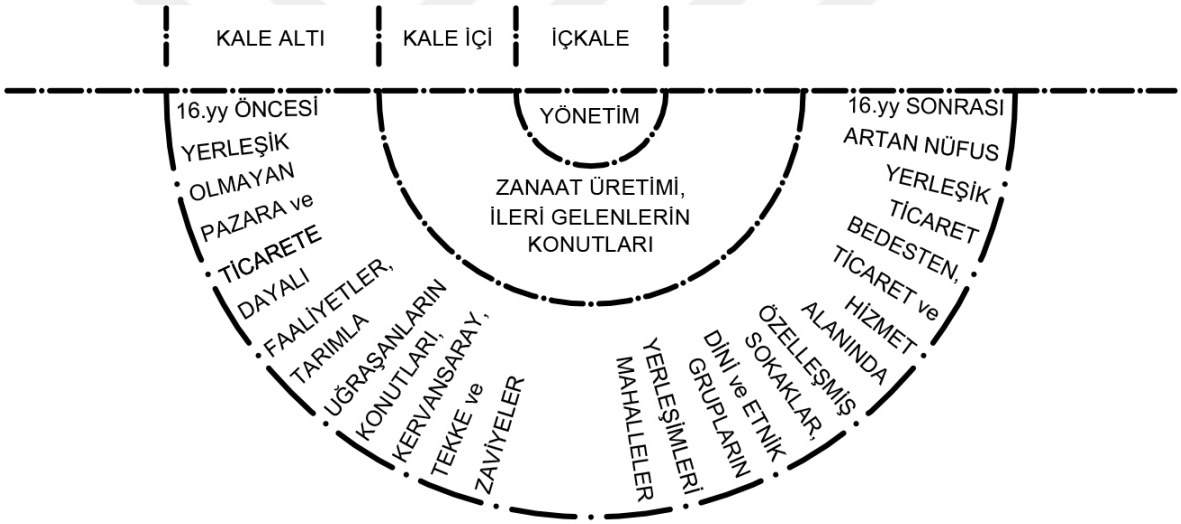


4.1.2. Sanayi ve kent ilişkisi

Sanayileşme sürecinin kentsel etkileri Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat Dönemi'ndeki değişimlerle, sanayinin hem ürünü hem de hızlandırıcısı olan demiryolu hatlarının oluşması ve etkileri ele alınmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan sanayi yatırımlarının fiziksel mekânları olan fabrika yerleşkelerinde beliren barınma, sosyal hizmet, rekreasyon alanları gibi kullanımların zaman içinde kentlerde oluşturduğu yaşamın mekânlarına ve bu mekân tiplerinin tanımları üzerinde durulmaktadır.

4.1.2.1. Genel etkiler ve sosyokültürel yapı tipolojileri

16. yüzyıl öncesinde Osmanlı kentleri, kalenin içi ve dışı şeklinde iki bölümden oluşmaktadır. Kalenin içi, yöneticilerin ve yönetim işlevlerinin bulunduğu bir iç kale yapısı ile iç kale dışında zanaat üretiminin yer aldığı ve ileri gelenlerin yaşadığı bölümden oluşmaktadır. Kalenin dışında "kale altı" diye tanımlanan yerleşik olmayan, pazara ve ticarete dayalı faaliyetler, tarımla uğraşanların konutları, yolcular için kervansaraylar, tekke ve zaviyeler yer almıştır. 16. yüzyılda nüfus artışı ve yerleşen ticari durumlar kale altında bedestenlerin oluşmasına yol açmıştır. Daha sonra bedestenlerin etrafında ticari ve hizmet alanında özelleşen sokaklar ve bu sokakların çevresinde, dini ve etnik gruplara göre konut mahalleleri oluşmuştur (Şekil 4. 9), (Tekeli, 1985).



Şekil 4. 9. Osmanlı kenti bölümlerinin şematik ifadesi.

Osmanlı İmparatorluğu'nda gündelik hayat, Orta çağ Bizans kentlerinin siyasi yapısına benzer olarak, Ortadoğu İslam geleneğine uygun biçimde, "mahalle" kavramı ile şekillenir. 16. yüzyıl ile 18. yüzyıl arasında, dinsel bütünlüğün korunmasına yönelik, farklı inanç mezheplerine bağlı etnik gruplar – homojen yapıda ve tekil bir kültürel yapıyı barındıran – kendi içine kapalı farklı mahallelerde yaşamışlardır. İnanış kültürü etrafında şekillenen bu yapı, kutlama, anma, eğlence, ibadet vb. etkinliklerde bireysel konumlara yer vermemekte, etkinliklerin kolektif olarak yapıldığı bir bütünlük oluşturmaktadır. Geleneksel mahallede gündelik hayat, cami, çarşı ve konut gibi fiziksel mekânlarda sürmektedir. Cami yapısı yalnızca dini yaşantının sembolü değil, aynı zamanda siyasi yapının mahalle ile

ilişkisini kuran bir semboldür. Çarşı mekânı, ticari yaşantıyı ve mahalle bütünlüğünü oluşturan ikinci semboldür. Osmanlı İmparatorluğu'nda, geniş ve dar ölçekli olarak tanımlanan iki tip çarşı öğesi bulunmaktadır. Birinci tip olan geniş ölçekli çarşılar (Kapalı Çarşı vb.) 19. yüzyılın değişen koşullarına ve modernleşmenin gündelik yaşama getirdiği tüketim kültürüne uyum sağlayabilmiştir. İkinci tip dar ölçekli çarşılar (Mısır Çarşısı ve Kağıtçılar Çarşısı gibi), belirli bir meslek koluna dayalı üretimin yapılarak satıldığı, arasta düzenini andıran mekânlardı. Geleneksel zanaatkar üretimine dayalı ikinci tip çarşılar 19. yüzyılda ithal ürünlerin yaygınlaşması sonucu yok olmuşlardır. Geleneksel içe kapalı mahallenin alt parçası olarak tanımlanabilecek birimi, yine içe kapalı aile yaşamının fiziksel karşılığı olan konutlardır. Bu mekân, kadının toplumdaki yeri ve gündelik hayatın bireylere atadığı kültürel kodlara göre şekillenmiştir. Bir tür mahremiyet duygusu ile sokaktan pencere kafesleri, bahçe kapısı veya bir kapı ile ayrılmaktadır (Işın, 1985).

19. yüzyılda artan nüfus, mahalle ölçeğinin iktisadi yetersizliği, Tanzimat sonrası iskân kısıtlamalarının azalması, gelişen ulaşım imkanları gibi etkenlerle geleneksel mahalle yapısı dağılarak, kentin yapısı içinde bütünleşmeye başlamıştır. Farklı etnik grupların oluşturduğu bölgeler yan yana bulunma biçiminden, iç içe geçerek daha karmaşık bir kültürel yapılanmaya dönüşmüştür. Klasik dönemin dini yapılarındaki anıtsal ölçek, gündelik hayatın yeni gereksinimlerinde oluşmaya başlamış (Selimiye Kışlası, Haydarpaşa Tren İstasyonu gibi), camiler de imaret sistemindeki değişimlerle, içinde barındırdığı medrese, aşevi, hastane, misafirhane gibi yapıları, yani çok yönlü işlevini yitirmeye başlamıştır. Sağlık kurumlarının askeriye bünyesinde oluşması, yeni açılan modern okullar bu duruma örneklenebilir. Klasik dönemde kahvehaneler, din duygusunu güçlendiren menkıbelerin veya kahramanlık destanlarının, halk şairlerinin dinlenildiği, ortasında su ögesinin bulunduğu etrafı kerevetlerle oluşturulmuş, şematik olarak cami avlusuna benzeyen mekânlardır. 19. yüzyılda avlu ortasındaki havuz yerine tiyatro temsillerine yönelik bir sahne ve kerevetler yerine sandalyeler gelmiştir (Işın, 1985).

Geleneksel çarşı kültürünün dağılmasıyla, pazara yabancı ürünlerin girmesi, Türkçe karşılığı "ucuz" anlamına gelen Fransızca kökenli (*bon marche*) bonmarşelerin (Şekil 4. 10) oluşmasına sebep olmuştur. Galata – Pera bölgesinde oluşan bu yeni tip ticari mekânın en önemli yeniliği ürünün sunuş şekli olan vitrinlerin oluşmasıdır. Bu yeni gelişmeler, birlikte

hareket eden geleneksel topluluğun, gündelik hayatta bireysel olarak sokakta var olma biçimini güçlendirmiştir (Işın, 1985).



Şekil 4. 10. Bonmarşe - *Bon Marche* (https://istanbullife.com.tr/saro-dadyan/istanbulun-eski-bon-marcheleri/).

19. yüzyılda ulaşımın ve haberleşmenin gelişmesiyle, merkezde istasyon binası, rıhtımlar ve yeni postane binaları oluşmuştur. Bu yeni ulaştırma aracı, çevresinde 16. yüzyıl kervansarayından başkalaşan, istasyon, otel ve antrepo yapılarının oluşmasına neden olmuştur. Dış ticaretin artması ile birlikte tüccarın doğrudan malla ilişkisi kalmamış, bir tür "koordinatör" haline gelmiştir. Bu durum, farklı finans gruplarının oluşturduğu bankalar ile çevrelerinde işhanlarının gelişmesine neden olmuştur. Tanzimat ile birlikte oluşan bürokrasi, askeri sınıfın konaklarından ayrılarak, kent merkezinde devlet kurum yapılarını oluşturmuştur. Tüketim alışkanlıkları ve gündelik hayatta batı kültürüne yönelim, kent merkezinde, tiyatro, dükkân eğlence mekânlarının ve kafelerin oluşmasına yol açmıştır. (Tekeli, 1985).

19. yüzyılda, alt tabakanın aile yaşantısı geleneksel dönemdeki gibi devam ederken, üst tabaka aile yaşantısı Fransız mürebbiye, Çerkes hizmetçi, zenci dadı gibi yardımcı eklerle değişime uğramıştır. Zengin ailelerin konak, köşk gibi mekânlarına, sayfiyeler eklemlenmiştir. Alt tabaka aileler, azınlıklar nüfus yoğunluğu, yangınlar sebebiyle mahalle ölçeği dışına çıkmıştır. Bu durum odaları ayrı ayrı kiraya verilebilecek şekilde "Yahudihâne" olarak bahsedilen apartman tipi konutların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Apartman tipi,

yüksek katlı konutlar, üst tabaka grubun da modern bir sembol olarak toplumsal statüsünü geliştirmek için kullandığı yapılardır. Bu yüzyılda modernleşme sembollerinden biri de otellerdir. Elçilik misafirhanelerinden örneklenen bu yapılar geleneksel kervansarayların yerini almaya başlamıştır. Yabancılar İstanbul'a sadece görev için değil, turistik veya daha başka amaçlarla gelmeye başlamıştır. Yine bu yüzyılda Beyoğlu, çeşitlenen otellerle (Pera Palace ve yazlık bölümü Summer Palace, Londra Oteli, Bristol Oteli, Büyük Fransız Oteli, Tokatlıyan Oteli, Büyük Kroecker Oteli vb.) bir konaklama merkezi halini almıştır (Işın, 1985).

Vapur, fayton, atlı tramvay ve daha sonra ortaya çıkacak elektrikli tramvay gibi kitlesel ulaşım araçlarının gelişmesi, 1858 Arazi kanunnamesi, sıkışık dar ve çıkmaz sokaklı ahşap binalardan kaynaklanan yangınlar, kentlerde dönüşüme, büyümeye, kent içerisinde geniş yolların, daha kalıcı kagir yapıların ve banliyölerin oluşmasına sebep olmuştur. Tarımsal alanlar, yeşil alanlar konut alanlarına dönüşmüş ve kent içerisinde kalan yeşil alanlar ile eski mezarlıklar belediye parklarına dönüşmüştür. Sayıca az olsalar da yine ulaşım alanındaki kolaylıklar aracılığı ile kent çevrelerinde fabrikalar oluşmuştur (Tekeli, 1985).

Cumhuriyet Dönemi'nde kamu yatırımları olan ve kentlerin dışında yer seçen fabrika yerleşkeleri 19. yüzyılın "filantropist" sanayicileri tarafından geliştirilen, ana ve yan üretim yapılarının ve depoların dışında, bünyesinde lojman, sosyal hizmet ve rekreasyon alanlarını da içeren "şirket şehirleri" olarak tanımlanan modeli izlemişlerdir (Bilgin, 1998). Yapıların değişim ve dönüşüm sebepleri, etkileri ve oluşturduğu tipolojiler Çizelge 4. 3'te ifade edilmektedir.

Çizelge 4. 3. Sosyokültürel yapı tipolojileri.

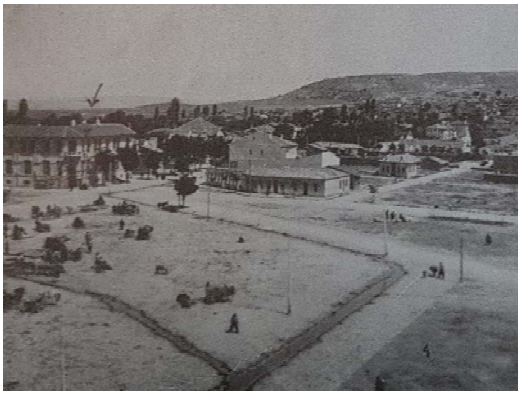
MEVCUT	DEĞİŞİM, DÖNÜŞÜM, ETKİ, AKTÖR	TİPOLOJİ
CAMİ, KÜLLİYE (MEDRESE, AŞEVİ, HASTANE, MİSAFİRHANE)	İMARET SİSTEMİNDEKİ DEĞİŞİM	MODERN OKUL, SAĞLIK KURUMU
KERVANSARAY, ELÇİLİK MİSAFR.	GÖREV DIŞI ZİYARET, TURİZM	OTEL
KAHVEHANE	TİYATRO TEMSİLLERİ MEKANI	
BEDESTEN, ARASTA	BONMARŞE	VİTRİNLİ DÜKKAN, MAĞAZA
	ULAŞIM VE HABERLEŞME	İSTASYON, POSTANE, ANTREPO
	TÜCCAR ROLÜ (KOORDİNATÖR)	İŞHANI, BANKA
BÜROKRASİ - ASKERİ KONAK		DEVLET KURUM YAPILARI
	TÜKETİM ALIŞKANLIKLARI	DÜKKAN, KAFE, EĞLENCE MEKANI
KONAK, KÖŞK	TATİL KONUTLARI	SAYFİYE KONUTLARI
KONUT	KİRA	APARTMAN TİPİ KONUTLAR
KENT İÇİ YEŞİL ALAN, MEZARLIK	BELEDİYE HİZMETLERİ	PARK
	SANAYİLEŞME, TEKNOLOJİ, MODERNLEŞME	FABRİKA, DEPO, LOJMAN, SOSYAL HİZMET ve REKREASYON ALANLARI

4.1.2.2. Eskişehir kenti özelinde yerel etkiler

Cumhuriyet öncesi Eskişehir'deki tek sanayi kuruluşu 1894 yılında kente gelen demiryolu ile buharlı lokomotiflerin ve vagonların bakımı için inşa edilen Cer Atölyesidir. Burada oluşan deneyimli işçi sınıfının varlığı, Cumhuriyet Dönemi'nde sanayi yatırımlarını hızlandırmıştır. Tarıma elverişli yapısı, konumu itibariyle Cumhuriyet öncesi kazandığı "ticari organizatör" olarak tanımlanan rolü, kentte demiryolunun ve Porsuk Çayı'nın var oluşu burada, taşa toprağa ve tarımsal hammaddeye dayalı üretim yapan kiremit, un ve şeker fabrikalarının kurulmasına neden olmuştur (Ertin, 1994).

Demiryolunun gelişi ve planlı dönemde yapılan sanayi yatırımları ile kentte nüfus artışına bağlı konut alanlarının çoğalmasına sebep olmuştur. Sanayi alanında çalışan işçilerin çalıştıkları yere yakın olma istekleri, fabrikalar çevresinde yeni mahallelerin oluşmasına sebep olmuştur. Kuzeydoğu civarındaki Şeker, Yenimahalle, Işıklar ve Ömerağa mahalleleri ile batı, kuzeybatı civarında Kırmızıtoprak ve Yenibağlar mahalleri buna örnek verilebilir (Ertin,1994).

1895 yılında kurulan Eskişehir Sanayi ve Ticaret Odası, 1925 yılında açılan Ticaret Borsası ile kentin ticari yaşamındaki hareketlilik, bu dönemde daha önce açılan Osmanlı ve Ziraat Bankası şubelerine (Şekil 4. 11), 1929'da Türk Ticaret Bankası, Eskişehir Bankası gibi bankaların eklenmesine ve bankaların çoğalmasına yol açmıştır. Bu dönemde belediye hizmetleri gelişmiş ve planlamaya önem verilmeye başlanmıştır. Aynı dönemde su şebekesi ve jeneratörler ile elektrik dağıtımı yapılmıştır. Daha sonra Cer Atölyesi'nde ve Şeker Fabrikası'nda elde edilen enerji de kente dağıtılmaya başlamıştır. 1930'larda kaldırımların yenilenmesi, yeni yolların açılması, mevcut yolların genişletilmesi, yeni köprülerin yapılması ve belediye otobüs işletmesinin hizmete girmesi ile ulaşım alanında gelişmeler görülmektedir. Belediyenin yaptığı geniş çaplı planlar ile, taşkınlara sebep olan Sarısu mecrasını yapay bir kanalla Porsuk çayına bağlanmış, Porsuk çevresi düzenlemiş, mezbaha, mezarlık gibi alanlar, Yediler, Alaeddin parkı gibi yeşil alanlar oluşturulmuştur. Konut alanlarının ticari birimler haline dönüşmesi ve sosyal donatı alanlarının oluşması yine bu dönemde görülmektedir (Ertin, 1994).

a  b 

Şekil 4. 11. Vilayet Meydanı ve çevresi: a) 20. yüzyıl başlarında Vilayet Meydanı, Solda Ziraat Bankası Binası (Sarıöz, 1997), b) Aynı bölgede Osmanlı Bankası (Salt Araştırma - Osmanlı Bankası. Türkiye ve Yunanistan kuruluşlarının bulunduğu binaların fotoğrafları, https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/3243).

1923-1950 arası dönemde kentin Porsuk Çayı çevresindeki alanında alt katı ticari, üst katı mesken biçiminde kullanımlar belirmiştir. Cumhuriyet sonrası apartman tipi konutlar yaygınlaşmaya başlamış, bugünkü Orduevi civarı ve Porsuk kıyılarında villa tipi evler ile sanayi alanları etrafında bahçeli veya bitişik nizamlı evler bu dönemin konut tiplerini oluşturmaktadır. 1923'ten önce kentin eski yerleşimi olan Odunpazarı bölgesinde yerli ve zengin halk, demiryolu ve Porsuk çevresinde göçmen ve Hıristiyanlar barınmaktayken, yeni merkezin köprübaşı bölgesine kayması ile zengin yerli halkın merkeze yerleştiği ve kent dışında fabrikalar çevresindeki alanlara işçi ve göçmenlerin yerleştiği görülmektedir (Ertin, 1994).

Anadolu Demiryollarının yapımı ile kente ulaşan demiryolu ve Rus Savaşı sonrası kente gelen göçmenlerin oluşturduğu yerleşimler 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, kentin morfolojisinde değişimlere sebep olmuştur. Kentin güneyindeki yerleşim alanı ve çarşı ile sıcak suların bulunduğu ticari bölge dışında, kentte başka yerleşimler belirmeye başlamış ve ilk kez porsuk çayının karşı kıyılarında yerleşimler meydana gelmiştir. Demiryolu yapımı kente henüz yaklaşırken bile kentin kuzeyinde birtakım yerleşimler ve demiryolu çalışanlarına yönelik yeme – içme ve konaklama üzerine mekânlar ortaya çıkmıştır. Demiryolunun kente gelişi, sadece yerleşim yerlerindeki gelişime değil, aynı zamanda kentin konumu itibariyle ticari bir merkez haline gelmesine yol açmıştır. İstanbul, Ankara, Konya kentlerinin demiryolu ulaşımında bir kavşak noktası olarak yer alması nedeniyle Eskişehir'de, Almanlar tarafından Anadolu – Osmanlı Kumpanyasına ait bir "Cer Atölyesi" inşa edilmiştir. Bu durum, daha sonra Cumhuriyet Dönemi'nde Eskişehir'de

gelişen sanayi oluşumunda, geliştirdiği deneyimli işçi kolu nedeniyle, önemli bir temel olmuştur. 1923 – 1950 yıllarında Türkiye'de planlı sanayi dönemi başlamış ve bu yıllarda Eskişehir'de, DDY Cer Atölyesi (1924 yılında devletleştirilmiş), Tayyare bakım atölyesi (1926), Şeker fabrikası (1933) olmak üzere kamu eliyle, aynı dönemlerde özel sektörce un ve kiremit fabrikaları olmak üzere önemli sanayi kuruluşları inşa edilmiştir. 1950 yılına kadar kentte bulunan işçi nüfusu, fabrikalara yakın mahalleler (Şeker, Yenimahalle, Ömerağa, Kırmızıtoprak ve Yenibağlar) oluşturmuştur (Ertin, 1994).

Eskişehir kenti Tanzimat'ın ilanından önce, merkezi Kütahya olan Anadolu Eyaleti'ne bağlı, Sultanönü Sancağı'nın merkeziydi. 1841 yılında Hüdavendigar Vilayeti'nin Kütahya Sancağı'na bağlı kaza merkezi olmuştur. Demiryolunun gelişinden sonra kentin yönetim yapısındaki değişimler kentte görevli memur sayısını arttırmıştır. İstasyon polis memurluğu kurulmuş, posta ve telgraf idaresindeki memur sayısı artmıştır. İnşa sektörü hızlanmış ve kereste memuru ve orman kolcuları sayısı artmıştır. Demiryolu yapımından önce kaza merkezinin (1885) toplam nüfusu 17.212, demiryolundan sonra (1893) farklı etnik ve dini gruplarla Müslümanların sayısı artmış ve toplam 59.657 gibi bir nüfusa ulaşmıştı. Nüfus artışının tek nedeni demiryolu olmamakla birlikte, kente gelen Rumeli ve Kırım göçmenlerinin de katkısı büyük olmuştur. Demiryolu imtiyazını alan Almanlar Eskişehir'i bir hububat hattı olarak düşünmüşler, burada kendi nüfuslarını arttırmaya çalışmışlar ve Eskişehir'de bir Alman konsolosluğu kurulmasını istemişlerdir. Demiryolunun gelişinden sonra eğitim alanında birtakım değişiklikler olmuştur. Alman (1896) ve Fransız (1891) misyoner okulları (Şekil 4. 12) kurulmuştur (Efe, 1998). Yine bu dönemde Anadolu Demiryolu Şirketi'ne ait birçok yapı inşa edilmiştir. Alman misafirhanesi ve işçi lokali bunlara örnektir (Kösebay, 2007).

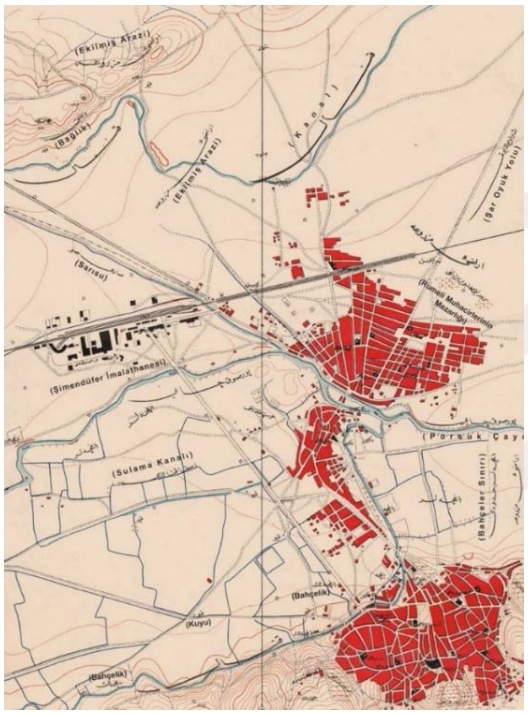


Şekil 4. 12. Fransız Saint Croix Misyon Okulu (Sarıöz, 1997).

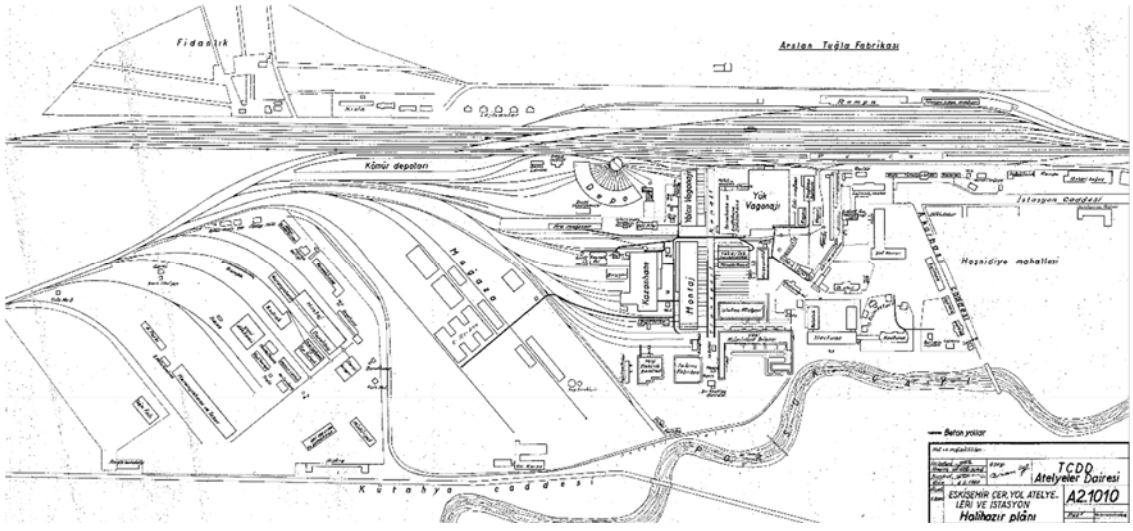
Avrupa'da arkeolojiye olan ilginin arması kente birçok yabancının gelmesine ve imtiyaz dahilinde Alman Gustav Körte gibi bazı arkeologlara tarihi eser arama izinleri verilmiştir. Bu durum, engellenmeye çalışılsa da bazı eserlerin kaçırılarak çeşitli koleksiyonculara satılmasına yol açmıştır. İstasyon ve Cer Atölyesi'nin kurulması kentte, "sabah işe gidip akşam eve gelmek" şeklinde bir işçi sınıfının ve kültürünün oluşmasına yol açmıştır. Demiryolunun gelişi kent içinde ve dışında ürünlerin ulaştırmasına yönelik yolların yapılmasına sebep olmuştur. Bu dönemde Eskişehir'de 3 eczane, 25 han, 2'si istasyonda olmak üzere 4 lokantalı otel, 4 hamam, 26 adet deri tabakhanesi, 700 dükkân, 15'i hububat deposu olmak üzere 30 depo, 22 kuyumcu atölyesi, 4 şekerci dükkânı, 12 çömlek ve çini imalathanesi, 4 su değirmeni, 4 buharlı değirmen, 5 de gazino bulunmaktadır. 18. yüzyılda başlayan lületaşı ihracatı demiryolu ile daha yaygın hale gelmiştir. Gelişen ticari hayat ile kentte 1324 / 1906 yılında ticaret ve sanayi odası ve Hükümet Konağı karşısında Ziraat Bankası açılmıştır. Demiryolu şirketinin getirdiği ulaşım kolaylığı ve çiftçilere indirimli sattığı demir saban, tırpan, biçerdöver gibi tarımsal aletler bölgede tarımın gelişmesine sebep olmuştur. Tarımsal üretimde, Almanların ilk defa başlattığı patates, bira fabrikaları için arpa ve şerbetçi otu, pazarcık sarısı ve kızılca buğdayı, Pasteur yöntemi ipekçilikte sonuç verince dut ağaçları, nohut, mercimek gibi üretimler yapılmaya başlamıştır. Bu durum düzenli kurulan pazarlara ve padişah emri ile panayırların oluşmasına yol açmıştır (Efe, 1998).

Eskişehir kentinin yapısını oluşturan doğal ve yapay iki ana unsur bulunmaktadır (Şekil 4. 13 ve Ek Açıklama-A). Doğal unsur olan Porsuk Çayı ile 1892 yılında kente ulaşan demiryolu kentin doğu – batı istikametinde doğrusal gelişmesine sebep olmuştur (Üstün, 2012). Planlı dönemlerde sanayi kuruluşları hammadde ve ürünün kolay taşınmasına yönelik yerleşimler gösterirler. Eskişehir'de demiryolu çevresinde kamu yatırımı ile kurulan, Tayyare Bakım Atölyesi (1926), Şeker Fabrikası (1933), özel sektörce kurulan kiremit ve un fabrikaları bu durumun örnekleridir. Demiryolunun kente geldiği dönemde, 1894 yılında, buharlı lokomotif ve vagonların bakım ve onarımı için kurulan Anadolu – Osmanlı Şimendifer Kumpanyası'na ait atölye TÜLOMSAŞ'ın tarihsel kökenini oluşturmaktadır. TÜLOMSAŞ yerleşiminin demiryolu ile beraber oluştuğu söylenebilir. Kente gelen Rumeli, Kafkas, Kırım, Balkan göçmenleri ile demiryolu bünyesinde ve atölyesinde çalışan deneyimli işçi sınıfının oluşumu, Cumhuriyet Dönemi'nde kentteki sanayi yatırımlarına yol açmıştır.

1932 yılında idare çalışanlarının çocuklarını hem mesleki anlamda hem de temel eğitim anlamında yetiştirmek için 14 – 18 yaş arasındaki çocuklar için bir çırak okulu açılmıştır. Aynı yıllarda yine çalışanların çocukları ve akrabaları için, içinde küçük bir atölyenin, spor, resim ve piyanosu olan bir müzik salonun bulunduğu bir aile mektebi açılmıştır (Şenol, 1994). Bu dönemde TÜLOMSAŞ yerleşke olma niteliği kazanmaya başlamıştır (Şekil 4. 14).



Şekil 4. 13. 1896 tarihli 1/10.000 ölçekli Eskişehir Haritası (Harita Genel Müdürlüğü, 2019).



Şekil 4. 14. 1950 yılına ait fabrika yerleşimini gösteren plan (TCDD Ankara Cer Arşivi, 2018).

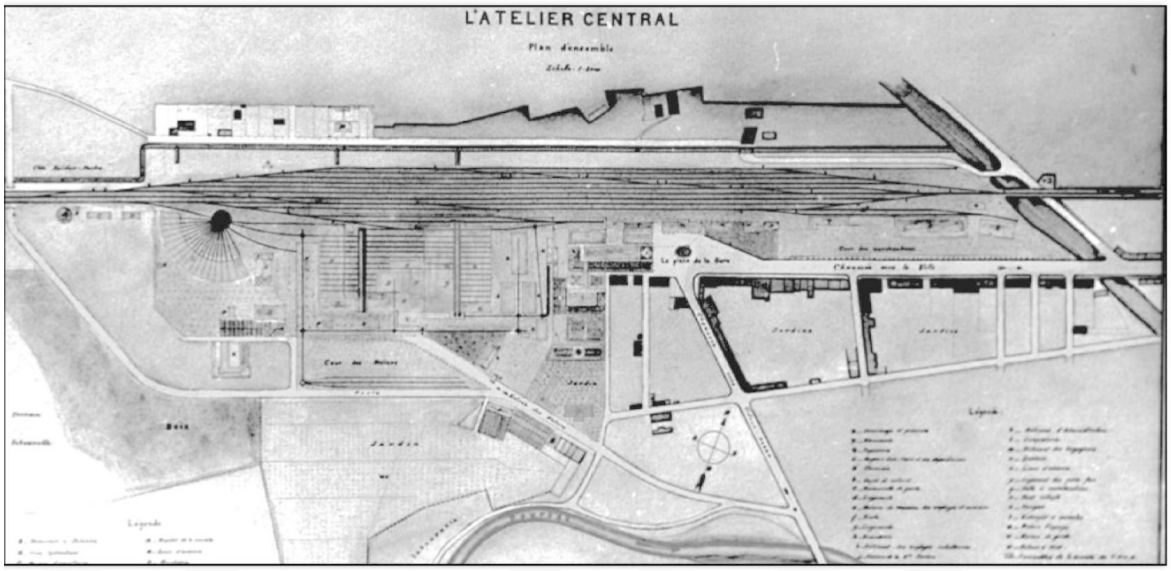
1952 yılında bahçeli ve iki kapalı salonlu, haftanın iki gecesi müzik dans ve sinema gösterimlerinin yapıldığı toplantı evi inşa edilmiştir. Bu yapıda aynı zamanda birçok düğün, eğlence, kutlama gibi etkinlikler yapılmıştır. Yapı günümüzde Demirspor lokali olarak kullanılmaktadır (Özaslan, 2014).

Üretimde dışa bağımlılığı azaltmak için 1925 yılından itibaren tesiste kazanhâne, çarkhâne, marangozhane, köprü, demiryolu makası, kantar ve emniyeti ile ilgili malzemeler üretecek tesisler inşa edilmiştir. Yerleşke içerisinde bulunan hastanede (Şekil 4. 15) demiryolu mensuplarının tedavileri ücretsiz olarak yapılmaktaydı (Şenol, 1994).



Şekil 4. 15. Eski Devlet Demiryolları Hastanesi'nin yapıldığı zamana ait bir fotoğraf (Sarıöz, 1997).

TÜLOMSAŞ, İstanbul–Ankara arasında doğu–batı istikametinde uzanan demiryolu hattı ile Porsuk Çayı'nın birbirine en yakın olduğu kısımda yer almaktadır (Şekil 4. 16). Kuzeyinde, günümüzde kullanılmayan büyük ölçekli fabrika yapılarının bulunduğu Hoşnudiye ve yine doğusunda fabrikaların bulunduğu Eskibağlar Mahallesi ile İstiklal ve Yenibağlar mahalleleri, batısında 1950 sonrasında fabrika çalışanlarının kooperatif yoluyla inşa ettiği konutlardan oluşan Ertuğrulgazi Mahallesi, güneyinde ise konut mahalleleri olan Kırmızıtoprak ve Osmangazi mahalleleri yer almaktadır (Yatağan, 2013).



Şekil 4. 16. "L'atelier Central Plan d'ensemble" Bakım atölyesinin ilk yıllarına ait yerleşim planı (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2019).

Kenti doğu–batı yönünde ikiye ayıran demiryolu sahasında, TÜLOMSAŞ yerleşim sınırlarını yerleşkenin doğusunda bugünkü Mustafa Kemal Atatürk Caddesi'ndeki lojmanlar ile yerleşkenin batısındaki Basın Şehitleri Caddesi (eski Kütahya Caddesi) üzerinde kalan lojmanlar tanımlar. Bu lojmanlar (Şekil 4. 17 ve 4. 18) caddeleri, spor meydanları, çocuk bahçeleri ile, zaman içinde, ihtiyaca göre gelişmiş ve çoğaltılmıştır. 1925 – 1980 arasında inşa edilen lojman tipleri Eskişehir'de konut kültürünün ve tiplerinin gelişmesinde önem arz ederler (Üstün, 2012). Yakın çevrede konut mahallelerinin gelişmesine sebep olan bir durum da işçilere verilen 20 sene vadeli az faizli kredilerdir (Şenol, 1994).



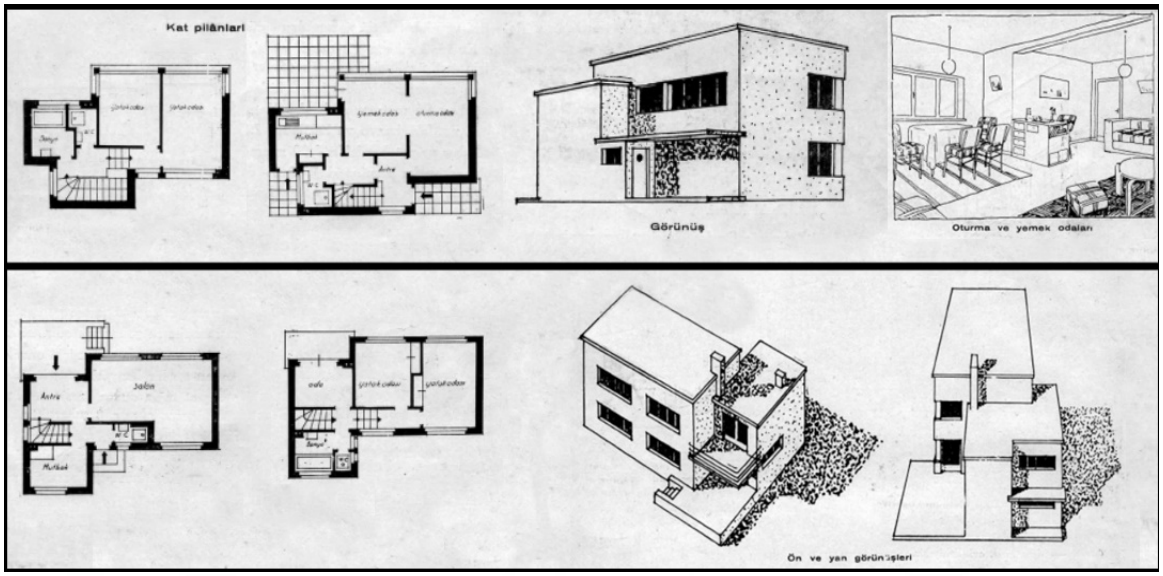
Şekil 4. 17. Yerleşkenin sınırlarını tanımlayan farklı dönemlerde inşa edilmiş lojman tipleri (a, b, c, d, e, f, g, h, i, j) (TÜLOMSAŞ ARŞİVİ, 2019).

Özaslan'ın (2014) çalışmasında TÜLOMSAŞ yerleşkesi konut tipleri detaylı ele alınmış ve Şekil 4. 17'de a, b, c, d, e, f, g, h, i ve j olarak örneklenen lojmanlar sırasıyla, "Tip 1, Tip 1 B, Tip 2, Tip 3, Tip 4, Tip 5, Tip 6, Tip 7, Tip 8 ve Tip 9" olarak tanımlanmıştır. Şekil 4. 17'de "a, b, c, d" lojmanlarının fabrikanın kurulduğu dönemlerde, "e" lojmanının 1940-50 yılları arasında, "f" lojmanının 1945-55 yılları arasında, "g" lojmanının 1957 yılında, "h" lojmanının 1980 yılında, "i" lojmanının 1972 yılında, "j" lojmanının 1979 yılında inşa edildiği ifade edilmiştir (Özaslan, 2014). Şekil 4. 18'deki "k" ve "l" lojmanları aynı çalışmada ele alınmamıştır ve inşa tarihleri bilinmemektedir. Konumları itibariyle "a, b, c, d, e, f, g" lojmanları ile aynı bölgede yer almaları ve mimari karakterleri göz önüne alındığında 1960'lı yıllara kadar inşa edildiği tahmin edilmektedir.

k  l 

Şekil 4. 18. Yerleşkenin sınırlarını tanımlayan farklı dönemlerde inşa edilmiş lojman tipleri (k ve l) (TÜLOMSAŞ ARŞİVİ, 2019).

Erken Cumhuriyet Dönemi'nin önemli sembollerinden biri olan demiryollarının ilerici işlevinin en belirgin biçimde öne çıkarmak için yeni gar binalarında modernist bir estetiği olan standart bir tasarım yapılmıştır. Demiryolu çalışanları için de birçok taşra şehrinde en modern görünüşlü konutlar (bahçeli sıra evler ile villa tipi konutlar) inşa edilmiştir. 1933 yılında Bekir İhsan'ın Eskişehir demiryolu çalışanları için tasarladığı kübik konutlar (Şekil 4. 19) "Mimar" adlı dergide yayımlanmıştır (Bozdoğan, 2002).

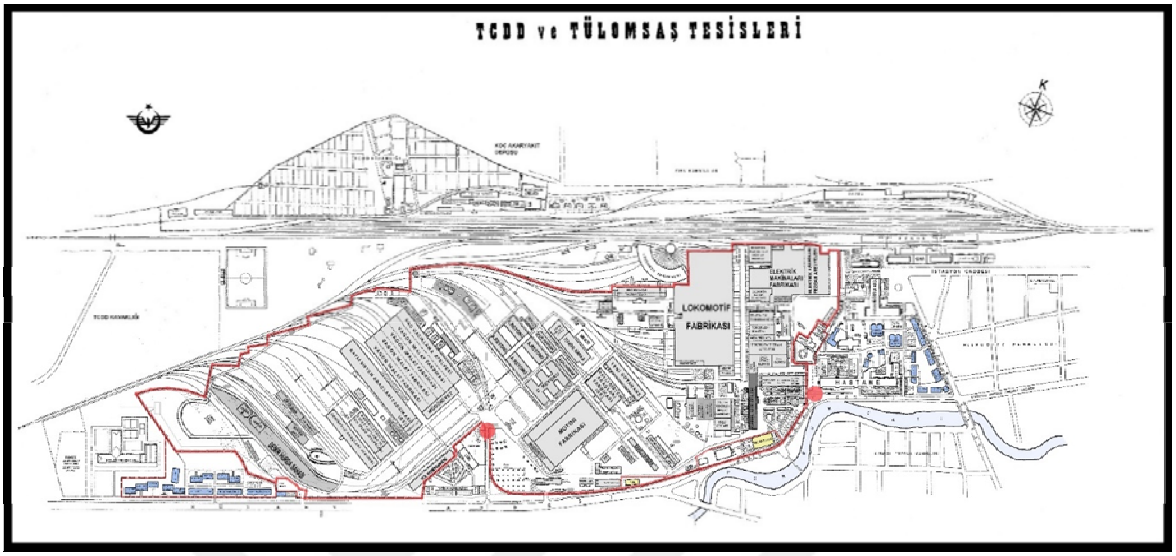


Şekil 4. 19. Kübik konutlar (Mimar Dergisi, 1933).

Kurulduğu tarihten bu yana TÜLOMSAŞ (1894), kent içerisinde bir işçi kültürü oluşturmuştur. Bünyesinde inşa ettiği lojman yapılarıyla, işçilerin fabrikaya yakın inşa ettiği konutların oluşturduğu mahalleler kentin görünümünü değiştirmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan sanayi yatırımlarının öncüsü niteliğindeki TÜLOMSAŞ ve daha sonra kurulan kamu ve özel yatırımlı sanayi yerleşimleri kente farklı dönemlerde farklı sosyokültürel kullanımlar kazandırmışlardır.

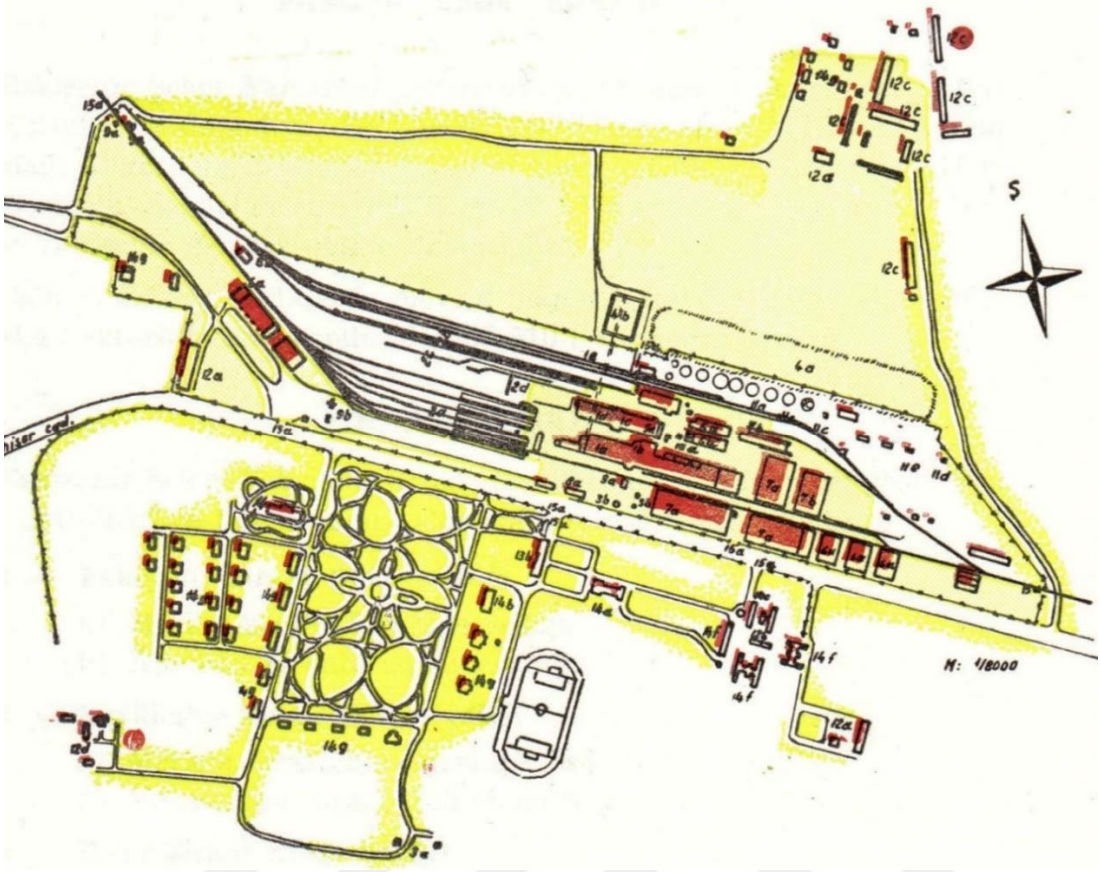
Demiryolunun güzergahına paralel olarak gelişen yerleşim, üretimin doğası gereği kontrol, güvenlik gibi unsurlardan dolayı, üretilen ürünün vagon, lokomotif gibi büyük ölçekli ürünler oluşu, üretilen ortamın da büyük ölçekli yapılar olması, yerleşime paralel gelişen Basın Şehitleri Caddesi (eski Kütahya Caddesi) üzerinde doğrusal bir kapalı sınır-duvar oluşturmaktadır. Yerleşkede iki kontrollü giriş noktası bulunmaktadır. Bunlardan biri, dışında sosyal tesislerin yer aldığı, idari birimlere yakın olan doğu kısmında Ahmet Kanatlı Caddesi'ndeki asıl giriş noktası, diğeri ise yerleşimin orta noktası sayılabilecek, Basın Şehitleri Caddesi üzerindeki motor fabrikasına yakın olan giriş noktasıdır. Yerleşimin çeperini sınırlandıran duvar ikinci girişe yakın olan lise binasını ve batı yönündeki lojmanlara bitişik Demirspor sahalarını dışarıda bırakmıştır. 1950 yılına ait bir yerleşim planında bu lise binasının önceden yerleşke bünyesinde bir müdüriyet binası olduğu görünmektedir. Aynı planda yerleşke çeperleri gösterilmemiştir. Yerleşimi sınırlandıran duvar, cadde yönünde 1982 yılında kreş olarak inşa edilmiş, bugün "Devrim Müzesi" olarak kullanılan yapı ile misafirhane binasının dışarıdan kullanımına izin verecek şekilde önünde

ve arkasında devam ettirilerek, yarı kontrollü mekânlar üretilmiştir (Şekil 4. 20 ve Ek Açıklamalar-B).



Şekil 4. 20. TÜLOMSAŞ'ın bugünkü durumunu gösteren yerleşim planı. Üretim mekânları gri renkte, doğu ve batı yönlerinde lojmanlar mavi renkle, girişler kırmızı daire, misafirhane ve kreş binaları sarı ile gösterilmiştir (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2019).

Eskişehir Şeker Fabrikası'nın yer seçiminde ulaşım faktörü düşünülerek demiryoluna yakın bir nokta seçilmiştir. Fabrika yerleşkesi iki bölümden oluşmaktadır. Üretim binaları ve depoların bulunduğu bölüm ile yönetim birimlerinin, lojmanların, spor sahalarının, okul ve hastanenin bulunduğu bölüm arasından bir karayolu geçmektedir. Tamamı rekreasyon alanı olarak kullanılabilecek yeşil doku içerisinde bahçe şehir yaklaşımı ile oluşan bölümde lojmanlar, misafirhane, spor sahası, çocuk bahçesi, yemekhane, bekar işçi pavyonları, kız öğrenci yurdu bulunmaktadır (Şekil 4. 21). Fabrika bir dönem kentin elektrik ihtiyacına katkıda bulunmuştur. Fabrikanın kentleşme sürecindeki fiziki etkisi, çevresinde oluşan yeni sanayi bölgeleri ve konut alanları için itici bir güç oluşudur. Fabrikanın sağladığı altyapı, eğitim, sağlık ve rekreasyon olanakları çevre halkın da faydalanmasını sağlamıştır. Yemekhane, balo, sinema salonu gibi mekânlarda yapılan cumhuriyet baloları, film, tiyatro gösterimleri, spor müsabakaları halkın sosyal yaşamına katkıda bulunmuştur (Zeybekoğlu, 2002).



Şekil 4. 21. Eskişehir Şeker Fabrikası'nın Vaziyet Planı (Oğur, 2015).

Eskişehir'de zaman içerisinde gelişen sosyokültürel kullanımlar ve bunlara ait örnekler altta Çizelge 4. 4'te gösterilmiştir.

Çizelge 4. 4. Eskişehir'de sanayi, kent ilişkileriyle ortaya çıkan sosyokültürel kullanımlar.

FABRİKALAR	FABRİKA ÇEVRELERİNDE YENİ MAHALLELER. ŞEKER, YENİMAHALLE, IŞIKLAR, ÖMERAĞA, KIRMIZITOPRAK, YENİBAĞLAR GİBİ
TİCARİ YAŞAMDAKİ HAREKET	ESKİŞEHİR SANAYİ VE TİCARET ODASI, TİCARET BORSASI, OSMANLI, ZİRAAT, TÜRK TİCARET, ESKİŞEHİR BANKASI
BELEDİYE HİZMETLERİ	YOLLAR, ELEKTRİK, PLANLAMA, OTOBÜS İŞLETMESİ, SARISU KANALI VE PORSUK ÇEVRESİ DÜZENLEME, YEDİLER, ALAADDİN PARKI GİBİ REKREASYON ALANI
KONUT TİPLERİ	BAHÇELİ AYRIK VEYA BİTİŞİK NİZAMLI, APARTMAN TİPİ VE ALTINDA İŞYERİ OLAN TİPLER
DEMİRYOLU VE CER ATÖLYESİ (TÜLOMSAŞ)	YEME İÇME, KONAKLAMA, İSTASYON, POSTA İDARESİ, ALMAN MİSAFİRHANESİ, İŞÇİ LOKALİ, ÇIRAK OKULU, AİLE MEKTEBİ, TOPLANTI EVİ, HASTANE, LOJMANLAR, SPOR ALANLARIİ ÇOCUK BAHÇELERİ, MİSAFİRHANE, KREŞ
EĞİTİM	ALMAN, FRANSIZ MİSYONER OKULLARI
ŞEKER FABRİKASI	LOJMAN, MİSAFİRHANE, SPOR SAHASI, ÇOCUK BAHÇESİ, YEMEKHANE, İŞÇİ PAVYONLARI, EĞİTİM VE SAĞLIK HİZMETLERİ

Sanayi, kent ilişkileri ile oluşan, ortaya çıkan toplumsal hayatın fiziksel karşılığı olan sosyokültürel mekân tiplerinden, tezin asıl odağı olan TÜLOMSAŞ misafirhane binasının fonksiyonu olan konaklama yapıları üzerinde durulmaktadır.

4.2. Konaklama

İnsan, tarihin her döneminde iki nokta arasında ticari, bürokratik, turistik, iş, sağlık gibi farklı birçok amaçla seyahat etmiş ve gittiği yerlerde belli süre zarfında (geçici olarak) barınacak mekânlara ihtiyaç duymuştur. Bu geçici barınma ihtiyacının, yani konaklamanın, paranın kullanılmaya başlanmasından sonra ortaya çıktığı önerilmektedir (Çilli, 2009). Farklı siyasi yapılarda, dönemlerde ve kültürlerde ortaya çıkmış konaklama tipleri ve antik dönemden günümüze geçirdiği değişimleri araştırılmıştır.

> "…Tarih boyunca insanlar genelde ticaret amaçlı kervanlar veya gemilerle yolculuk yaparlardı. Kâtip Çelebi, Marco Polo gibi dünyayı merak eden, Kristof Kolomb, Amerigo Vespucci gibi bu meraklarını deniz aşırı boyutlara vardıranlar da olurdu. Avrupa'yı Çin'e bağlayan, Asya'yı kat eden, tarihin en uzun ünlü yolu olan İpekyolu, geçtiği bütün ülkelerin yaşamını etkilemiş, arkasında yollarda kervansaraylar, şehirlerde hanlar bırakmıştır…" (Vanlı, 2006).

Vanlı (2006), turizmi, "…güzel iklim ve yörelere, çeşitli medeniyetlerin tarihi mirasına, farklı ve renkli yaşamlara, dinlenmek, eğlenmek, spor yapmak için yolculuk ve konaklama…" şeklinde tanımlamaktadır. Turizmin kökenini ise 19. yüzyılda, "hali vakti yerinde" (yeni oluşan burjuva kesimi ve zengin aristokratlar) İngilizlerin, sömürgeleri nedeniyle ülke dışına çıkmaya alışkın oldukları ve kültürel ilgilerinden dolayı Mısır, Yunanistan, İtalya ve Fransa'ya tatile gitmeleri olarak düşünmektedir. Fransa'nın *Nice* kentinde "*promenade des Anglais*" adında, İngilizlerin gezi yolu anlamına gelen bir caddenin bu tezi kanıtladığını ifade etmektedir. II. Dünya Savaşından sonra turizm küçük ortamdan toplumlara yayılmış, sürekli bir artış göstermiş ve bu durum konaklama tiplerinin çeşitlenmesine sebep olmuştur.

Tezin asıl odağı olan tekil yapı, misafirhane binasıdır ve misafirhane kavramı Arapça "*musāfir*" kelimesi ile Farsça "*hāne*" kelimesinden oluşmakta ve konukevi anlamına gelmektedir. Evliya Çelebi seyahatnamelerinde Farsça konuk anlamına gelen "*mihman*" kavramı, "*mihmanhane*", "*mihman* olmak" konukevi, konuk olmak, konaklamak gibi

kullanılmıştır. O dönemde kullanılan konaklama yapıları için genel bir ifadedir ve kervansaray, han gibi yapılar için de kullanılmıştır. Otellerin köken olarak elçilik, manastır, kilise, külliye misafirhanelerinden örneklendiği ileri sürülmektedir. Misafirhane kavramı otel gibi tipolojik bir kavramdan çok, bir kurumun ya da yerleşimin parçası halinde, bünyesinde, konaklama yapısı, bölümü olarak kullanılmaktadır.

4.2.1. Tarihsel gelişimi ve kuramsal yaklaşım

Antik Yunanda *Epidauros* ve *Delphoi* gibi kentlerde bulunan, "*katagogion*" ya da "*katagoegion*" olarak bilinen yapı tipi, kente gelen misafirlerin ya da hastaların tedavi süresince kaldığı ve uyuduğu binalardır. *Katagogion* kavramı modern bir atıf olmakta ve antik dönemde böyle kullanıldığı bilinmemektedir. *Epidauros* kentindeki *katagogion* binasının (Şekil 4. 22), her kenarı 76,3 metre uzunluğunda kare planlı, çeperinde 18 odası olan, kare planlı, 4 eşit avludan oluştuğu ve iki katlı olduğu düşünülmektedir (Anonim, 2014).



Şekil 4. 22. Epidauros antik kentine ait "katagogion" binasının günümüze ulaşan temelleri (Anonim,2014).

Bizans Dönemi'nde kilise, manastır, hayırseverlerce yapılmış misafirhaneler, hasta ve yaşlıların tedavi gördüğü hastaneler, tüccar evleri ve kişilere ait kâr amaçlı hanlar gibi yabancıların geçici konaklamalarına yönelik yapılar bulunmaktadır. Bu kâr amaçlı hanlara "*pandoheion*" denmektedir ve 4. ve 5. yüzyıl yazılı kaynaklarında ticaret yolları üzerinde sık rastlandığından söz edilmektedir. 6. ve 7. yüzyıllarda "*mitaton*" adında Bizans'ta tüccarlara ve dinsel toplantılara gelen din adamlarına yönelik misafirhaneler bilinmektedir. 10. yüzyılda önemli kaynaklarda *mitaton* kavramı, kente gelen tüccarların "*enoikion*" diye

tanımlanan kira bedeli ile kaldıkları yerler için kullanılmıştır. Tüccarlara ait *mitaton*'ların bünyesinde depolar barındırdığı, zaman içerisinde ticari işlevini yitirmesi sonucu sadece misafirhanelere dönüştüğü kabul edilmektedir. Kökeni Hıristiyanlık öncesine dayanan, "*evergesia*" olarak adlandırılan hayırseverlik, kamu yararı gibi davranış biçimi ile hasta, yoksul ve yolcular için kurulmuş "*ksenodoheion*" denilen ücretsiz misafirhaneler bulunmaktadır. Konukevi anlamına gelen "*ksenodoheion*" ile hastane anlamına gelen "ksenon" kavramlarının 11. yüzyılda yazılı kaynaklarda birbiri yerine kullanıldığı görülmektedir (Hür, 1993).

Bizans Dönemi'nde yapılan hanlara, kervansaraylara ait çok fazla bilgi bulunmamaktadır. İstanbul'da Osmanlı Dönemi'ne ait Balkapanı Hanı, Çuhacı Han ve Hurmalı Han gibi yapıların, Bizans Dönemi'nde de kullanıldığı veya kalıntılarının üzerinde inşa edildiği düşünülmektedir (Hür, 1993).

Tarihsel süreçte Han ve Kervansaray yapıları, şehirler arası ve ticari bölgelerin gelişmesi ile şehir içi olmak üzere iki tipte ortaya çıkmaktadır. Şehirler arası kervansaraylar, hayvanlarla ulaşımın bir günde yapılabildiği mesafelerde konumlanmışlardır. Orta Doğu ve Batı Asya'da ribat, han, kervansaray isimleri, batıda Cermenlerde *Gasthoff*, Anglo-Saksonlarda *İnn*, Latinlerde *Hospitium* (*hospice*), *Auberge*, Cenevizlilerde *Fondaco*, Romenlerde *Mansion* isimleriyle anılmaktadır (Güran, 1978).

Avrupa'da konaklama işlevi manastırlarda, daha sonra manastıra bitişik misafirhanelerde yapılmaktaydı. 13. yüzyıldan itibaren ticari hanlar yapılmaya başlamıştır. İlk hanlar özel konutların bölümlerinden oluşmaktaydı. Özel misafirlere yönelik tek kişilik odalar dışında ortak yatma alanına sahiptiler. 16. yüzyılda İngiliz hanları Avrupa'ya örnek oluşturmuştur. Otel kavramı ilk kez 18. yüzyılda İngiltere'de, hanlara, önce salon, tiyatro gibi kısımların, daha sonra okuma, yemek, balo salonları, kütüphane gibi işlevlerin eklenmesi ile ortaya çıkmıştır (Çilli, 2009).

19. yüzyılda demiryolunun kullanılmaya başlaması ile avlu ve ahır işlevleri otellerden eksilmiştir ve demiryolu oteli olarak adlandırılan pek çok otel inşa edilmiştir. Bu dönemde yine ulaşımdaki ilerlemeye bağlı olarak uluslararası fuarlara yönelik oteller yapılmıştır (Çilli, 2009).

Avrupa otellerinin yalnızca soylulara hizmet vermesi, Amerika'daki otelciliğin Avrupa'ya göre daha hızlı gelişmesine sebep olmuştur. Boston'da 1829 yılında açılan ilk lüks otel olarak tanımlanan *Tremont House*, ücretsiz havlu ve sabunu olan banyolu, kilitlenebilir odaları bulunan bir oteldi. Yine Amerika'da 1836 yılında ilk kez gaz lambası kullanan *Astor House* adlı otel, 1853 yılında ilk kez asansör kullanan bir otel, ilk kez odalarında telefon bulunduran *Netherlans* Oteli, 1881 yılında New York'ta ilk kez kısmen elektrik ışığı kullanan *Hotel Everet* ve New York Lake Georgia'da ilk kez tüm odaları elektrik ışığı ile aydınlanan *Sogomore Hotel* yapılmıştır. Otel mimarisinde önceleri neoklasik ve eklektik üslup daha sonra 19. yüzyılda doğu etkileri ile oryantalist yapıların ortaya çıktığı görülmektedir (Çilli, 2009). Tarihsel süreçte ortaya çıkan konaklama tipleri Çizelge 4. 5'te görülmektedir.

Çizelge 4. 5. Tarihsel süreçte konaklama tipleri.

KATAGOGION (katagoegion)	ANTİK YUNAN'DA EPİDAUROS VE DELPHOİ GİBİ KENTLERDE, KENTE GELEN MİSAFİR YA DA HASTALARIN TEDAVİ SÜRESİNCE KONAKLADIĞI YAPILAR.
PANDOHEION	(4. ve 5.yy) BİZANS'TA KAR AMAÇLI HANLAR
MITATON	(6. ve7.yy) BİZANS'TA TÜCCAR VE DİNSEL TOPLANTILARA GELENLER İÇİN MİSAFİRHANELER DAHA ÖNCE İÇLERİNDE DEPO BULUNMAKTADIR.
KSENODOHEION	BİZANS'TA ÜCRETSİZ MİSAFİRHANE. KONUKEVİ ANLAMINA GELEN KELİME İLE HASTANE ANLAMINA GELEN KSENON KELİMELERİ BİRBİRLERİ İÇİN KULLANILMIŞTIR.
HAN, KERVANSARAY	ORTA DOĞU VE BATI ASYA'DA RIBAT, HAN, KERVANSARAY ISIMLERI, BATIDA CERMENLERDE GASTHOFF, ANGLO-SAKSONLARDA İNN, LATINLERDE HOSPITIUM (HOSPICE), AUBERGE, CENEVIZLILERDE FONDACO, ROMENLERDE MANSION ISIMLERIYLE ANILMAKTADIR
OTEL	18.YÜZYILDA İNGİLTERE'DE, HANLARA, ÖNCE SALON, TIYATRO GIBI KISIMLARIN, DAHA SONRA OKUMA, YEMEK, BALO SALONLARI, KÜTÜPHANE GIBI IŞLEVLERIN EKLENMESI İLE ORTAYA ÇIKMIŞTIR. AVLU, AHIR GİBİ İŞLEVLER EKSİLMİŞTİR.AMERİKA'DA DAHA HIZLI GELİŞMİŞTİR.

Han ve kervansarayların orijini kabul edilen, Arap kökenli ribat yapıları, önceleri dini ve askeri birimler olarak, ordunun savaşlarda ikmal merkezleri ve korunma yerleri olarak kullanılmıştır. Türklerden kalan ilk kervansaraylar Gazneliler ve Karahanlılar dönemlerindedir. Büyük Selçuklular'da, Gazneliler ve Karahanlılar dönemlerinde de kullanılan kubbe, duvar nişi, sivri kemerli portal gibi ögelerle, eyvanlı avlu düzeninde kervansaraylar inşa edilmiştir. Bu dönemde kervansaraylar, bünyesinde depo, hamam, mescid gibi kısımlardan oluşan sosyal fonksiyonlu yapılardır. Anadolu Selçuklular'da kerpiç

ve tuğla yerine taş malzeme ile inşa edilmiş, avlulu, üstü açık, avlusuz, üstü örtülü ve bu ikisinin birleşmesi ile oluşan üç adet kervansaray tipi bulunmaktadır. Osmanlı Dönemi'nde de avlusuz kapalı ve avlulu üstü açık olmak üzere iki adet kervansaray tipi ve tek avlulu hanlar, ikamet ve ahır kısmı için ayrı avluları olan çok avlulu hanlar ve ticaret hanları olmak üzere üç adet han tipi bulunmaktadır (Güran, 1978).

Kervansaraylar sultan ya da devlet adamları tarafından vakıf yoluyla yapılan, kâr amacı taşımayan yapılardır. Barınma ve yemek ihtiyacını karşılamanın dışında hamam, mescit, hastane, eczane, ahır, yem, samanlık, nalbant, veteriner gibi hizmetleri de bünyesinde barındırmaktaydı. Osmanlı Dönemi'nde kervansaraylar, etrafında bulunan cami, hamam, mutfak, kahvehane, fırın, havuz ya da çeşme, şadırvan, dükkanlar, medrese, sıbyan mektebi gibi yapılar ile bir külliyenin merkezi ya da parçası konumundadır. 17. yüzyıldan itibaren yapımı azalan kervansarayların, 19. yüzyılda özellikle Tanzimat'tan sonra, ekonomik durumun bozulması ve arazi, imar kanunlarındaki (miri araziden şahıs mülkiyetine) değişim gibi sebeplerle yapımına devam edilmemiştir (Çilli, 2009).

Bizans ve Osmanlı dönemlerinde kente gelen yabancılar özel evlerde, elçilik, kilise ve manastırların misafirhanelerinde, kervansaraylarda, külliye çevresindeki misafirhanelerde, imarethanelerde ya da ücretli hanlarda, bekar odalarında konaklamaktaydı. "*Hotel de garnis*" olarak adlandırılan, mobilyalı odalardan oluşan, eski konutların dönüştürüldüğü pansiyon tipi 19. yüzyılda yaygınlaşmıştı (İstanbul, 1993).

19. yüzyıldaki teknolojik gelişmeler ile ulaşımın kolaylaşması, oryantalizmin edebiyat ve sanat dünyasında gündeme gelişiyle doğunun merak edildiği bir dönemin oluşması, Sanayi Devrimi sonucu oluşan burjuva sınıfı ve zengin aristokratlar tarafından Avrupa'dan doğu ülkelerine seyahatlerin başlamasına yol açmıştır. Avrupa'dan 1863 yılında yapılan "*Sergi-i Umumi-i Osmani*" uluslararası sanayi sergisine gelen yabancılar ilk turistler olarak tanımlanmaktadır. 1883 yılında *Orient Ekspres* aracılığı ile demiryoluyla birçok turist Osmanlı topraklarına gelmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılda Tanzimat Dönemi'nin yenilikleri ve batı etkisiyle otel kavramı gelişmiştir (Çilli, 2009).

İstanbul'da 1840 yılında açılan *Hotel des Quatre Nations* ilk otel olarak bilinmektedir. 1841 yılında "*Grand Rue Pera*" olarak bilinen, bugünün İstiklal Caddesinde,

kurucusu *Mr. Missirie* olan, geleneksel konaklama tesislerinden ve alışkanlıklarından farklı, bugünün otellerinin başlangıcı sayılabilecek *Hotel d'Angleterre* açılmıştır. *Grand Hôtel d'Orient* (1849), *Hôtel de Bysance* (1849), *Hôtel de Pera* (1849), *Hôtel de France* (1851), *Hôtel Restaurant des Colonies* (1860), *Hôtel Restaurant du Palais des Fleurs* (1860), *Hôtel de Grèce* (1860), Londra Oteli (1860), *Hôtel d'Europe* (1860), *Hôtel de Paris* (1862), *Hôtel de Vienne* (1864), *Hôtel Saint-Pétersbourg* (1870'lere doğru), *Hôtel de Grand Bretagne* (1870'lere doğru), *Hôtel de Constantinople* (1875), *Grand Hotel* (1875), *National, Hôtel Restaurant Anatolie* (1875), *Hotel Royal* (1876), *Hotel Jardin du Teke* (1876), *Hotel İmperial* (1880), *Grand Hotel de Londres* (1891), *Grand Hotel et Brasserie Metropole* (1891), *Hotel Bristol* (1893), Pera Palas (1893), Tokatlıyan Oteli (1897), *Hotel Kroecker* (1897), ve 19. yüzyıl sonunda net tarihleri bilinmeyen *Hotel de la Paix*, *Hotel Germania*, *Hotel Grand Alexandre*, *Hotel la Constitution*, *Hotel L'Esperance*, *Hotel Minerva*, *Hotel des Princes*, *Hotel Sarim*, Hotel Florya, Yenişehir Palas bu dönemde İstanbul'da yapılan otellere örneklerdir (İstanbul, 1993, Çilli, 2009) (Şekil 4. 23).

a  b 

Şekil 4. 23. 19. yüzyıl İstanbul - Pera otellerinden örnekler: a) Bristol Oteli (Çilli, 2009), b) Pera Palas (Çilli, 2009).

Eski otellerin bir bölümü hizmet vermeye devam ederken, büyük kentlerde Cumhuriyet Dönemi'nde çağdaş anlayışa uygun oteller açılmıştır. 19. yüzyılda yapılan, Tokatlıyan Oteli dışında, "Pera mimarisi" diye tanımlanabilecek Avrupa yaklaşımı ve karışımı neoklasik ve benzeri üslupta oteller ve otele dönüştürülen apartmanlar 20. yüzyıl ortalarına kadar İstanbul'un gereksinimini karşılamıştır (Vanlı, 2006). Ankara'da 1924-1928 yılları arasında, Vedat Tek ve Mimar Kemalettin Beyler tarafından tasarlanan Ankara Palas (Şekil 4. 24) dönemin önemli otellerindendir. Vanlı (2006), Ankara Palas için "yeni Osmanlı

mirası" ve yeni başkentin hanlardan sonra ilk üst düzey oteli olduğunu söylemektedir. Başkentte daha sonra 1920'lerde Belvü Palas oteli yapılmıştır. 1930-1932 yılları arasında Giulio Mongeri ve Hüsnü Tümer tarafından tasarlanan Çelik Palas Oteli (Şekil 4. 24), Bursa'da bir kaplıca otelidir ve dinlenme, sayfiye amaçlı yapılan otellere örneklenebilir. Vanlı (2006) bu yapının modern planlı, yarı modern görünüşü ile Türkiye'nin ilk çağdaş oteli olduğunu ifade etmiştir. (Çilli, 2009).

a  b 

Şekil 4. 24. Ankara ve Çelik Palas: a) Ankara Palas, b) Çelik Palas
(https://indigodergisi.com/2018/09/ankara-palas-cumhurbaskanligi/)
(http://www.bursadakultur.org/celikpalas.htm).

Yüzyıllar süren şehir merkezlerinde han, yolda kervansaray yapıları, 19. yüzyılda batılı ülkelerde otellere dönüşmüş ve bu oteller klasik anlatımlarla, geçmişe özlem duyan saray özentisi büyük yapılar olmuştur. Bu mimari üslup Avrupa şehirlerinin de kimliği şeklindedir. 20. yüzyılda yapılan yeni büyük oteller geçmişi taklit etmemiş, yerel talepler modern, çağdaş, yalın bir mimariden yana gelişmiştir. Kısa konaklamalarda yolcular havaalanı, tren istasyonu, liman bölgelerine yakın olmak isterler. Hafta sonu otelleri kente yakın kırsal çevrede yerleşirler. Şehir otellerinin birkaç katı, bulunduğu çevrenin sosyal yapısına ilişkili olarak gelişmektedir ve konaklayanların ihtiyaçları da böyle karşılanmaktadır. Dağ sporları ve tatil otelleri mimari anlamda bulundukları çevre ile bütünleşmek ister (Vanlı, 2006).

20. yüzyıl ortalarına kadar Ankara'da Vedat Tek'in projesi Ankara Palas dışında 1927'de Kemalettin Bey'in projesi olan Belvü Palas (Şekil 4. 25), 1930 yılında Sedad Hakkı Eldem'in Türk mimarlığındaki tartışmaları ile yarışma projesi olan ilk çağdaş Yalova Oteli

(Şekil 4. 25) ve 1938 tarihli Samih Saim Akkaya'nın Cihan Palas Oteli bulunmaktadır (Vanlı, 2006).

a 

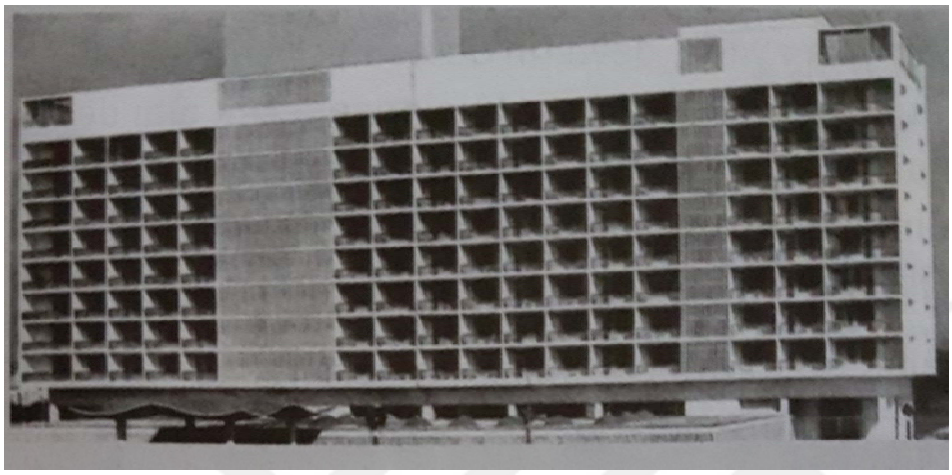
b 

Şekil 4. 25. Belvü Palas ve Yalova Termal Otel: a) Belvü Palas Oteli (I. Vakıf Han), b) Yalova Termal Otel
(http://ankaraarsivi.atilim.edu.tr/shares/ankara/images/38650117.jpg)
(https://artsandculture.google.com/exhibit/EALyh0kHgmNzKQ?hl=tr).

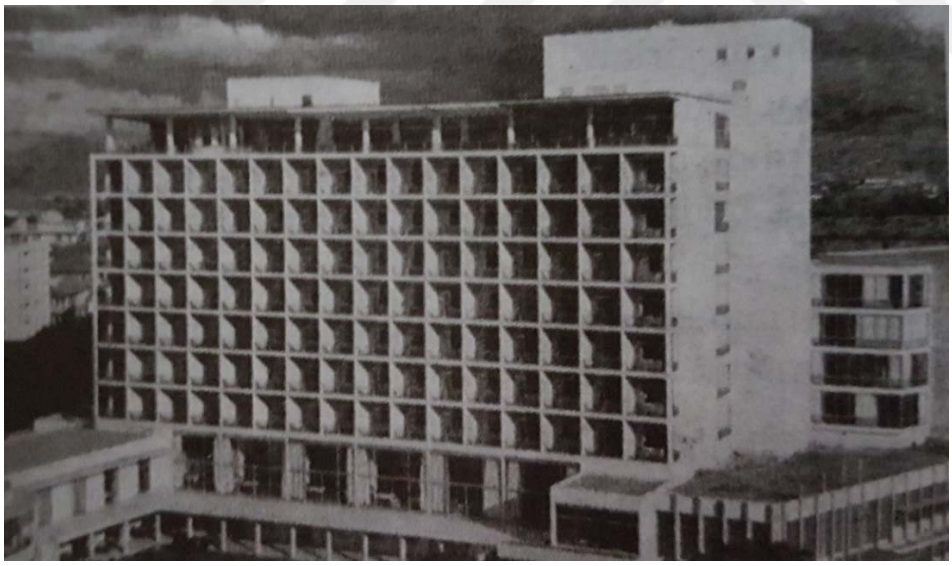
Yüzyılın yarısına kadar süren hareketsizliği kıran durum, Emekli Sandığı ve Marshall Yardım Programı ile sağlanan kredi ile Hilton Oteller zincirinin ülkeye gelişi oldu. Hilton işletmeciliğinin ilk girişimi olan İstanbul Hilton Oteli 1952 yılında, SOM Grubu olarak bilinen, Amerikalı mimarlar Skidmore, Owings ve Merrill tarafından tasarlandı. Sedad Hakkı Eldem projede SOM grubunun yerel danışmanlığını yapmıştır. Giriş katı üzerinde pilotilerle yükselen 8 yatak katından oluşan dikdörtgen prizma kütle ve odaların, balkonların ve döşemelerin cephede oluşturduğu kafes doku (Vanlı bu dokuyu "kare petek doku" şeklinde ifade etmiştir), Türkiye'de Uluslararası Üslup karakteri olarak algılanmış ve tekrar edilmiştir. 1955 yılında açılan otel, yerel ve geleneksel mimariye referans veren içedönük bir mimari eğilim olan II. Ulusal Mimarlık Akımının, yerini Uluslararası Üslup'a bırakmasında etkili bir örnek oldu (Batur, 1993).

Hilton Otelinden sonra Eskişehir Porsuk Oteli (Orduevi, 1956), İzmir Büyük Efes Oteli (1957), Tarabya Oteli (1957), Büyükada Anadolu Klübü Oteli (1957), Büyük Ankara Oteli (1959), Sheraton Oteli (1959) aynı dönemde peş peşe inşa edilmiştir. Emekli Sandığı aracılığıyla yapılan kamu yatırımlı oteller dışında bu dönemde Divan (1968) ve Çınar (1959) otelleri öne çıkan otellerdendir (Vanlı, 2006).

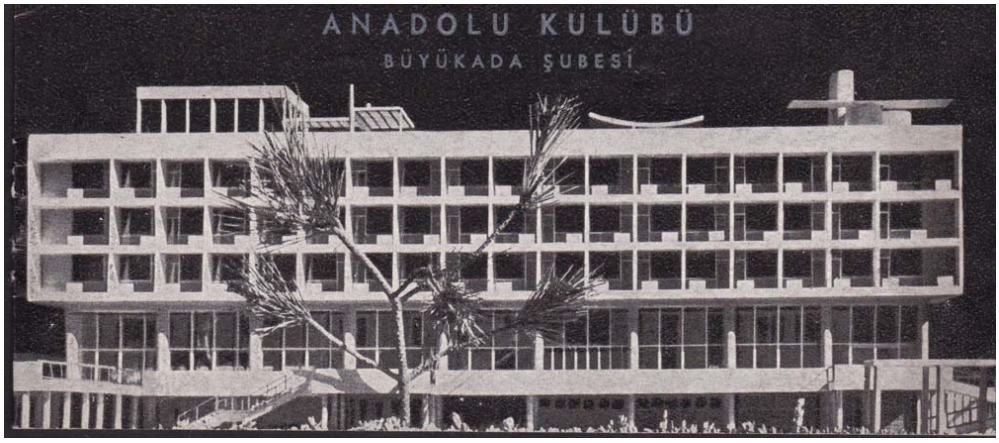
Vanlı (2006), İstanbul Hilton Oteli'nde (Şekil 4. 26) olduğu gibi kare petek doku (kafes doku) görünümündeki cephe kurgusunun uluslararasında uzun süredir kullanıldığını ve 20 yıl kadar Türkiye'nin geleneği olduğunu daha sonra kaybolduğunu söylemektedir (Şekil 4. 26 – 30).



Şekil 4. 26. İstanbul Hilton Oteli, SOM Grubu, Sedad Hakkı Eldem, 1955 (Vanlı, 2006).



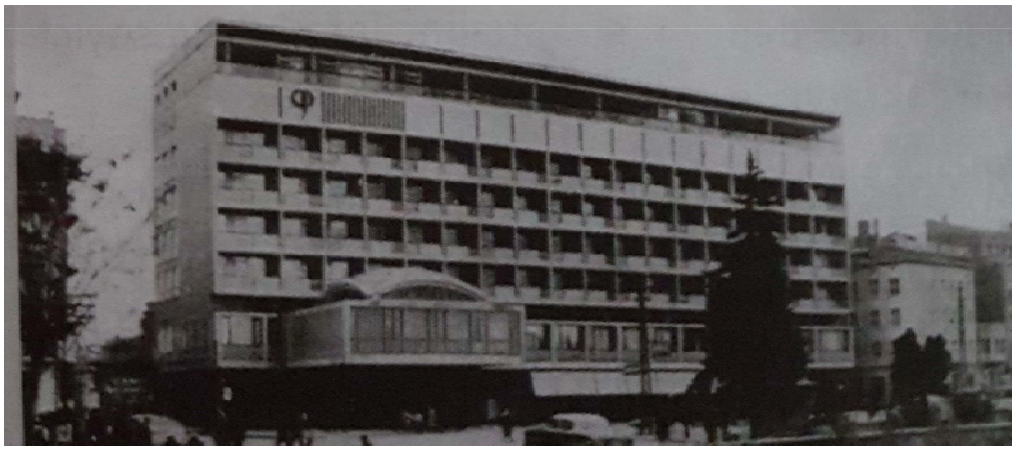
Şekil 4. 27. İzmir Büyük Efes Oteli, Paul Bonatz, Fatih Uran, 1957 (Vanlı, 2006).



Şekil 4. 28. Büyükada Anadolu Kulübü Oteli, Turgut Cansever, Abdurrahman Hancı, 1957 (https://www.peramezat.com/urun/brosur-anadolu-kulubu-buyukada-subesi).

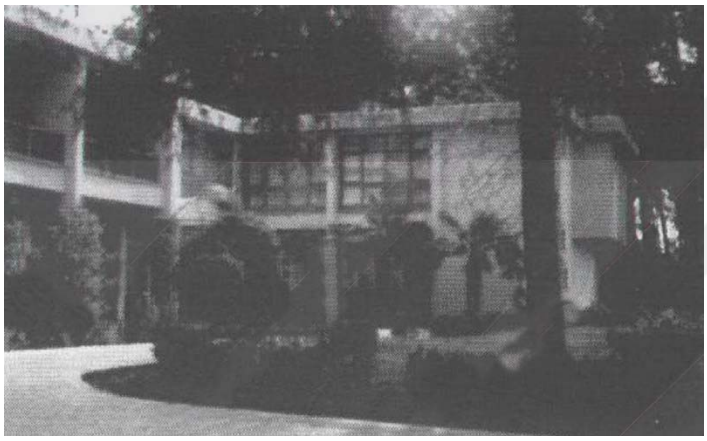


Şekil 4. 29. Çınar Oteli, Rana Zipci, Ahmet Akın, Emin Ertam, 1959 (Vanlı, 2006).



Şekil 4. 30. Eskişehir Porsuk Oteli, Vedat Dalokay, 1959 (Vanlı, 2006).

Cumhuriyet Dönemi'nde bir konaklama tipi de sanayi yerleşkeleri içinde olmak üzere misafirhane yapılarıdır. Misafirhanelerin ana fonksiyon olarak inşa edilmeleri daha sonraki dönemlerde olmuştur. Sanayi ilişkili konaklama ihtiyacı, gelen misafirlere göre zaman içerisinde yerleşkelerin lojmanlarında, bekar pavyonlarında, sosyal tesislerinde ya da çevre otellerde gerçekleşmiştir. Daha sonra bazı yapıların dönüştürülmesi ile oluşan misafirhane binaları bulunmaktadır. Sümer Holding A.Ş. tarafından kurulan Bursa Merinos Yünlü İşletmesi'nde T planlı, yatay, düşey çizgilerin dengesi, sade cephesinde okunabilen taşıyıcı sistemi ile modern bir bina olan, fabrika yerleşkesinin misafirhane binası (Şekil 4. 31.) örneklenebilir (Zeybekoğlu, 2002).



Şekil 4. 31. Bursa Merinos Yünlü İşletmesi'nin Misafirhane Binası (Zeybekoğlu, 2002).

4.2.2. Eskişehir'de konaklama

19. yüzyılın ilk yarısında Eskişehir'e uğrayan seyyahlar, kenti "cansız ve dikkat çekmeyen bir yer" olarak tanımlamışlardır. J. Mac. Kinneir ziyaretinde kalacak bir yer bulamayışını şöyle ifade eder (Güneş ve Yakut, 2007).

> "…şehre vardık. Müsellime fermanı gösterip kalacak yer istedik. Yarım saat avluda bekledikten sonra toprak evlerin arasında ahır gibi dar bir yere götürdüler. Bir başka yer istemek için uşağımı Müsellime gönderdim. Daha iyi bir yer yok Eskişehir'de demişler…"

Demiryolunun gelişinden önce ve sonra kente tekrar gelen seyyahlar kentte biraz daha canlı bir görünümün geldiğini ifade etmişlerdir (Güneş ve Yakut, 2007). Demiryolunun Eskişehir kentinde ticareti hızlandırması ile, bu dönemde yapılan ve kentin ilk sanayi

yatırımı olan Cer Atölyesi, daha sonra Cumhuriyet Dönemi'ndeki sanayi yatırımları ile kentleşme sürecinde, konaklama tiplerinin birtakım etkilerle Avrupa'da ve Türkiye'de geçirdiği dönüşümler çerçevesinde, Eskişehir'de zaman içerisinde yapılmış, kervansaray, han gibi geleneksel konaklama tiplerinden, rasyonel mimari ürünü otellere kadar değişen konaklama sürecine ait yapılar ele alınmıştır.

Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet Dönemi olmak üzere Eskişehir'de inşa edilmiş yapılar iki başlıkta ele alınmıştır. Cumhuriyet Dönemi başlığında incelenen konaklama yapıları şehir otelleri vasfındadır ve konumlarını belirleyen unsurlar Vanlı'nın (2006) şehir otellerinin bulunduğu çevrenin sosyal yapısı ile ilişkili olduğu ifadesini doğrular niteliktedir. Bu çevresel koşullar, geleneksel tiplerde ticari ilişkilerin sürdüğü bölgeler, sonraki dönem tiplerinde otogar, istasyon gibi kara ve demiryolu ulaşım araçlarına yakın bölgeler ve eski kent merkezi olan çarşı bölgesinin yani sıcak suların bulunduğu bölge olarak örneklenmektedir.

4.2.2.1. Cumhuriyet öncesi konaklama tipleri (Külliye, Kervansaray, Han)

Eskişehir kentinin antik çağlardan beri farklı dönemlerde değişen ticari yapısı, örneğin lületaşı ticareti 18. yüzyıldan itibaren Avrupa pazarları ile buluşmuş, 19. yüzyılda demiryolunun kente gelişi ile ticari yaşamın biraz daha hızlandığı bilinmektedir. Bu dönemde kente gelen yabancılar ve tüccarların konakladıkları yapılar kervansaray ve hanlardı. Kentte, Hüdavendigar Vilayeti Salnamelerinde bahsedildiği üzere, 1876 yılında 10 adet, 1883 yılında 15 adet, 1893 yılında 20 adet han olduğu bilinmektedir (Akbulut, 2008). Cuinet bu dönemde Eskişehir'de 25 han, 2'si istasyon çevresinde olmak üzere 4 lokantalı otelin varlığından söz etmektedir (Efe, 1998).

Cumhuriyet öncesi dönemde inşa edilmiş geleneksel konaklama yapılarına, bugün halen ayakta olan, Eskişehir'in ilk yerleşim bölgesi olan Odunpazarı'nda Osmanlı Dönemi'nde inşa edilmiş Kurşunlu Külliyesi'nde bulunan kervansaraylar, günümüzde restore edilerek kullanımına devam eden Atlıhan ve eski çarşı bölgesi olan sıcak suların bulunduğu bölgede günümüzde Büyükşehir Belediyesi'nin restore ederek kullandığı Taşhan binaları örneklenebilir. Geleneksel han, kervansaray yapıları dışında 19. yüzyıl sonunda

demiryolu etkisi ile inşa edilmiş yapılardan günümüze ulaşamayan, Alman Misafirhanesi ve Madam Tadia Oteli bilinmektedir.

Odunpazarı'nda yer alan Kurşunlu Külliyesi'nde Çoban Mustafa Paşa tarafından yaptırılan, külliyenin batı çeperinde farklı kotlarda iki adet kervansaray bulunmaktadır (Şekil 4. 32). Kuzey köşede yer alan büyük kervansaray 1526-1529 yılları arasında, güney köşedeki küçük kervansaray ise 1525 yılında yapılmıştır. Küçük Kervansaray (Şekil 4. 32) dikdörtgen planlıdır ve kesme taş ile inşa edilmiştir. Büyük Kervansaray dikdörtgen planlıdır, moloz taş ve köşelerde kesme taş ile iç bölümde sivri kemerli tuğla derzli inşa edilmiştir çeperlerinde 16 adet ocak nişi bulunmaktadır ve tonoz örtülüdür. Günümüzde restore edilerek sergi, nikah salonu, kültür merkezi gibi işlevlerle kullanılmaktadırlar.

a  b 

Şekil 4. 32. Kurşunlu Külliyesi ve çevresi: a) Kurşunlu Külliyesi, b) Küçük Kervansaray (https://www.eskisehirkulturenvanteri.gov.tr).

1850'li yıllarda, Eskişehir'in büyük toprak sahiplerinden Takattin Bey tarafından yaptırılan Atlıhan'a, çevre köy, kasaba, şehirlerden gelen tüccar, seyyah, köylülerin ve hayvanlarının konaklamaları için yapılmıştır. Kare planlı, iki katlı, avlulu olarak inşa edilen yapıda, avlunun ortasında su kuyusu, girişin karşısında ahır, sağında nalbant, çay ocağı, girişin solunda ortak kullanılan yatakhane bölümü, üst katta kiralanabilir, özel odalar bulunmaktaydı. Cumhuriyet Dönemi'nde de bir süre benzer işlevlerle kullanılan yapı, 20. yüzyılın ikinci yarısı önemini yitirmiş ve yıkılmış ve harap olarak kalmıştır. 2006 yılında restore edilerek (Şekil 4. 33). Lületaşı Sanatları Çarşısı olarak kullanılmaktadır (Anonim, 2016).

a 

b 

Şekil 4. 33. Atlıhan: a) Atlıhan, Giriş, b) Atlıhan, Avludan görünüş (http://www.odunpazari.bel.tr/odunpazaribelediyesi-11-atlihan_el_sanatlari_carsisi#fotogaleri[galeri31]/0/).

Vilayet Meydanı, Hükümet Konağı, Merkez Bankası, Ziraat Bankası, Garanti Bankası (eski Osmanlı Bankası) gibi yapıların bulunduğu kamusal merkez olarak tanımlanan bölge (Şekil 4. 32), 20. yüzyıl başlarında geçirdiği yangınlar sebebiyle eski dokusu kaybetmiş durumdadır (Çakmak, 2008). Sıcak sular bölgesine yakınlığı ve ilk dönem banka binalarının yer alması, bölgenin önceki dönemde ticari fonksiyonunu açığa çıkarmaktadır. Bu ticari hayatın konaklama yapılarından şehir içi hanlarına örnek olarak 19. yüzyılın sonlarında inşa edilmiş Taşhan binası (Şekil 4. 34) bulunmaktadır. Dikdörtgen planlı, iki katlı ve avlulu olan yapı, günümüzde çeperleri dışarı açılarak, dışarıdan kullanılan dükkanlar şeklinde dönüştürülmüş ve avlusunun üzeri kapatılarak bir dönem nikah salonu olarak kullanılmıştır.

a 
b 

Şekil 4. 34. Vilayet Meydanı ve Taşhan: a) Vilayet Meydanı hava fotoğrafı (Solda Taşhan), b) Taşhan (Çakmak, 2008) (http://www.eskisehir.net.tr/galeri/resim.asp?fotoid=5898).

Alman misafirhanesi olarak geçen yapı hakkında çok fazla bilgi bulunmamaktadır. Sarıöz (1997), bu yapının Sakarya Caddesi üzerinde, Yardım Severler Derneği'ne ait olduğunu ve bir dönem alt katında kadınlara dikiş kursu verildiğinden bahsetmektedir. Fotoğraftaki (Şekil 4. 35) "S" harfinin Singer'i temsil ettiğini söylemektedir. Aynı fotoğrafta Alman askerleri ve demiryolu işçileri evi anlamına gelen "*Deutsches Soldaten U. Eisenbahnerheim in Eski-cheir*" yazmaktadır. Bu durum yapının demiryolu inşaatı sırasında yapıldığını ortaya çıkarmaktadır.



Şekil 4. 35. Alman Misafirhanesi (Sarıöz, 1997).

1892 yılında demiryolunun Eskişehir'e gelişiyle, İstanbul'dan Ankara'ya seyahat eden tren – yalnızca gündüzleri hareket ederek- Eskişehir'de bir gece konaklar. Bu durum şehrin turizminin başlangıcı olarak tanımlanmaktadır. 1891 yılında Avusturya – Macaristan İmparatorluğundan gelerek Eskişehir'e yerleşen Madam, tren istasyonunun yakınlarında "*Hotel Tadia*" (Şekil 4. 36) adında bir otel açmıştır (Yılmaz ve Yetgin, 2013). Yapı, içinde küçük bir restoranı, bina ön cephesinde küçük bir bahçesi olan, ahşap karkas bir köşktür. Günümüze ulaşamamış otel binasından, Eskişehir'e gelen seyyahların seyahatnamelerinde, birçok edebi eserde ve gazete, dergi gibi yazılı kaynaklarda bahsedilmektedir.

> "Bu devirde bütün Anadolu için her gün, sabahları Haydarpaşa'dan bir tek tren kalkıyor ve banliyö istasyonlarına da uğrayarak ağır ağır, gacur gucur, aksama, geç vakit ancak Eskişehir'e varabiliyor. Oraya varınca bütün yolcular inmeye ve geceyi vagonlardan başka bir yerde geçirmeye mecburdurlar. Paralılar bir Alman kadının işlettiği otele giderler, parasızlar, civardaki hamama!
>
> Otel hayatına, alafranga yemeğe ve alafranga yeme usulüne alışamamış paralılar da hamamı tercih ederler ... Sabahleyin pek erken kalkıp trene yetişmek, daha önceden nevalesini de düzmek icap eder. Koca trende bavullu kimse yoktur;

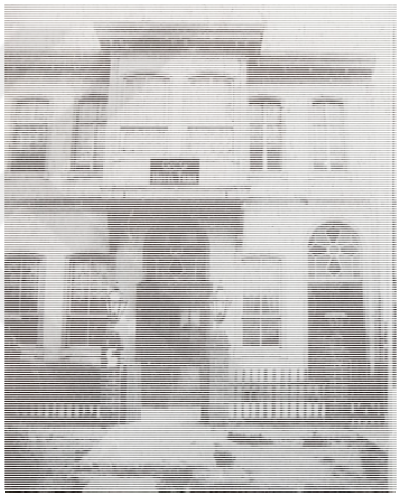
sepet, heybe, bohça ve en lüzumlu iki nesne: testi ve ibrik! Vagonli, vagon restoran? Direktör Hügnen: "Pöh, bu ahali daha iki yüz sene o ihtiyaçları hissedemez ve istifade kabiliyetine erişemez!" ve suratını asarak *Löbon* Pastanesi'nde şampanyasını yuvarlıyor ve yaprak sigarasının dumanını halkalıyor."

Refik Halit Karay (Kösebay, 2007).

"Eskişehir'de kisi trenden ayrılmak zorunda ve geceyi istasyona yakın bir otelde geçirmek zorunda. Ancak Eskişehir'deki gibi bir girişim hiçbir yerde yoktur, istasyondan birkaç adım ötede Madam Tadia tarafından işletilen küçük bir otel, tüm hatta çorbaları, börekleri ve sütlü kahvesiyle ünlüdür"

3 October 1905, *The Land of the Anatolian Railway* VI

The Times, 2, (Kösebay, 2007).

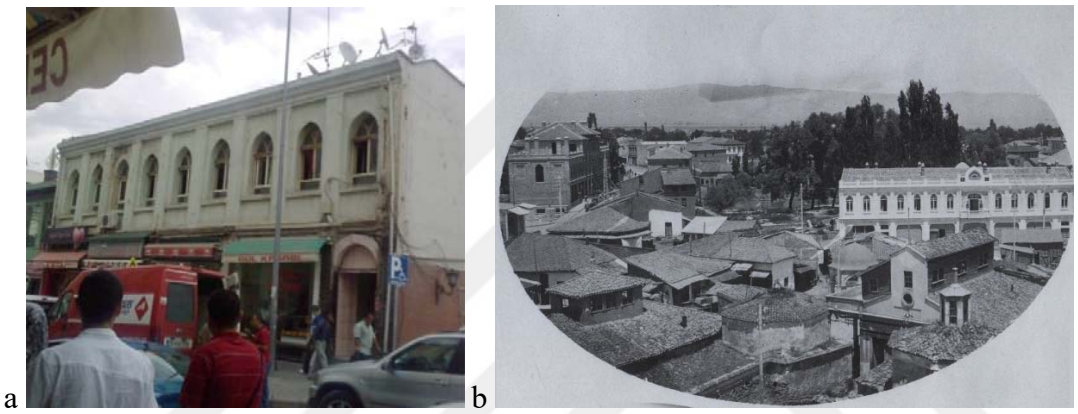
a  b 

Şekil 4. 36. Madam Tadia Oteli: a) Madam Tadia Oteli ile ilgili bir kartpostal (Yılmaz ve Yetgin, 2013), b) "Hotel Tadia" (Sarıöz, 1997).

4.2.2.2. Cumhuriyet Dönemi konaklama tipleri

Savaş ve işgal yıllarından, geçirdiği yangın ve tahribatlardan sonra Eskişehir durağan bir döneme girmiştir. Cumhuriyet Dönemi'nde yapılan sanayi yatırımları kente canlılık kazandırmıştır. Ülke genelinde olduğu gibi Eskişehir'de de modernleşme, ilerleme söylemleriyle mimaride de milli akımların örneklerin görülmektedir. Bu bölümde anlatılan Köprübaşı Palas Oteli, İstanbul Oteli, Porsuk Turing Oteli örneklenebilir. Ulusal akımlardan sonra İstanbul Hilton Oteli'nin rasyonel diline benzeyen ve ondan etkilenen oteller yapılmıştır. Eskişehir'de de 1950'lerden sonra Vanlı'nın (2006) petek doku tarifine uygun örnekler inşa edilmiştir. Bu bölümde incelenen Porsuk Oteli, Gamgam Otel ve Emek Oteli buna örnek verilebilir.

Köprübaşı Palas Oteli ve İstanbul Oteli: 1924 yılında inşa edilen Köprübaşı Palas Oteli, zemin katta dükkanlar üzerinde tek kat otel odalarından oluşmaktadır. Yapı sıcak sular bölgesi olan Köprübaşı'nda Porsuk Turing otelin karşısında bulunmaktaydı. Bir süre kıraathane olarak kullanıldıktan sonra günümüzde yıkılmıştır (Kedik, 2002). Aynı dönemde Köprübaşı'nda benzer tipolojide 1925 yılında yapılan İstanbul Oteli bulunmaktadır. Şekil 4. 37'de soldaki fotoğraf (a) Köprübaşı Palas Oteli sağdaki fotoğrafın (b) solunda Porsuk Turing Oteli'nin inşaatı, sağında İstanbul Oteli ve ortada Erler Hamamı'nın kubbeleri görünmektedir (Çakmak, 2008).



Şekil 4. 37. Köprübaşı Palas ve İstanbul Oteli: a) Köprübaşı Palas Oteli (Akbulut, 2008), b) İstanbul Otel (Çakmak, 2008).

Porsuk Turing Oteli: Cumhuriyet'in ilanından sonra 1925 senesinde il olan Eskişehir'e sağlık amacıyla hamamlara gelenlerle, sanayi eksenli gelen yatırımcıların konaklayabileceği, inşaatına 1927 yılında başlanan ve 1930 yılında açılan "Büyük Porsuk Otel" (Şekil 4. 38) adında bir otel inşa edilmiştir (Yılmaz ve Yetgin, 2013).



Şekil 4. 38. Porsuk Turing Oteli'nin ön cepheden görünüşü (Yılmaz ve Yetgin, 2013).

Kedik (2002), Porsuk Oteli'ni Birinci Ulusal Mimarlık Dönemi yapısı olarak nitelemiş ve yapıyı şu şekilde tanımlamıştır:

> "Porsuk Oteli, Porsuk Çayı'nın kenarında bulunan doğu-batı doğrultusunda dikdörtgen planlı bir yapıdır. Yapı, ana girişler doğrultusunda simetrik bir biçimde yarım bodrum üzerine üç kat olarak tasarlanır. Kuzey cephesinde zemin katta ana giriş yer alır. Bahçeden yükseltilmiş iki kollu bir merdivenle ulaşılan bu girişin karşısındaki güney cephede ikinci bir giriş yer alır. Girişlerin açıldığı dar koridorun iki yanında üst kata çıkan merdivenler, birinci katta iki koridor üzerinde aynı büyüklükte odalar yer alır. İkinci katta ise yapının tam ortasında geniş bir salon bulunur. Bu katın doğu ve batısında bir teras vardır. Pencereleri; zemin katta dikdörtgen, birinci katta sivri kemerli, ikinci katta Bursa kemerlidir. Birinci katın ortadaki bölümünde sivri kemerli bir kapı, ikinci katta ise terasa açılan sivri kemerli kapılar vardır. Yığma sistemde tuğla ile inşa edilen yapı, kimi bölümlerde ahşap döşeme ve tavanlı, Marsilya tipi kiremit kaplı çatı ile örtülüdür."

Yapı, 1940 yılından 1996 yılına kadar Eskişehir Belediyesi, 1996 yılından 2009 yılına kadar Tepebaşı Belediyesi Hizmet Binası olarak kullanılmıştır. 2012 yılında restorasyon projeleri tamamlanan yapı, günümüzde özgün işlevine geri döndürülmüştür.

Porsuk Oteli: Özgün işlevi otel ve iş hanı olan yapı "Porsuk Oteli" (Şekil 4. 39) olarak adlandırılmaktadır. 1955 yılında Emekli Sandığı tarafından açılan yarışmada Y. Müh. Mim. Vedat Dalokay'ın projesi seçilmiştir ve inşası 1958 yılında tamamlanmıştır. Bu binanın yapılması için valilikçe tahsis edilen arsada bulunan Gazi İlkokulu binası yıkılmıştır. 1960 İhtilali'nden sonra orduevi olarak kullanılmaktadır. 2001-2003 yıllarında binanın taşıyıcı sisteminde yapılan güçlendirmeye paralel olarak, karakteristik özelliği olan ön cephedeki balkonları kapatılmıştır (Özaslan, 2014).



Şekil 4. 39. Porsuk Oteli (Orduevi) (Karasözen ve Koca, 2010).

Karasözen ve Koca (2010), Porsuk Oteli'ni Modern Mimari'nin rasyonel anlayışta tasarlanmış bir örneği olarak tanımlamış ve şöyle anlatmışlardır:

> "Yapım tekniği betonarme karkastır. Yapı, zemin kat üzerinde yükselen yedi kattan oluşmaktadır. Uzun kenarı caddeye paralel olan dikdörtgenler prizması formunda bir kütleye sahiptir. Yapının ön cephesinin köşesine yakın bir noktadan otel girişi verilmiştir. Giriş üzerinde yer alan, "V" kolonların taşıdığı betonarme kubbeli camlı kütle, giriş saçağını oluşturmakta ve yapıya tanınabilirlik özelliği katmaktadır. İşhanı girişi ise, yapının diğer tarafındaki yan cephedendir. Zemin ve birinci katlar, ortak mekânlar ile yönetime ayrılmıştır. Zemin katın tamamen cam yüzeylerden oluştuğu görülmektedir. Birinci kat da düşeyde üst katların balkon bölmeleri hizasında bölünmüş tamamen cam yüzeylerden oluşmaktadır. Birinci kattan itibaren, yapıda sürekli çıkmalar yer almaktadır. Bu kat ile yatak katları arasında bir tesisat katı bulunmaktadır. Ön cephede tesisat katı zemin kat hizasında geriye çekilerek, fonksiyonun vurgulanması sağlanmıştır. Yatak katlarının cephelerinde, yatay ve düşeyde ızgara sisteminde bölünmüş balkonlar ön plana çıkmaktadır. Bu katlar ile teras katı, aralarında yer alan yatay dolu duvar yüzeyi ile birbirinden ayrılmaktadır. Teras katında ise, yatay bir şeffaflık hakimdir. Yan cephelerde ve kısmen ön cephede yer alan düşey ızgaralı boşluklar, yapının yatay hatlarını dengelemektedir."

Gamgam Otel (Büyük Otel): 1957 yılında inşaatına başlanan Gamgam Otel ve Lokantası 1960 yılında çalışmaya başlamıştır. Tekirdağ ve Eskişehir'de Gamgam Un Fabrikaları'nın sahibi, Yugoslavya göçmeni muhacirlerden İlyas Gamgam tarafından kurulur. Zaman içerisinde birkaç kez el değiştiren otel 1980'li yıllarda değişiklikler geçirerek bugünkü Büyük Otel halini almıştır ve halen işletilmektedir (Şekil 4. 40).

a  b 

Şekil 4. 40. Gamgam Otel (Büyük Otel): a) Yapıldığı dönemde Gamgam Oteli, b) Günümüzde Büyük Otel (Eskişehir İl Yıllığı 1967), (Özel ve Türktarhan, 2013).

Emek Oteli: 1960 yılında Emekli Sandığı'nın açtığı "Eskişehir Emek Oteli ve Otogarı" yarışmasında, kazanan AHE Grubu'nun (Kemal Ahmet Aru, Mehmet Ali Handan, Aydın Tekin, Hande Çağlar, Yalçın Emiroğlu, Altay Erol) projesinin inşaatı 1964 yılında tamamlanmıştır. Emek Otel de (Şekil 4. 41) Porsuk Oteli gibi uluslararası üslubu temsil etmektedir (Karasözen ve Koca, 2010).

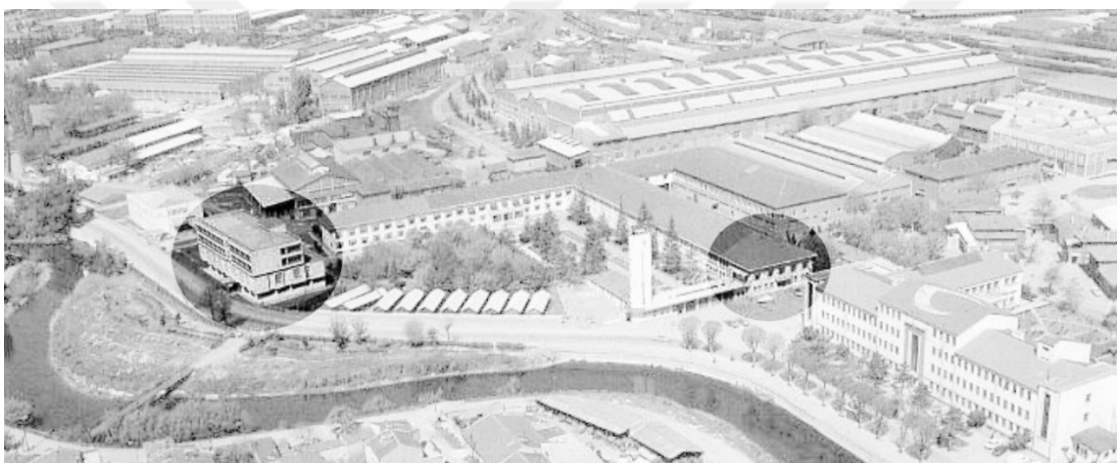


Şekil 4. 41. Eskişehir Emek Oteli (Eskişehir İl Yıllığı, 1973).

Anadolu'da konaklama sürecinin anlatıldığı bölümde de değinildiği gibi Cumhuriyet Dönemi'nde bir konaklama tipi de sanayi yerleşkeleri içinde olmak üzere misafirhane yapılarıdır. Şeker Fabrikası'nın misafirhane binası (Şekil 4. 42) önceden idari bina olan yapının dönüştürülmesi ile elde edilmiştir. Bu binanın içinde bir de kütüphane olduğundan söz edilmektedir (Oğur, 2015). Bunun dışında 1970'lerde inşa edilmiş, tezin odak yapısı olan TÜLOMSAŞ misafirhane binası bulunmaktadır. Beşinci bölümde misafirhane binasının ayrıntılı tanımına yer verilmiştir. Yeni misafirhane binası inşa edilene kadar "Cer Yemekhane" binasının bir bölümü (Şekil 4.43) misafirhane olarak kullanılmış (Şekil 4.44) daha sonra (1982 yılına ait bir projede) bu bölüm lojmana dönüştürülmüştür (Ek Açıklamalar – C, D).



Şekil 4. 42. Eskişehir Şeker Fabrikası (Eski idari bina) Misafirhane Binası (Oğur, 2015).



Şekil 4. 43. Misafirhane binası (solda) ve eski misafirhane bölümü (sağda), (Yatağan, 2013).



Şekil 4. 44. Eski misafirhane bölümü (Özkut, Özaslan, 2009).

5. BULGULAR VE TARTIŞMA

Dördüncü bölümde sanayileşme, kentleşme süreci ile gelişen, değişen toplumsal hayatın mekânsal karşılıkları olan sosyokültürel yapı tipolojileri ve bu tipolojiler içerisinden konaklama yapılarının gelişimi irdelenmiştir. Amerika'da bir dönem oluşmuş 'Şirket Şehir' yaklaşımı sanayi yerleşkelerinin Türkiye'de de uygulandığı görülmektedir. Bu sanayi yerleşimleri altyapı, eğitim, sağlık, barınma, rekreasyon gibi olanakları ile kentsel bir model olmuşlar ve bulundukları şehirleri etkilemişlerdir. Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen bu fabrikaların, Batı'nın yalnızca teknolojisini değil, yaşam şeklini de tekrar ettikleri görülür.

Eskişehir'de Osmanlı Dönemi'nden kalma Cer Atölye'si (bugünkü TÜLOMSAŞ) ve Cumhuriyet Dönemi sanayi yatırımlarından Şeker Fabrikası gibi kuruluşlar kentleşmeyi ve toplumsal hayatı etkilemişlerdir. Eskişehir'in en eski sanayi tesisi olan TÜLOMSAŞ'ın yerleşkesinde bulunan misafirhane binasının, kentteki diğer konaklama yapıları ile ilişkilerini tartışmak hedeflenmiştir. Bu noktada 5.1. bölümünde misafirhane binasına ait özellikler betimlenmeye çalışılmıştır. 5.2. bölümünde ise bu özellikler üzerinden, seçilen diğer konaklama yapıları ile karşılaştırmalar yapılmıştır. Bu karşılaştırmalar sosyal donatı ve yapı özellikleri olmak üzere iki alt bölümden oluşmaktadır. Sosyal donatı bölümünde yapıların, konaklama fonksiyonu dışında barındırdığı fonksiyonların kentle ve birbirleriyle ilişkileri çözümlenmeye çalışılmıştır. Yapı özellikleri bölümünde yapılan değerlendirmede yapıların konaklama bölümlerine ait plan kurguları, inşa tekniklerini, taşıyıcı sistem elemanlarını içeren strüktürel kurgu ve yapıların kütle hareketleri, dönemleri için belirgin mimari kimlikleri olan cephe düzenlerini içeren cephe kurgusu başlıkları üzerinden ele alınmıştır.

5.1. TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısı

İnşa tarihi net olarak bilinmemekle birlikte yapı, sözel kaynaklardan edinilen bilgilere göre 1970'li yıllarda inşa edilmiştir. 1978 yılına ait kurum arşivinde bulunan bir karar defterinde, aynı yıl için bir işletme talimatı kararına rastlanmıştır (Ek Açıklamalar-E). İlk inşa edildiği dönemde zemin, 1. ve 2. kat olmak üzere toplam 3 kattan oluşmaktadır. 1984 yılına ait karar defterinde (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2009) yapının ihtiyaca cevap

vermediği gerekçe gösterilerek bir kat ek yapılmasına karar verilmiş ve yapı 4 katlı hale gelmiştir (Ek Açıklamalar-F). Zemin ve 1. katlarda düşeyde aynı izi takip eden, aynı büyüklükte iki salon bulunmaktadır ve salonlar zaman içerisinde değişen ihtiyaçlara göre farklı düzenlemeler geçirmiştir. Bunlardan bazıları 1981 yılına ait karar defterinde (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2009) "ELMS Misafirhane ve Sosyal Tesisin 1980 Yılı Bilançosu hakkında" adlı konuya ait kararda "…Misafirhane alt dinlenme, üst yemek, şeref salonu, Müessese Müdürü çalışma odası…" şeklinde belirtilmiştir (Ek Açıklamalar-G).



Şekil 5. 1. Uydu görüntüsü üzerinde misafirhane binasının konumu (Kırmızı noktalar fabrika girişlerini ifade etmektedir. Sağ üstte istasyon binası, sağ altta da Hava Hastanesi'nin bir bölümü görünmektedir) (Google Earth, 2019).

Yapı, yerleşkenin güneybatı yönünde, Ahmet Kanatlı caddesi üzerinde, TÜLOMSAŞ üretim sahasının ana giriş kapısına yakın olarak konumlandırılmıştır. Dikdörtgen formlu bir plan şemasına sahip yapının çevresinde sürekli bir tretuvar bulunmaktadır. Yapının 4 çevresinde, tretuvarın dışında doğal peyzaj öğelerinin bulunduğu

ön, arka ve yan bahçeler bulunmaktadır. Bahçelerin tüm yüzeyinde bahçe duvarları ve bu duvarların üzerinde devam eden bitki, ağaç gibi peyzaj unsurları mevcuttur. Yerleşkenin çeperinde yer almaktadır ve asıl girişi dışarıdan, cadde tarafından, olmasına karşın, fabrika sahasından da kontrollü geçiş yapılabilmektedir. Bunun sebebi yapının hem içeriden hem dışarıdan kullanılabilecek işlevler barındırmasıdır (Şekil 5. 1).



Şekil 5. 2. Misafirhane yapısının hava fotoğrafı (Eskişehir Valiliği "Eskişehir Tanıtım Videosu", 2014).

Güneybatı–batı yönüyle kuzeydoğu–doğu istikametinde konumlanan dikdörtgen planlı misafirhane binasının (Şekil 5. 2), ana girişinin bulunduğu ön cephesi güney yönüne bakmaktadır. Yapının taban oturum alanı, yan yüzeylerde 20,10 m, ön ve arka yüzeylerinde 40,40 m uzunluğunda olmak suretiyle, 812,04 m^2'dir. Otel bölümünü oluşturan 2.ve 3. katlar, yan cephelerde 15,50 m, ön ve arka cephelerde 42,40 m uzunluğunda olmak üzere toplam inşaat alanı 2.938,48 m^2'dir. Yapının ön ve arka bahçe mesafeleri 7,00 m, sol yan bahçesi yaklaşık 40,00 m ve sağ yan bahçesinin yaklaşık 10,00 m 1998 tarihli elde edilen vaziyet planında, geniş olan sol yan bahçesinde sahne, havuz, veranda gibi öğelerin bulunduğu gözlenmiştir ve burada birtakım düğün, kutlama, eğlence gibi etkinliklerin yapıldığı bilinmektedir.

5.1.1. Sosyal Donatı

TÜLOMSAŞ üretim sahası iki kontrollü giriş bölümü bulunan dışa kapalı bir yerleşkedir. Yerleşkenin dışında güneybatı yönünde lojmanlar, kuzeydoğu yönünde lojmanlar, Demirspor lokali (eski Toplanlı Evi) ve hastane bulunmaktadır. Yerleşkenin üretim sahası içinde olup, yerleşke dışı ile ilişkili olan, günümüzde devrim müzesi olarak kullanılan eski kreş binası ile misafirhane binası bulunmaktadır. Misafirhane yapısı çift yönlü olarak yerleşkenin içinden ve dışından kullanılmaktadır. Bu iki yönlü kullanım konaklama işlevi dışında yapıda başka işlevlerin bulunmasına yol açmıştır.

1952 yılında inşa edilen, sinema gösterimi, müzik dinletileri, düğün gibi etkinliklerin yapıldığı iki salonlu bahçeli, günümüzde Demirspor lokali olarak kullanılan Toplantı Evi'nin işlevleri misafirhane binasında toplanmıştır. Misafirhane binasında zemin ve 1.katta iki adet çok amaçlı büyük salon bulunmaktadır. Bu salonlar ve yapının bahçesi çeşitli etkinliklerin yapıldığı alanlar olarak hizmet vermiştir. Çok amaçlı salonlardan biraz daha küçük boyutlu, özel konuklara yönelik yemek salonu ve şeref salonu bulunmaktadır. Zemin katta amfi düzeninde bir brifing salonu yer almakta ve kütüphane bölümü ile fabrikanın içeriden kullanımına yönelik işlevlere örneklenebilir. Yapıda zemin ve 1.katta olmak üzere depoları ile birlikte, salonlara hizmet veren mutfak bölümleri bulunmaktadır.

5.1.2. Yapı özellikleri

TÜLOMSAŞ misafirhane binasına ait bilgiler, bu başlık altında üç alt konuda ele alınmıştır. 5.2.2 bölümünde yapılan karşılaştırmada kullanılan plan kurgusu, strüktürel kurgu ve cephe kurgusu alt başlıkları ile misafirhane binasının yapı özellikleri tanımlanmıştır. Yapının konumu, çevre ilişkileri, kütle hareketleri, konaklama ve diğer kullanımları, aks aralıkları, yatay, düşey taşıyıcı sistem elemanları, inşa tekniği, cephe karakteri ve elemanları anlatımlarına yer verilmiştir.

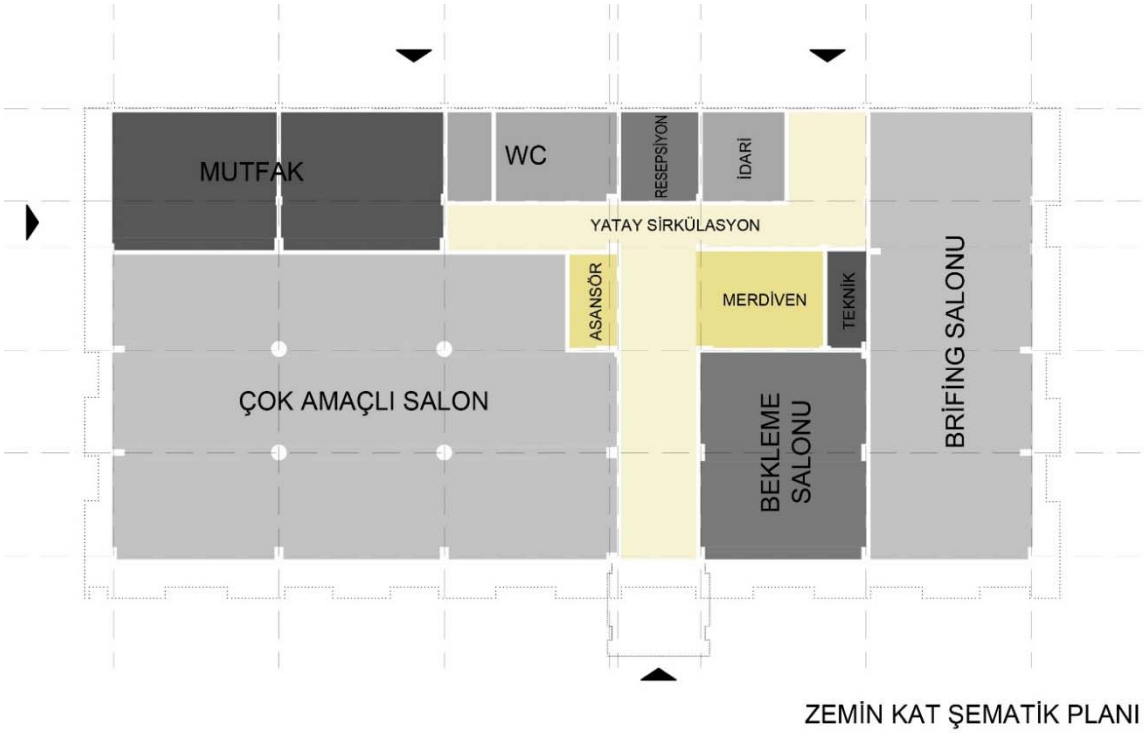
5.1.2.1. <u>Plan kurgusu</u>

Yenilerde oluşum çalışmaları devam eden kuruma ait arşivde bulunan, 1978 – 1985 yılları arasındaki karar defterlerinde misafirhane binası yıllık bilançolarında belirtildiği

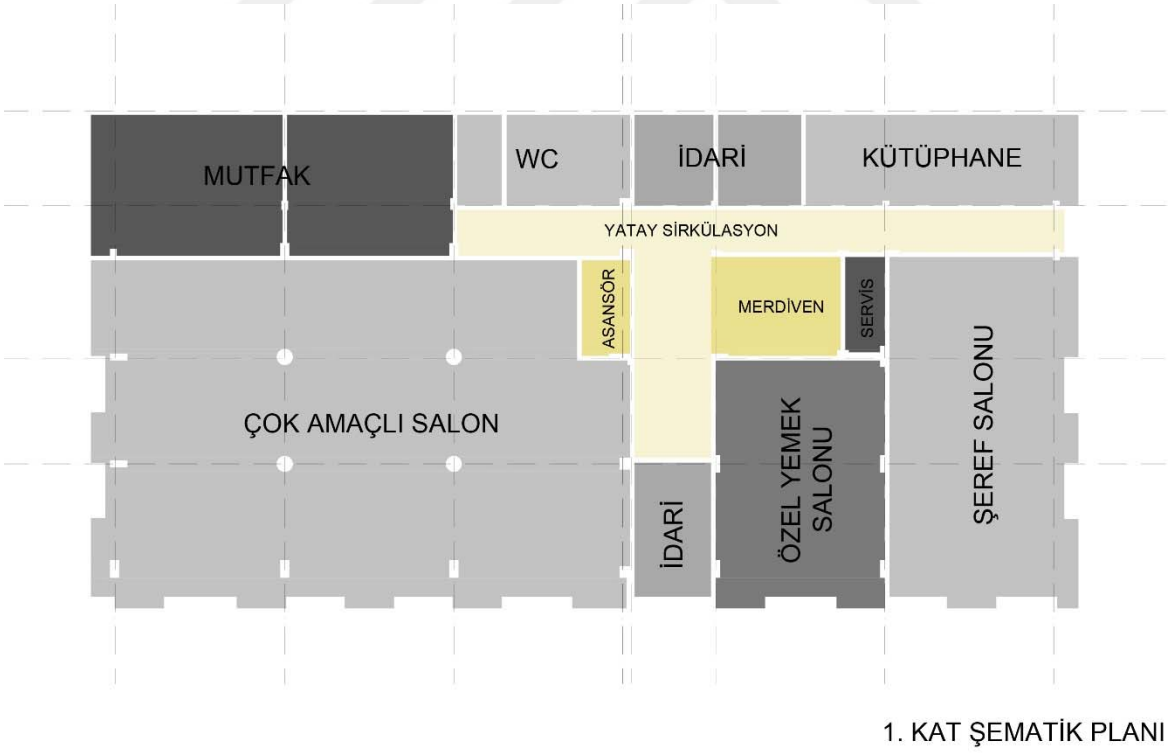
üzere, farklı dönemlerde gelişen ihtiyaçlara göre birtakım tadilatlar olduğu bilinmektedir. Kurum arşivlerinde bulunan, yapıya ait eski planlarda birbirinden farklı birçok plan şeması çalışıldığı görünmektedir. Bunların uygulanıp uygulanmadığı bilinmemektedir.

Dikdörtgen planlı yapı 4 tam, 1 yarım (hol) yatay akslar ve 5 tam, 1 yarım (hol) dikey akstan oluşmaktadır. Yapının zemin katında, ön cephe ve sol yan cephe hatlarına temas eden 3 yatay ve 3 dikey tam akstan oluşan bir çok amaçlı salon, sol yan cephe ve arka cephe hatlarına temas eden 1 tam, 1 yarım yatay, 2 tam dikey akstan oluşan, içinde servis asansörü, merdiveni, malzeme deposu ve servis alanı bulunan bir mutfak, arka cephe hattına temas eden 1 tam yatay ve dikey akstan oluşan ıslak mahaller, ön, arka ve sağ yan cephe hattına temas eden 4 tam, 1 yarım yatay ve 1 tam dikey akstan oluşan, bir bölümü amfi düzeninde kotlandırılmış, sahnesi olan bir brifing salonu, ön cephe hattına temas eden 2 tam yatay 1 tam dikey aks aralığında oturma / bekleme odası bulunmaktadır. Ön cephesinde bulunan ana giriş aksının ortasında sol tarafta, sonradan eklenmiş asansörü, sağ tarafta merdiveni, merdiven altında ana hole açılan bir mescit ile, arka kapısının bulunduğu hole açılan bir teknik oda, ana aksta giriş kapısı karşısında arka cephe hattına temas eden resepsiyon bölümü ve bir ofis mahalli bulunmaktadır. Brifing salonuna da arka kapının olduğu holden ulaşılmaktadır. Arka cephe hattında mutfak biriminin servis ve malzeme deposuna açılan bir kapı ve sol yan cephe hattında doğrudan mutfak birimine açılan bir kapı bulunmaktadır (Şekil 5.3).

Binaya ait ulaşılan eski projelerde farklı kullanımlar gözlemlenmiştir. Sonradan eklenmiş mevcut asansörün bulunduğu bölüm daha önce vestiyer / resepsiyon olarak kullanılmıştır. Mevcut resepsiyon bölümünün bir dönem ıslak mahal olduğu, bir dönem berber olarak kullanıldığı, başka bir dönemde de ofis olarak kullanıldığı bilinmektedir. Resepsiyonun yanında bulunan ofis birimi de bir dönem berber olarak kullanılmıştır. Çok amaçlı salonun ve oturma, bekleme salonunun diğer projelerde içinde bir bar ünitesinin de olduğu mekânlar olarak düşünüldüğü, fakat ne kadarının uygulandığı bilinmemektedir. Oturma bölümünün bir dönem dinlenme ve lobi gibi işlevlendirildiği görünmektedir (Ek Açıklamalar-H, I, İ, J).



Şekil 5. 3. Misafirhane binasına ait şematik zemin kat planı.

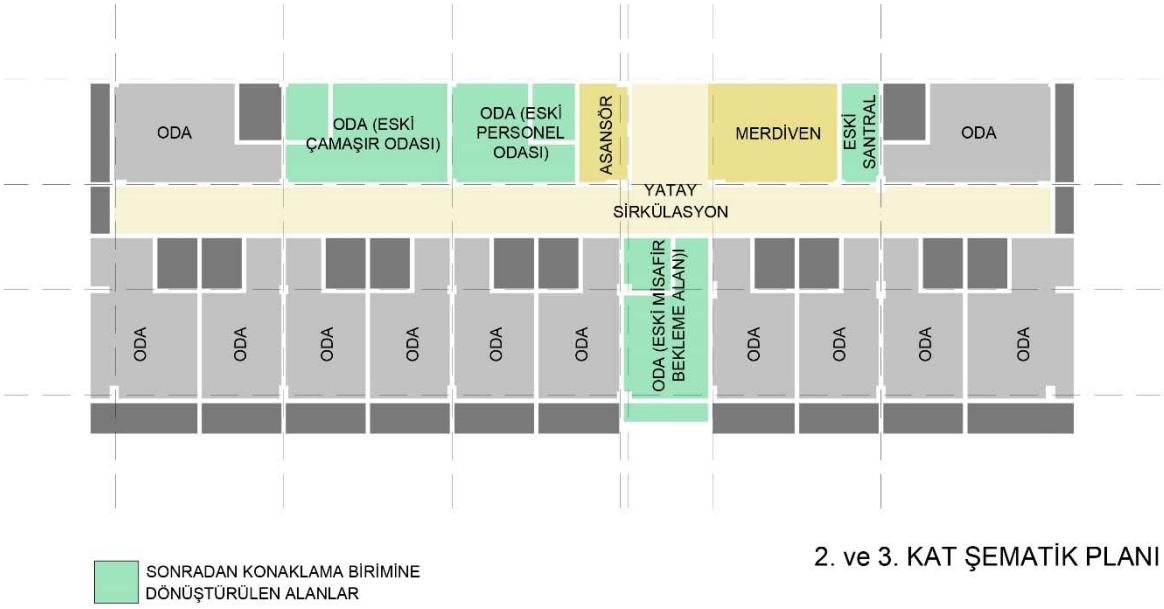


Şekil 5. 4. Misafirhane binasına ait şematik 1. kat planı.

Yapının 1. katında yan cephelerde zemin kat cephe hattından 1,00 m, ön cephede zemin kat cephe hattından 1,60 m çıkma yapılmıştır. Zemin katta bulunan çok amaçlı salon,

mutfak ve ıslak hacimler 1. katta da aynı konumda yinelenmiştir. 1. katta arka cephe hattına temas eden idari ofis, muhasebe gibi bölümlerin yanında bir de kütüphane mahalli bulunmaktadır. Zemin kattaki oturma salonunun üzerinde 1. katta bir özel yemek salonu bulunmaktadır. Zemin kattaki brifing salonunun kısmen üzerine gelecek şekilde, içinde servis mekânının da bulunduğu bir şeref salonu bulunmaktadır (Şekil 5.4). Farklı tarihlerdeki projelerde özel yemek salonu, kütüphane ve şeref salonlarının, boyutlarının, işlevlerinin ve mobilyalarının değiştiği gözlemlenmiştir (Ek Açıklamalar – K, L).

Yapının 2. ve 3.katları arka cephe yönünden 1 tam ve 1 yarım yatay aks kadar eksiltilerek cephe hattı içeri çekilmiştir. Çekilen bölümde bir teras oluşturulmuştur. Bu katlarda, yapıldığı yıllarda farklı yatak sayıları ve çeşitleri ile 12 adet otel odası, şimdiki asansörün bulunduğu noktada eskiden olan bir vestiyer birimi, bir dönem servis, bir dönem telefon santrali olarak kullanılmış küçük bir hacim, sonradan otel odasına dönüştürülmüş bir misafir dinlenme alanı, personel yatak odası ve çamaşır ütü odası bulunmaktadır (Şekil 5.5). Yapının 2. katından şimdiki asansör ve merdivenin bulunduğu düşey sirkülasyon çekirdeğinden birkaç basamaklı bir merdiven ile, zemin katın ıslak mahallerinin ve mutfağın üzerinde bulunan terasa çıkılmaktadır. Mevcut durumda misafir bekleme hacmi, personel, ütü ve servis alanları iptal edilerek otel odalarına dönüştürülmüş ve kattaki oda sayıları 15 adet olacak şekilde toplamda 30 adet olarak artırılmıştır (Ek Açıklamalar – M, N, O).

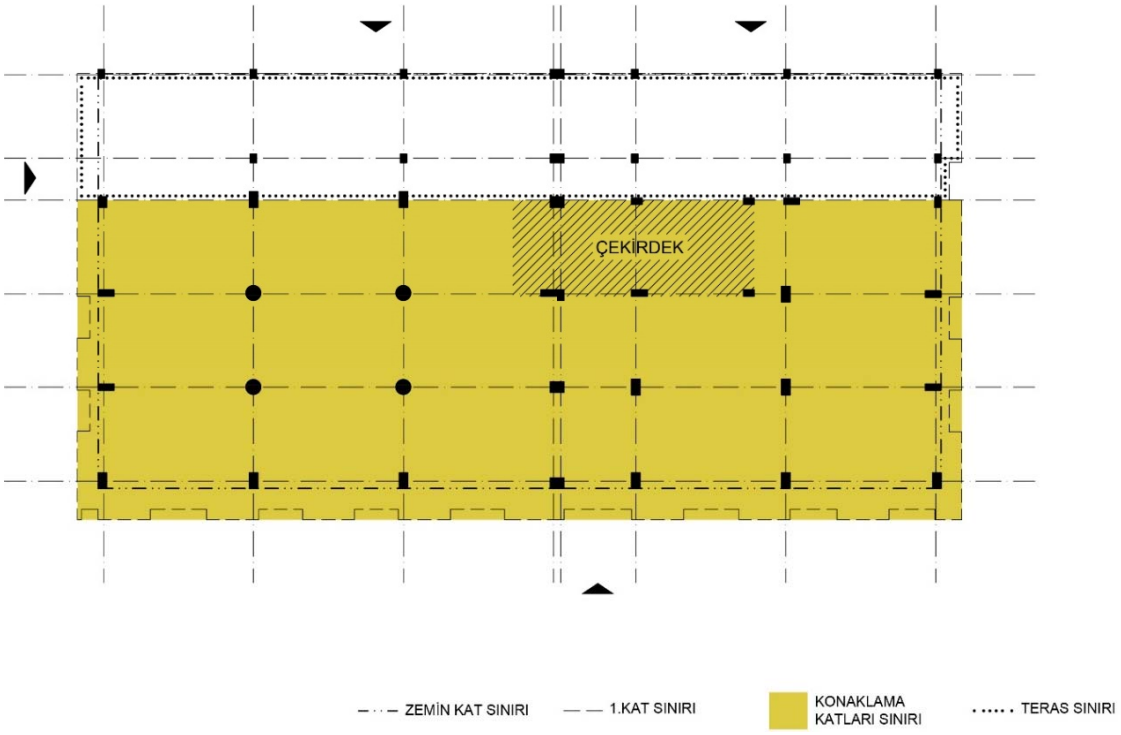


Şekil 5. 5. Misafirhane binasına ait şematik konaklama katları planı.

Yapının düşey sirkülasyon bölümünü oluşturan çekirdek 3.katın üzerinde devam ettirilerek çatıya çıkış ve asansör makine dairesi bölümü oluşturulmuştur. Çatı bölümün tüm çevresinde parapet duvar yükseltilmiştir. Yapıya iklim koşullarından dolayı, sonradan düşük eğimli bir çatı yapıldığı görünmektedir.

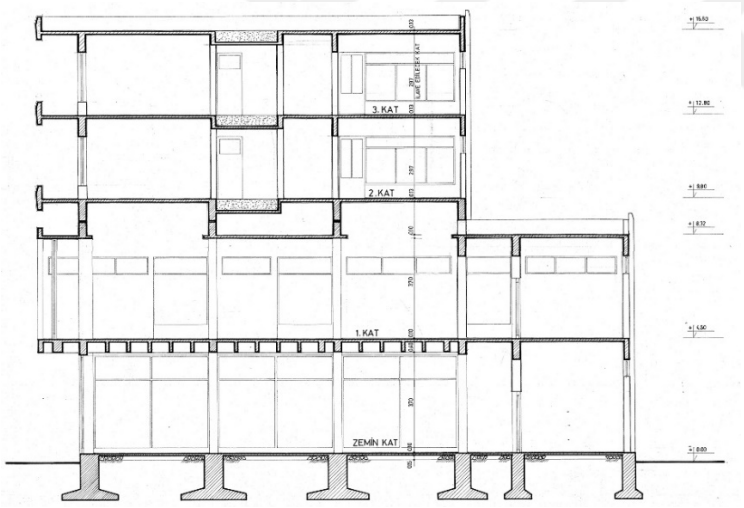
5.1.2.2. Strüktürel kurgu

Betonarme karkas olarak inşa edilen yapı, arasında dilatasyon bulunan iki bölüm olarak inşa edilmiştir. Bu bölümlerin uzunlukları sol yan cephe hattından sağ tarafa ana giriş bölümüne kadar 22,00 m ve sağ yan cepheden sola doğru ana giriş bölümünü de içerecek şekilde 18,40 m boyundadır. Tam dikey aks diye ifade edilen açıklıklar ön ve arka cephe hatlarına dik olan akslardır ve 7,20 m genişliğindedir. Yarım dikey aks olarak ifade edilen aks ana girişin olduğu akstır ve 3,60 m genişliğindedir. Tam yatay aks olarak ifade edilen akslar yan cephe hatlarına dik olan akslardır ve genişlikleri 4,00 – 4,20 m aralığındadır. Yarım yatay aks ise ana hole dik olan holü oluşturan akstır ve 2,00 m genişliğindedir. Zemin ve 1. katlarda bulunan çok amaçlı salonu yatay ve dikey bölen 2'şer adet aksın kesiştiği noktalardaki düşey taşıyıcı elemanları olan kolonlar dairesel kesitlidir. Yapının diğer bölümlerindeki tüm düşey taşıyıcıların kesitleri dikdörtgen geometridedir (Şekil 5.6).



Şekil 5. 6. Misafirhane binası taşıyıcı sistem şematik planı.

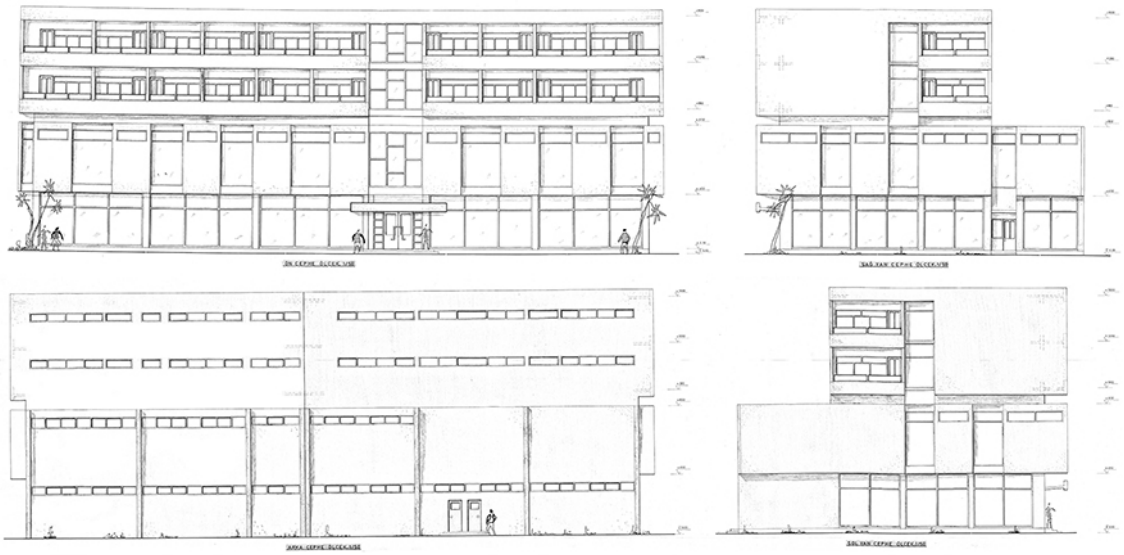
Yapının tamamında aks aralıkları fazla olmadığından döşeme kalınlıkları ve yatay taşıyıcı elemanları olan kirişlerin kesitleri normal aralıklardır. Döşeme kalınlıkları 10-13 cm arasında değişmektedir. Zemin ve 1. kattaki çok amaçlı salonun nispeten geniş aks aralıkları bulunduğundan, 1. katın döşemesinde, 40–70 cm aralıklarla genişlikleri fazla olmayan ve birbirine paralel kirişçiklerin (dişlerin) ana kirişlere oturtulması ile oluşan "dişli (nervürlü) döşeme" yapıldığı görülmektedir. Zemin katın yüksekliği 3,70 m uzunluğundadır. 1. kat yüksekliği de en alt noktada 3,70 m, en yüksek olduğu noktada 5,28 m uzunluğundadır. Kat yüksekliğinin değişme sebebi 2.ve 3. kattaki otel odalarında bulunan ıslak hacimlerde yapılan düşük döşemeden kaynaklanmaktadır. 1. katın tavanında, 2. katın döşemesinden ayrı olarak, tesisat boşluklarının oluşturulduğu ek döşemelerin olduğu gözlenmiştir. Zemin ve 1. katta yatay taşıyıcıları kapatacak şekilde asma tavanlar bulunmaktadır. 1. kattan itibaren arka cephe hariç, yan cephelerde 1,00 m, ön cephede ise 1,60 m kadar sürekli çıkma yapıldığı görülmektedir (Şekil 5.7).



Şekil 5. 7. Misafirhane binasına ait 1984 tarihli projenin en kesiti (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2019).

5.1.2.3. Cephe kurgusu

Zaman içerisinde ihtiyacı karşılamadığı düşünülerek yapılan değişimler ve ekler ile cephe düzeninde, giriş saçağı, kapı, pencere ve doğramalarda boyut, malzeme ve adet itibari ile değişiklikler olduğu gözlemlenmiştir. Tarihleri kayıtlı olmayan eski projelerde çizildiği şekilde daha fazla pencere boşluğu olduğu bilinmektedir (Şekil 5.8). Sonradan kapatılmış olacağı gibi yerinde projeden farklı olarak da inşa edilmiş olabileceği düşünülmektedir.



Şekil 5. 8. Tarihi bilinmeyen projelere ait eski dönem cephe çizimleri (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2019).

Zemin katta dikdörtgen formlu çift kanatlı metal ana giriş kapısının önünde, dört adet kare kesitli kolonun taşıdığı bir giriş saçağı bulunmaktadır. Giriş saçağının, eski projelerde, üst katta yapılan çıkma ile aynı derinlikte olduğu gözlenmiştir. Mevcut saçak, 1. katta yapılan cephe hareketiyle biçimsel olarak benzemektedir.

Zemin kat cephe hatlarına dik olarak 1.kattan itibaren sürekli çıkmalar bulunmaktadır. 1. katta ön ve yan cephelerde cephe hattı tekrarlı ve parçacıl biçimde geri ve ileri çekilerek bir cephe hareketi üretilmiştir. 2. ve 3. katlar, 1. katın üzerinde yapılan ikincil bir döşeme ile kütle olarak 1. kattan koparılarak vurgulanmıştır. Bu durum aynı zamanda farklı işlevlerin vurgulanmasına yönelik bir hamle olduğu söylenilebilir.

Arka cephelerde taşıyıcı olmayan duvarlar cephe hattından 20 cm kadar içeri çekilerek inşa edilmiş ve kolonlarla bir cephe hareketi üretilmiştir. 3. kat seviyesinde teras bölümünde kolon uçları, parapet duvarını geçtiği noktada eğik olarak sonlandırılmıştır. Eski projelerde arka cephelerde ağırlıklı olarak bant pencerelerin kullanıldığı gözlenmiştir. Sonradan yapılan odalar ve odaların ıslak mahalleri için açılan pencereler arka cepheye düzensiz bir görünüm sağlamaktadır. Tüm cephelerde sonraki yıllarda yapılan değişiklikler Şekil 5. 9’ da işaretlenmiştir.

İşlevine bağlı olarak ve doğası gereği birimlerin yan yana sıralanmasından oluşan misafirhane binasının 2. ve 3. katı olan konaklamaya ait bölümde odaları ayıran duvarlar, sürekli devam eden balkon parapetleri ile cephe bütününde ızgara örüntüsü şeklinde gridal bir düzen oluşturmaktadır. Yapıda kütle hareketleri ile sağlanan sade, yalın bir cephe dili bulunmaktadır. Yapının ilk döneminde, sonradan odaya dönüştürülen mekânlar hariç, konaklama birimlerinin tümü balkonlu olarak oluşturulmuştur. Yapıya, Porsuk Çayı'nın yay çizdiği bir yerde, yayın merkez noktası sayılabilecek şekilde konumlandığı için manzara faktörü ile, arka cephe hariç, 3 yönde konaklama birimi yerleştirilmiştir.



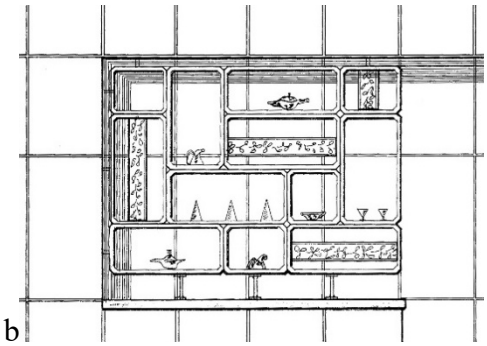
Şekil 5. 9. Yapılan değişikliklerin 1984 tarihli projenin görünüşleri üzerinde gösterimi (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2019).

Yapının tüm cephe yüzeylerinde fuga izlenimi veren sıva ile oluşturulmuş yatay ve düşey çizgisel izler bulunmaktadır. Bu izler pencere boşluklarını birleştirmekte ve vurgulamaktadır. Dış mekânda özellikle süslemeye yönelik bir yaklaşım görülmemekle birlikte, otel kütlesinin alt kattan kopuşu, 1. kattaki cephe hareketleri, arka cephedeki taşıyıcı olmayan duvarların cephe hattından geri çekilmesi ve kolonların uçlarının eğik olarak sonlandırılması süsleme kapsamında değerlendirilebilir (Şekil 5. 10).

a  b 

Şekil 5. 10. Cephe hareketleri, fuga ve kolon uçları: a) Ön cephe, b) Arka cephe (Özel çekim, 2019).

İç mekânda eski tarihli projelerde verilen detaylarda yapıda sabit olmayacak şekilde birtakım elemanlar görülmektedir. 1985 tarihli bir projede yapılan resepsiyon ve lobi bölümüne ait perspektifte, resepsiyon bankosunun bina kütlesine ve cephe karakterine benzer bir yaklaşımda üretildiği görünmektedir. 1979 tarihli oturma salonu düzenleme projesinde bulunan servis bölümünü şeref salonundan ayıran sergi rafına dair bir görünüşe rastlanmıştır (Şekil 5. 11). Yapının cephe kurgusu gibi eski dönem iç mekân öğeleri de öklidyen geometrilerle yatay, düşey çizgilerle yalın bir yaklaşımdadır.

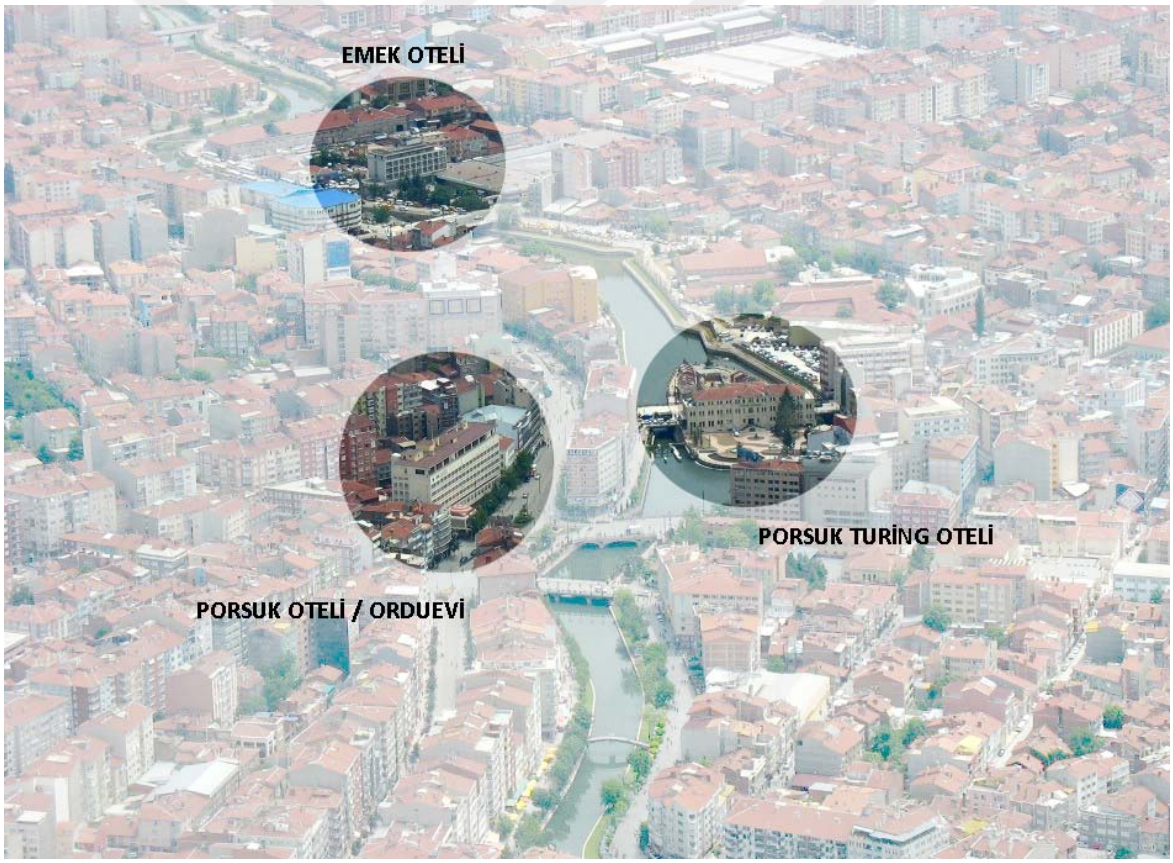
a  b 

Şekil 5. 11. Perspektif ve görünüş: a) 1985 tarihli projedeki perspektif, b) 1979 tarihli projedeki görünüş (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2019).

5.2. TÜLOMSAŞ Misafirhane Yapısının Değerlendirilmesi

TÜLOMSAŞ misafirhane yapısının değerlendirilmesi, yapı ile seçilen benzer yapılar arasında yapılan karşılaştırma çalışması, sosyal donatı ve yapı özellikleri olmak üzere iki başlık altında ele alınmıştır. Sosyal Donat başlığı altında, seçilen yapıların konaklama ana fonksiyonu dışında barındırdığı yan işlevler ve bu işlevlerin, yapıların inşa edildiği dönemde

kentle, yerle ve birbirleriyle olan ilişkileri üzerinde durulmuştur. Yapı özellikleri başlığı altında, yakın süre aralıklarla inşa edilmiş Porsuk Otel, Emek Otel ve TÜLOMSAŞ misafirhane yapısının plan, strüktür, cephe ve süsleme elemanları özelinde tespitler yapılarak değerlendirilmiştir. Porsuk Oteli'nin günümüzde orduevi olarak kullanılması, Emek Oteli ve birlikte inşa edilen otogar binaları günümüzde terk edilmiş halde olduğundan bu yapılara ilişkin bilgiler sözlü tarih görüşme yöntemi ile oluşturulmuş kaynaklar ve eski fotoğraflara dayanmaktadır. Ele alınan yapılardan Madam Tadia Oteli dışında hepsi Porsuk Çayı ile ilişkili olarak konumlanmaktadır (Şekil 5. 12). Yapıların farklı dönemlerde geçirdiği değişikliklerden bahsedilmektedir fakat Emek Oteli'nin ortak tuvalet ve banyolu odalarının bulunduğu ilk inşa edildiği hali bilinmediğinden, karşılaştırma çalışmasında yapının tadilat sonrası terk edilene kadar kullanılan hali ele alınmıştır.



Şekil 5. 12. Porsuk Oteli, Turing Otel ve Emek Otel'in konumunu gösteren hava fotoğrafı (http://wowturkey.com/t.php?p=/tr119/Alpaslan1453_Eskisehir_Ordu_evi_1453.jpg).

5.2.1. Sosyal donatı

Yapı özellikleri üzerinden yapılan karşılaştırma çalışmasında misafirhane binası ile yakın dönemlerde yarışma yolu ile elde edilmiş uluslararası üslupta Porsuk Oteli ve Emek Otel ele alınmıştır. Sosyal donatı bölümünde bu iki otele, demiryolunun kente geldiği dönemde yapılan romanlara konu olmuş Madam Tadia Oteli ve erken cumhuriyet döneminde birinci ulusal mimari üslupta inşa edilmiş Porsuk Turing Oteli de dahil edilmiştir. Bu otellerin dönemleri ve mimari karakterleri belirgin bir biçimde diğerlerinden ayrıştığından yapı özellikleri üzerinden yapılan karşılaştırma çalışmasına dahil edilmemişlerdir. Yine de farklı mimari karakterdeki otellerin bu bölümde ele alınma sebebi Eskişehir kenti özelinde inşa edildiği dönemle ve konumlarıyla ilişkili olarak konaklama ana fonksiyonu dışındaki fonksiyonların gelişme koşullarını ve diğer yapılarla ilişkilerini anlamak açısından önemlidir.

Madam Tadia Oteli: 19. yüzyıl sonunda demiryolunun kente gelişi ile istasyon bölgesinde Bohemya'lı Madam Tadia tarafından kurulan otel, Ankara – İstanbul arası trenlerin Eskişehir'de bir gece beklemesi ile "turizmin oluşumu" olarak tanımlanan öncü bir konaklama yapısıdır. Günümüze ulaşamamış olan yapı seyahatnamelere, romanlara konu olmuştur. Bu kaynaklardan elde edilen bilgilere göre Madam Tadia Oteli'nde bir de restoranın bulunduğunu, işgal ve savaş yıllarında askeri hastane, karargâh olarak kullanılarak önemli bir rol oynadığı bilinmektedir. Kente gelen yabancı gezgin ve görevlilerin Tadia Oteli'nin çorba, börek ve kahvesinin ünlü olduğundan bahsetmişlerdir (Yılmaz ve Yetgin, 2013).

> "Eskiden uzun süre kalmaya gerek yoktu ama iyi ki de Eskişehir'de oyalanmak zorunda kaldık. Madam Tadia'nın muhteşem mutfak becerisi, misafirperverliği ile bir gece dinlendik. Ayrıca lületaşından pipolar da aldık…" (Aktaran Yılmaz ve Yetgin, 2013).

> "Ertesi sabah erkenden kapım çaldı. Birden irkildim. Madam Tadia, üzerinde sabahlıkla Medusa başı gibi saçlarını ince kâğıtlarla sarmış bir şekilde kapıda duruyordu ve bana Fransızca olarak trenin hareket etmek üzere olduğunu söylüyordu. Elime bir paket sandviç tutuşturdu ve kendimi eşyalarımla dışarı zor attım." (Aktaran Yılmaz ve Yetgin, 2013).

Porsuk Turing Oteli: Cumhuriyet'in ilanından iki yıl sonra 1925 yılında il olan Eskişehir, savaşlar sonrası yıkık bir haldedir. Yunan işgali sonrasında belirtilen raporda, kentte 94 adet han ve otelin yakıldığı bilinmektedir (Yılmaz ve Yetgin, 2013). Porsuk Turing Oteli (Şekil 5. 13), bu dönemde sıcak sulara, kaplıcalara ve sanayi yatırımları dolayısı ile iş amaçlı gelenlerin konaklamasına yönelik olarak 1930 yılında yapılmıştır. 1923 yılında Mustafa Kemal'in isteği ile başta tarihçi, edebiyatçı ve diplomat Reşit Saffet Atabinen olmak üzere bir grup aydın tarafından, Türkiye'nin ilk turizm hareketi sayılabilecek "Türkiye Seyyahim Cemiyeti" kurulur. Kurum sonra "Türkiye Turing Klöbü (Touring Club Turc)", daha sonra da "Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu" adlarını alır. Turing Kulübü 1930 yılında Büyük Porsuk Otel adıyla açılan oteli gözetimi altına alarak desteklemiş ve otelin adı Porsuk Turing Klöp Oteli (Şekil 5. 14) olarak değiştirilmiştir (Yetgin ve Yılmaz, 2013).



Şekil 5. 13. Porsuk Turing Oteli'nin restorasyon sonrası hali (Özel çekim, 2019).

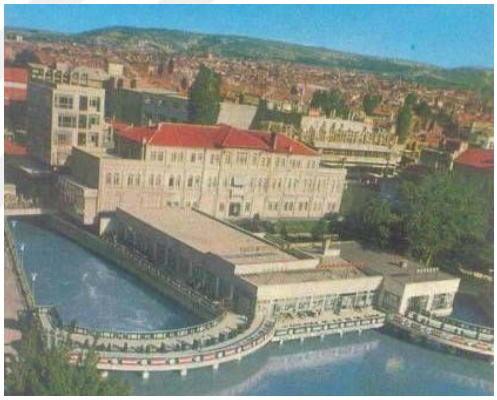


Türkiye Turing ve Otomobil Klöbü'nün
Türkiye ve Memaliki Ecnebiye Mümessilleri
Nos Délégués en Turquie et à l'Etranger

Ankara: Osman Sabri Bey, (Dahiliye Vekâletinde Emniyeti Umumiye 4^eme Şube müdürü) *Cemiyetimizin Hükûmet merkezinde umum vekili.*
Yataklı Vagonlar acentalığı ile Ankara Palas Oteli Müdürlüğü (*Otomobil şubesi mümessilleri.*)
Bursa: T. T. O. K. Bursa mıntakası teşkilâtı; Merkezi: *Bursa Belediye Reisliği.*
Edirne: T. T. O. K. Trakya Mıntakası Teşkilâtı; Merkezi: *Edirne Belediye Reisliği.*
Eskişehir: T. T. O. K. Eskişehir Mıntakası Teşkilâtı; Merkezi: *Eskişehir Belediye Reisliği ve Turing Klöp Oteli.*
İzmir: T. T. O. K. Ege mıntakası teşkilâtı; Merkezi: *İzmir Asari Atika Müzesi.*
Ahmet Naci Bey, (İzmir-Kasaba demiryolu müdürü) *T. T. O. K. mümessili.*
Çeşme ve Ilica: *Çeşmede Belediye Reisliği; Ilıcada Turing Klöp Oteli.*
Samsun: Cazip Bey, *Türkiye Turing ve Otomobil Klöbü mümessili.*

Şekil 5. 14. (1 Aralık 1932) Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Dergisi'nden bir alıntı (Aktaran Yetgin ve Yılmaz, 2013).

Kalorifer, banyo, elektrik, telefon gibi oda hizmetleri ile dönemi için konforlu sayılabilecek otelin üst katında lokanta ve gazinosu olduğu bilinmektedir. Üniformalı kapı görevlisi, lüks lobisi (Şekil 5. 15. a), kırmızı halıları, fraklı, beyaz eldivenli garsonlar, Fransız mutfağı, kiralama limuzin servisi gibi hizmetleri ile Cumhuriyet balolarının yapıldığı bir otel olduğu anlaşılmaktadır. Otelin zemin katında cadde tarafında zaman içinde değişen Zenith saatçisi, gözlükçü, eczane, piyango bayii, matbaa, yayınevi, kürk ve şarap satan dükkanlar hatta tıraş sonrası müşterisine keman çalan berber gibi küçük dükkanlar bulunmaktadır. 1940'lı yıllarda binanın bahçe tarafında bir gazino mekânı yapılmıştır ve burada ve yapının teraslarının olduğu balo salonunda birçok düğün yapılmıştır (Şekil 5. 15. b). 1940 yılında Eskişehir Belediye binası olarak, 1996 yılında Eskişehir büyükşehir olunca Tepebaşı Belediyesi binası olarak 2004 yılına kadar kullanılmıştır (Yetgin ve Yılmaz, 2013).

a  b 

Şekil 5. 15. Porsuk Turing Oteli: a) Porsuk Turing Oteli lobisi (Yetgin ve Yılmaz, 2013), b) Yapının 1940 sonrası bahçesi, gazino binası ve terasları (https://tr.pinterest.com/pin/452259987561427018/).

Porsuk Oteli (Orduevi): Porsuk Turing Oteli'nin kapanmasından sonra kentte yeni otel ihtiyacı doğmuştur. 1956 yılında açılan yarışma ile seçilen Vedat Dalokay'ın projesi, 1959 yılında Emekli Sandığı tarafından inşa edilir. Yapı İstanbul Hilton Oteli'ne benzetilmektedir, gazetelerde "Eskişehir Hilton'u" diye bahsedilmektedir ve İstanbul Hilton'u vurgulanmaktadır (Şekil 5. 16), (Yetgin ve Yılmaz, 2013).



[ERDAĞAN BAYRAKTAR

ESKİŞEHİR HİLTON'U Emekli Sandığı tarafından Eskişehir'de 5,5 milyon liraya inşa ettirilen Turisti Porsuk Oteli faaliyete geçmiştir. Uzun zaman kiralanmayan otell Emekli Sandığı idare etmektedir. Otelde 26 tek, 52 çift yataklı oda mevcuttur. Otelde, gazino, lokanta, bar ve pastahâneler bulunaktadır. Belediye rayici dışında fiat tesbit edilen otelin odalarının tek ve çift yataklılarının gecelİği 18 - 20 liradır

İstanbul Hilton Oteli

Sahibi T. C. Emekli Sandığı Tarafından İnşa Ettirilen

ESKİŞEHİR PORSUK OTELİ

Modern bir şekilde tefriş edilmiş odaları, leziz mutfağı birinci sınıf orkestrası ve kuvvetli atraksiyon heyetiyle tecrübe işletmesini ikmâl ederek hizmete girmiş bulunmaktadır.

Rezervasyon için: Telgraf

(Porot-Eskişehir) Telefon: 3277

Şekil 5. 16. Porsuk Oteli gazete reklamları (Yılmaz ve Yetgin, 2013).

Otelin restoran, gazino gibi bölümleri bulunmaktadır ve o dönemde yapılan etkinliklerle kentin sosyal hayatında yer edinmeye çalışılmıştır fakat yapılan kampanyalar, balolar ve davetlere rağmen kentliyi otele çekememiştir (Yetgin ve Yılmaz, 2013).

> "…Birinci katta restoran kısmı vardır. Orhan Sezen orkestrası aylarca orada yemek müziği yapardı. Fakat Eskişehirliler buna bir türlü alışamadı. Dışardan gelen tek tük kişiler orada kalabiliyordu. Otel müdürü sık sık davetler balolar düzenlerdi ki Eskişehirliler gelsinler alışsınlar diye. Fakat Eskişehirliler de içeriye girmekten ve orayı, lokantasını, restoranını kullanmaktan ziyade karşısına geçip seyretmekle yetinirlerdi." (Büyükerşen, Y., Aktaran Yetgin ve Yılmaz, 2013).

Türkiye Otel Lokanta Eğlence Yerleri İşçileri Sendikası (OLEYİS) dergisinde, Porsuk Oteli'nin sadece konaklama, yeme, içme mekânı olmadığı aynı zamanda halka bir kültür kazandıracağı ifade edilmiştir (Yetgin ve Yılmaz, 2013).

> "Asrın medeni anlayışını en iyi temsil eden memleketin ileri hamlelerinden hissesini almakta hüner göstermiş güzel Eskişehir'in çalışkan halkına bir armağan olan Porsuk Oteli, muhteşem edası ile bütün hemşehrilerin bir gurur abidesi gibidir. Bu müesseseyi Eskişehir için sadece yatma, kalkma, yeme ve içme gibi basit bir fonksiyon olarak telakki edemeyiz. Yukarıda da belirtildiği gibi yaşamayı hak etmiş bir şehir halkının aynı zamanda bir kültür ocağıdır…. Çok kazanmak iyi yaşamak fikrinin uyanmasına, iyi hayatın müşahhas numunesini veren Porsuk Oteli görgülüye hizmet ettiği kadar, görgüyü yaratma ve alıştırma yolunda da en iyi niyetlerle kapılarını açmış bulunmaktadır" ("Porsuk Otelinin manidar hüviyeti", OLEYİS, 1 Ocak 1960, Yıl:1, Sayı:1, Aktaran Yetgin ve Yılmaz, 2013).

Yönetmeni Halit Refiğ olan, başrolünde Göksel Arsoy'un oynadığı 1963 senesi yapılan "Şafak Bekçileri" filminin bazı sahneleri, 1962 yılında Orduevi'ne dönüştürülen

Porsuk Oteli'nde çekilmiştir. Filmde yapıya yönelik ana giriş, merdiven, 1.kattaki restoran, salon ve hava çekimleri bulunmaktadır (Şekil 5. 17).



Şekil 5. 17. Şafak Bekçileri adlı filmden Orduevi sahneleri (https://www.youtube.com/watch?v=7GBN5CFv3Ns).

Emek Otel: Emekli Sandığı tarafından açılan "Eskişehir Emek Oteli ve Otogarı" yarışması ile seçilen AHE Grubu'nun (Kemal Ahmet Aru, Mehmet Ali Handan, Aydın Tekin, Hande Çağlar, Yalçın Emiroğlu, Altay Erol) projesi 1964 yılında inşa edilmiştir. Projede 45 odalı bir otel ve otogar fonksiyonu dışında, otopark, tamirhane, benzin istasyonu, yolcu holü ve dükkanlar bulunmaktadır. Yine de ilk işletmecisi olan Muzaffer Kozanlıoğlu açıldığı dönemde otelde tuvalet ve duşların ortak kullanıldığı, 9 tek yataklı, 12 çift yataklı, 12 üç yataklı odanın bulunduğunu söylemektedir. 1983 – 1985 yılları arasında yapılan tadilat ile iç mekân ve bahçe düzenlemeleri dahil, banyolu olmak üzere 54 odalı bir otele dönüştürülmüştür. Otelin en çarpıcı bölümü terasında bulunan roof restoran ve barıdır. Burada bir toplantı salonu da bulunmaktadır. Zemin katta da içinde barı olan bir restoran ile resepsiyonun bulunduğu lobi bölümü bulunmaktadır (Yetgin ve Yılmaz, 2013).

> "Eski Türk filmlerindeki gibi şık kravatlı beyler otelin lobisinde otururlar, viski içerlerdi. Orada televizyon seyredilirdi, insanlar oraya gelmekten ve sohbet etmekten keyif alırlardı. Aperatif bir şeyler içmek için özellikle akşamüzerleri ve

> akşamları otelde kalmayan Eskişehirli müşteriler Emek Otel'e gelirlerdi." Erkan Kılıç, (Yetgin ve Yılmaz, 2013).

Müzeyyen Senar, Emel Sayın, Muazzez Abacı, Samime Şenay, Taner Şener ve Yusuf Özden gibi isimler otelin restoranında sahne almışlardır. Restoran, bar ve salonları ile Eskişehir'deki sosyal hayatı zenginleştirdiğinden ve birçok iş adamının, spor kulüplerinin Emek Otel'de konakladıklarından bahsedilmektedir (Yetgin ve Yılmaz, 2013).

> "…. Emek Otel'de düğün yaptık, Emek Otel'de kaldık, söylemi bir prestij göstergesiydi. Hizmetin elbette bir bedeli vardı ama buna rağmen Emek Otel'de yapalım meselesi ön plandaydı. Burası aynı zamanda kurumsal faaliyetler için de yine Eskişehir'in en uygun yeriydi. Hem merkezi konumu hem dışarıdan gelenlerin kolayca bulabileceği bir konumda olması, otogara bitişik olması, hizmetinin kalitesi ve konumunun elverişliliği o günün hizmet dünyası içerisinde önemli bir ihtiyacı karşılıyordu." İlyas Küçükcan, (Yetgin ve Yılmaz, 2013).

Artan araç trafiği, seyahat eden insan sayısındaki artış ile otogarın çalışması zorlaşmıştır. 1994 yılında açılan yeni otogar ile kullanılmayan otogar bölgesi (Şekil 5. 18) bir çöküntü alanına dönüşmüştür. Otel uzun süre kullanılmaya devam etmiş 2006 yılında kapanmıştır.

a



b



c



Şekil 5. 18. Emek Otel ve Eski Otogar: a) Yunus Emre Caddesi'nden Eski Otogar'ın bugünkü görünümü, b-c) Emek Otel'in bugünkü durumu (Özel Arşiv).

Seçilen yapıların konaklama ana fonksiyonu dışında barındırdığı fonksiyonlar, çevre ilişkileri ile birlikte kültür ve bellek konuları ile ele alınarak yapılan sosyal donatı genel değerlendirmesi Çizelge 5. 1'de ifade edilmiştir.

Çizelge 5. 1. Seçilen yapıların sosyal donatı niteliği açısından değerlendirilmesi.

YAPI	İNŞA YILI	YATIRIM	YER	TÜR	ANA İŞLEV	DİĞER İŞLEVLER	ÇEVRE İLİŞKİLERİ / BELLEK / KÜLTÜR
Madam Tadia Otel	19.yy sonu	Özel	İstasyon çevresi	(İstasyon) Şehir Oteli	Konaklama	Restoran	Demiryolunun gelişi ile istasyon bölgesinde yapılmıştır. Seyahatname ve romanlara konu olmuştur. Restoran hizmeti, çorba, börek, kahveleri, savaş ve işgal zamanları üstlendiği hizmetlerle bilinmektedir. Eskişehir'de konaklama kültürünün oluşumunda önemli bir rol oynamıştır.
Porsuk Turing Oteli	1930	Kamu	Sıcak sular, Köprübaşı, Çarşı bölgesi	Şehir Oteli	Konaklama	Restoran, Gazino, Dükkanlar	Sıcak sular bölgesinde, kente gelen işadamları ve kaplıcalara gelenler için yapılmıştır. I.Ulusal Mimari Üslup örneğidir. Türkiye'nin ilk Turizn örgütü sayılan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu tarafından desteklenmiştir. Kalorifer, banyo, elektrik, telefon gibi oda hizmetleri, üniformalı kapı görevlisi, limuzin servisi, Fraklı, beyaz eldivenli garsonları ve Fransız mutfağı, Cumhuriyet baloları ile Kemalist ideolojinin ilerici yaklaşımı ve batı kültürünün izlerini taşımaktadır. Şeker Fabrikası'nın yer tetkikleri zamanı Mustafa Kemal Atatürk, açılış zamanı Başbakan İsmet İnönü'yü ağırlamıştır. 1940'lı yıllarda zemin kattaki önemli dükkanları, bahçe, üst kat ve teraslarda yapılan düğünler ve kutlamalar ile bilinmektedir.
Porsuk Oteli (Orduevi)	1959	Kamu	Köprübaşı, Bankalar Bölgesi	Şehir Oteli	Konaklama İşhanı	Restoran, Gazino	Porsuk Çayı'na, sıcak sular bölgesi olan eski çarşı bölgesine yakın bir konumdadır ve çevresinde dönemin bankaları bulunmaktadır. Yarışma yolu ile elde edilmiştir ve yapıldığı dönemde otel ve işhanı olarak kullanılmaktadır. Mimarisi ile İstanbul Hilton Oteli'ne benzetilmektedir ve modern mimarisi ile Rasyonel üslubun örneklerindendir. Yapıldığı dönemde sunduğu hizmetlerle, orkestrası, düzenlenen davetler ve balolar ile bir kültür ocağı olarak tanımlanmıştır ve sadece yeme, içme, konaklama mekanı olmadığı ve kent halkının kültürünü de oluşturacağı ifade edilmiştir. Otelde sahneleri bulunan, 1962 senesinde çekilen "Şafak Bekçileri" filmi ile bilinmektedir.
Emek Otel	1964	Kamu	Otogar çevresi	(Otogar) Şehir Oteli	Konaklama	Restoran, Bar, Toplantı Salonu	Yapıldığı dönemde iki yıldızlı bir otel olan yapı, yarışma projesidir ve otogar ile birlikte inşa edilmiştir. Otogar çevresinde birçok konaklama yapısının gelişmesine sebep olmuştur. Otelin avantajı bir otoparkının oluşudur. İlk dönemde ortak kullanılan ıslak hacimlerle 1, 2 ve 3 yataklı olmak üzere 33 oda bulunurken, daha sonra bir tadilat ile ıslak hacimler odalara taşınmış ve 54 oda kapasitesine çıkarılmıştır. Otele gelen işadamları, spor kulüpleri ile sürekli değişen tanınmış müzizyenlerin dinletileriyle, zemin kat ve terastaki restoran ve barları ile bilinmektedir. Burada misafir ağırlamanın, toplantı, düğün yapmanın, konaklamanın bir prestij göstergesi olduğu ve bir dönemin Türk filmlerinde olduğu gibi şık giyimli insanların lobide, barda viski içtikleri ifade edilmektedir. Bir dönem Eskişehir'in sosyal hayatını ve kent kültürünü zenginleştirdiği düşünülmektedir.
TÜLOMSAŞ Misafirhane Binası	1970'ler	Kamu	TÜLOMSAŞ Fabrika Yerleşkesi	(Misafirhane) Şehir Oteli	Konaklama	Çok Amaçlı Salonlar, Brifing Salonu, Berber, Kütüphane, Şeref Salonu, Bekleme Salonu, Restoran, Bar	Yapı, yerleşkenin çeperinde Porsuk Çayı'nın fabrika alanına en çok yaklaştığı noktada bulunmaktadır ve hem yerleşke tarafından içeriden, hem de yol tarafından, dışarıdan kullanılmaktadır. İçinde barındırdığı fonksiyonlar göz önünde bulundurulunca (Şeref Salonu, Özel yemek bölümü gibi) yapıda önemli konukların ağırlandığı düşünülmektedir. Kutlama, düğün, toplantı gibi birçok etkinliğin burada yapıldığı bilinmektedir.

İncelenen yapıların her biri kendi koşullarında ortaya çıkan ihtiyaçlar üzerine oluşmuştur. Demiryolu ile İstanbul – Ankara arasında seyahat edenlerin konaklaması için, trenin bir gece Eskişehir'de beklemesi sonucu, istasyon çevresinde Madam Tadia Oteli, savaşlar sonrası kentin geçirdiği işgal, yangın ve tahribatlardan sonra kentte oluşan konaklama ihtiyacına yönelik cumhuriyet döneminde Porsuk Turing Oteli, kentte sanayi yatırımlarının artışı ile Porsuk Oteli, Porsuk Oteli'nin ihtilal sonrası orduevine dönüşmesiyle kentin yeni otogarı ile birlikte Emek Otel ve sonrasında TÜLOMSAŞ bünyesindeki misafirhane binası inşa edilmiştir. Kentin ilk sanayi kolunun Cer Atölyesi olduğu düşünülürse yapıların hepsinin sanayi ile ilişkili olduğu söylenebilir. Ele alınan konaklama yapılarından Madam Tadia Oteli ve Emek Otel ulaşım araçlarına yakın inşa edilen otel örnekleridir. Porsuk Turing Oteli sıcak suların bulunduğu, kentin o dönemdeki merkezi olan çarşı bölgesinde hem sıcak sular için gelenler hem de sanayi odaklı gelen misafirler için inşa edilmiştir. Porsuk Oteli de kent merkezine yakın olacak şekilde bankaların bulunduğu bir bölgede İşhanı fonksiyonu ile inşa edilmiştir. Madam Tadia Oteli dışındaki yapıların hepsi Porsuk Çayı ile görsel etkileşim kuracak şekilde konumlanmaktadır. Yapıların tümü konaklama ana işlevi dışında bulundukları yere göre yan işlevler kazanmıştır. Yeme içme fonksiyonlarından başka bankaların bulunduğu bölgede İşhanı, kent merkezinde zemin katta işyerleri, dükkanlar, otogar bölgesinde açık, kapalı otopark bunlara örnek gösterilebilir. Misafirhane binası hem içeriden, TÜLOMSAŞ yerleşkesinden, hem de dışarıdan kullanılmaktadır ve bu yüzden şeref salonu, brifing salonu, kütüphane, çok amaçlı salonlar gibi yan işlevleri bulunmaktadır.

Yapıların hepsinde konaklama yapılarının doğası gereği, yeme içmeye dayalı restoran, bar, gazino gibi işlevler bulunmaktadır. Yeme içme fonksiyonu açısından değerlendirildiğinde Madam Tadia Oteli'nin restoranı küçük ve yerel bir ölçekte iken, Porsuk Turing Oteli dönemin ilerici ideolojisiyle ilişkili olarak batı kültüründe bir hizmeti benimsemektedir. Porsuk Oteli restoran ve barlarında yemek eşliğinde batı müziği hizmeti vermiştir ve konaklama dışında da bir kültür oluşturmaya çalışıldığı ifade edilmiştir. Emek Otel'in restoran bar işlevlerinin toplumda bir prestij göstergesi olduğu ifade edilmiştir. Porsuk Oteli'nde çekilen "Şafak Bekçileri" filmi, Emek Otel için söylenmiş "Türk filmlerinde olduğu gibi şık giyimli insanların lobide viski içmesi" ifadesini doğrular gibidir. Misafirhane yapısında da farklı dönemlerde yeme içmeye dayalı restoran, bar işlevleri görülmektedir. Misafirhane yapısı ile Emek Otel'in bir ortak işlevi de toplantı salonlarıdır.

Porsuk Turing Oteli'nin teras ve bahçesinde, Emek Otel'in terasında ve Misafirhane yapısının bahçe ve terasında düğün, kutlama gibi etkinliklerin yapıldığı bilinmektedir. Bu işlevlerin zaman içerisinde kent kültürünü, daha sonra birbirlerini etkiledikleri düşünülmektedir.

Oluştukları dönemde kentin fiziksel gelişimini etkileyen fabrikalar, yerleşkeleri içinde gelişen sosyal hizmetlerle de yaşam şekillerini etkilemişlerdir. İncelenen konaklama yapılarının, sanayi tesisleri ile kent hayatına katılan sosyokültürel kullanımlardan etkilenerek geliştiği, sonrasında kenti ve kentli kültürünü etkilediği düşünülmektedir. Yerleşke içerisinde önceki dönemlerde gerçekleştirilen etkinlikler, toplantılar misafirhane binasının inşasından sonra burada yapılmaya başlamıştır. Tezin odağı TÜLOMSAŞ misafirhane binası içinde kurgulanan fonksiyonlar ile bu konaklama yapılarından sosyal donatı nitelikleri açısından etkilendiği görülmektedir.

5.2.2. Yapı özellikleri

Yapı özellikleri üzerinden yapılan karşılaştırma çalışması, misafirhane binasının yapı özelliklerinin anlatıldığı plan kurgusu, strüktürel kurgu ve cephe kurgusu alt başlıkları üzerinden ele alınmıştır. Ele alınan yapılar mimari karakterleri itibariyle rasyonel mimari ürünleridir. Porsuk Oteli ve Emek Otel yarışma projesi ile elde edildiğinden geleneksel mimari yaklaşımlardan çok uluslararası mimariden etkilenen yapılardır. Plan kurgusu alt başlığında yapıların ana fonksiyonu olan konaklama katları karşılaştırılmaktadır. Strüktürel kurgu alt başlığında yapıların inşa teknikleri, yatay, düşey taşıyıcı elemanları, aks aralıkları değerlendirilmektedir. Cephe kurgusu alt başlığında yapıların mimari karakterinin en belirgin öğesi olan ön cepheleri ele alınmaktadır.

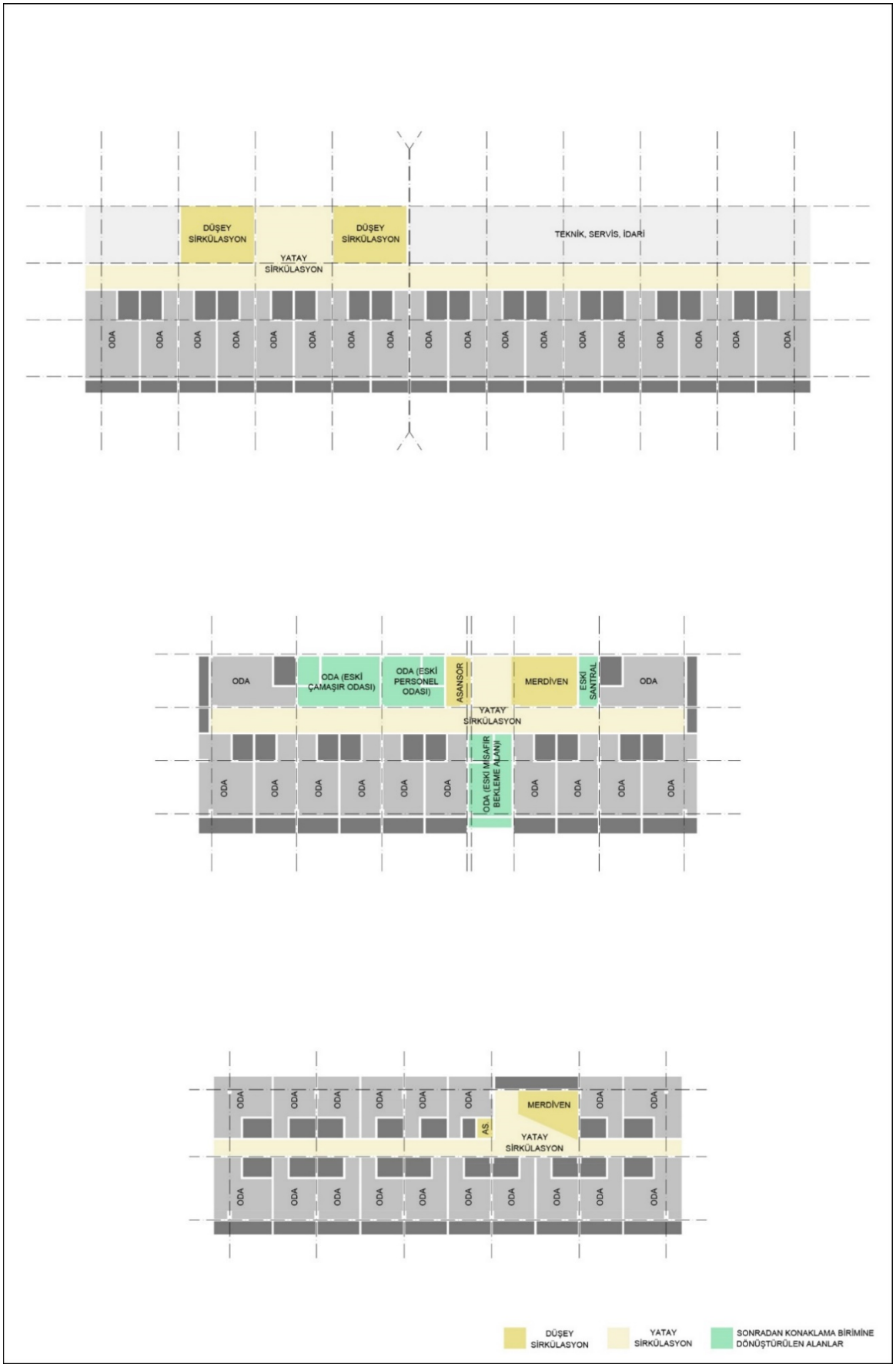
5.2.2.1. <u>Plan kurgusu</u>

Yapıların tümü Porsuk Çayı ile görsel etkileşim kuracak şekilde konumlanmaktadır ve plan şemaları öklidyen geometrili, kütleleri dikdörtgen prizma biçimindedir. Porsuk Oteli ile misafirhane binası Porsuk Çayı'na paralel olarak, Emek Otel ise dik bir açı ile yerleşmektedir. Porsuk Çayı'nın doğrusal olmayan hareketli izi konaklama birimlerinin dizilimlerini etkilemiş ve yapıların konaklama şemalarını çeşitlendirmiştir.

Konaklama birimleri yapıların tümünde balkonludur fakat Emek Oteli'nde, yapının konumu ve manzara faktörünün etkisiyle, ön ve arka cephe olmak üzere karşılıklı iki yöndedir ve arka cephe hattındaki birimler balkonsuzdur. Konaklama birimleri, Porsuk Oteli'nde 4 katta, ön cephe hattında yan yana bir sıra halinde, katta 18 oda olacak şekilde, Misafirhane binasında 2 katta, ön cephe hattında yan yana ve bunlara dik olarak yan cephelerde 1'er adet olmak üzere katta 12 oda olacak şekilde, Emek Oteli'nde 3 katta, ön ve arka cephe hatlarında karşılıklı olarak, yan yana iki sıra halinde, katta 18 oda olacak şekilde yerleştirilmiştir.

Emek Oteli'nin konaklama katlarında, asansör, merdiven, hol gibi, yatay, düşey sirkülasyon elemanlarından başka işlev bulunmamaktadır. Misafirhane binasında ortak bekleme alanı, çamaşır, ütü ve personel odaları gibi fonksiyonlar bulunmaktadır. Porsuk Oteli'nin konaklama katında da benzer fonksiyonlar yer almaktadır. Plan şemaları Şekil 5.19'da yukarıdan aşağı sırayla Porsuk Oteli, misafirhane binası ve Emek Oteli olarak gösterilmiştir.

Misafirhane ve Emek Oteli'nin konaklama birimi 3.40 – 3.50 m, Porsuk Oteli'nde ise biraz daha dar olarak 3.00 – 3.10 m genişliğindedir. Odaların boyları da Porsuk Oteli'nde 7.20 m, misafirhanede 6.85 m, Emek Oteli'nde 5.10 m uzunluğundadır. Yapıların tümünde oda alanları yakın boyutlardadır fakat Porsuk Oteli'nin balkon derinliği diğerlerinden daha azdır.



Şekil 5. 19. Konaklama katları şematik planları (Porsuk Oteli, Misafirhane, Emek Oteli).

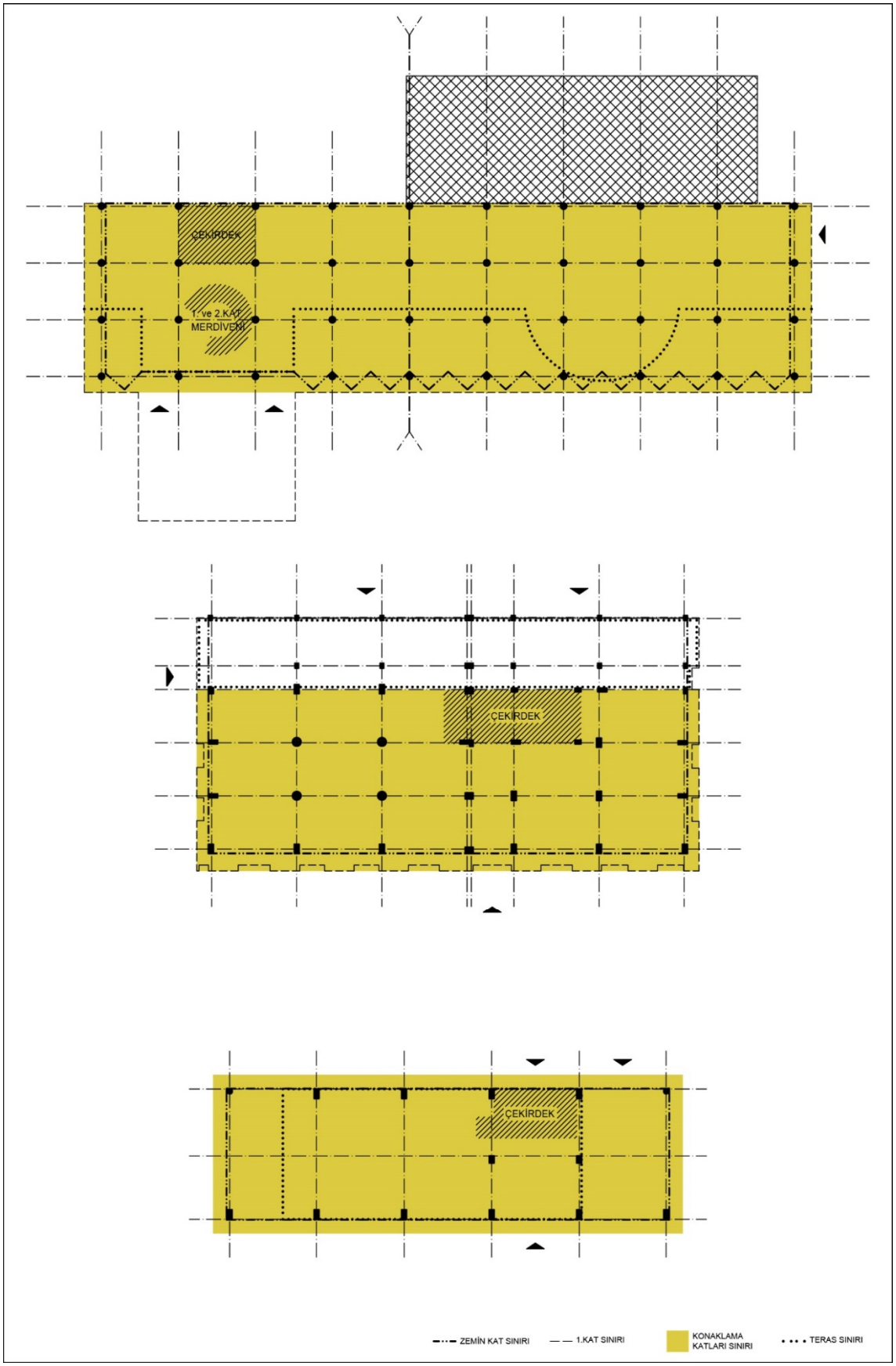
5.2.2.2. Strüktürel kurgu

Yapıların tümü betonarme karkas olarak inşa edilmiştir ve örgü bir duvara temas eden düşey taşıyıcılar dikdörtgen kesitli, temas etmeyenler dairesel kesitlidir. Porsuk Oteli'nin dairesel kesitli düşey taşıyıcıları zemin ve teras katlarında yapının dışından okunabilmekte, misafirhane ve Emek Oteli'nde sadece iç mekânda görünmektedir.

Dikdörtgen prizma biçimindeki yapıların ön ve arka cepheleri olan uzun kenarlarına paralel akslar yatay, yan cepheleri olan kısa kenarlarına paralel akslar dikey akslar olarak tanımlanmıştır. Misafirhane binası 6 yatay akstan oluşmaktadır. Konaklama katları arka cepheden 2 yatay aks azaltılmış ve 4 yatay akstan oluşmaktadır. Porsuk Oteli de 4 yatay akstan oluşmaktadır. Emek Oteli 3 yatay akstan oluşmaktadır. Yatay aks aralıkları Porsuk Oteli'nde 4.80 m, misafirhanede 4.50 m aralığında, Emek Oteli'nde daha geniş olacak şekilde 5.50 m aralıklıdır.

Dikey aks aralıkları Porsuk Oteli'nde 6.50 m, misafirhane binasında 7.20 m, Emek Oteli'nde 7.35 m genişliğindedir. Porsuk Oteli'nde 10 adet, misafirhanede 7 adet, Emek Oteli'nde 6 adet dikey aks bulunmaktadır. Konaklama birimlerinin büyüklüğünü, formunu düşey akslar belirlemekte ve iki düşey aks arasında iki oda bulunmaktadır. Yapıların boyutları arttığından, dikey aksların oluşturduğu aralıklar, Porsuk Oteli'nde 4 ve 5 birim şeklinde, misafirhane binasında 3 ve 3 birim şeklinde dilatasyon ile ayrılarak, iki bölümde inşa edilmiştir.

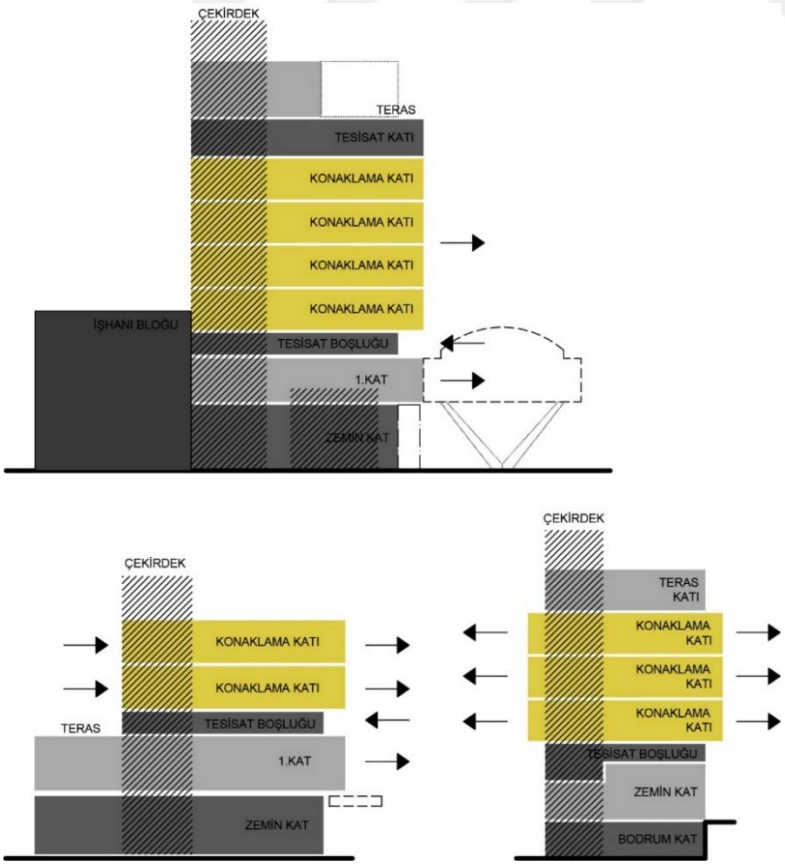
Şekil 5.20'de yukarıdan aşağı sırasıyla Porsuk Oteli, misafirhane binası ve Emek Oteli'ne ait şematik planlar üzerinde yatay, düşey akslar, taşıyıcı yerleri ve kat sınırları ifade edilmiştir.



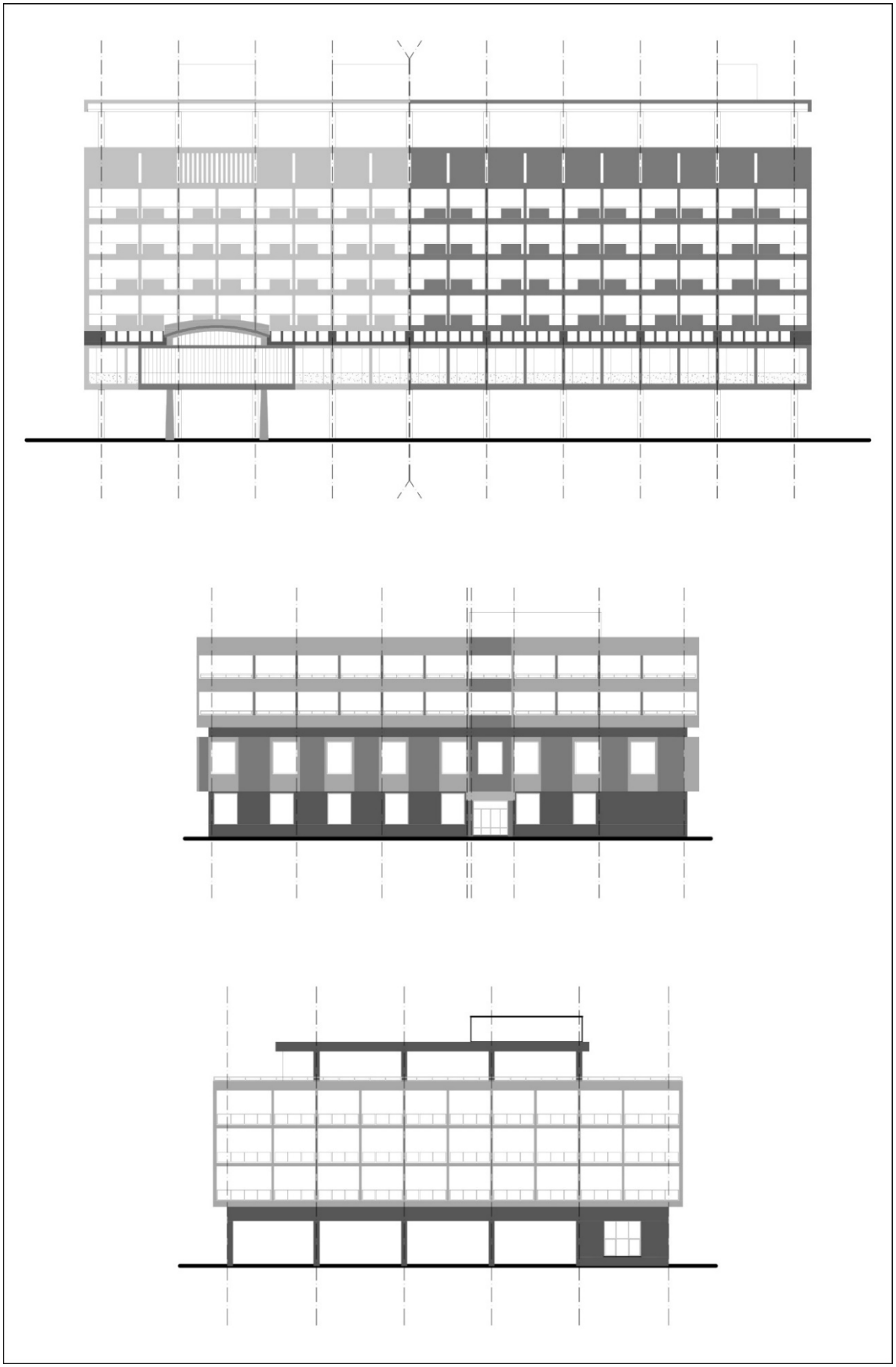
Şekil 5. 20. Aks ve düşey taşıyıcıları gösteren şematik planlar (Porsuk Oteli, Misafirhane, Emek Oteli).

5.2.2.3. Cephe kurgusu

Porsuk Oteli ile misafirhane binasında arka cephe hariç, ön ve yan cephelerinde Emek Oteli'nde arka cephe de dahil tüm cephelerde çıkma yapılmıştır. Porsuk Oteli ve misafirhanede zemin kat ile konaklama katları arasında bir kat daha bulunmaktadır. Bu iki kat arasındaki tesisat boşluğu, zemin kat cephe hattına kadar geri çekilerek, 1. kat ile konaklama katlarını ayrıştırarak fonksiyonu vurgulamaktadır. Emek Oteli'nde konaklama ile zemin kat arasında tesisat boşluğu dışında bir kat bulunmamaktadır. Porsuk Oteli ve Emek Oteli'nin en son katlarında teras bölümleri bulunmaktadır. Misafirhane binasının terası, arka cephede konaklama katlarının dış çeperi, cephe hattından içeri çekilerek oluşturulmuştur ve diğer yapılardan farklı olarak 2. kat seviyesindedir. Porsuk Oteli'nde 1.kattan dışarı uzanan, kare planlı, kubbeli "V" kolonlu mekân, yapının giriş saçağını oluşturmakta ve girişi vurgulamaktadır. Misafirhanenin giriş saçağı, 1.katta yapılan ritmik cephe hareketleriyle benzer karakterde inşa edilmiştir. Emek Oteli'nde giriş saçağı bulunmamaktadır (Şekil 5.21).



Şekil 5. 21. Kütle hareketleri diyagramı (Porsuk Oteli, Misafirhane, Emek Oteli).



Şekil 5. 22. Yapılara ait şematik ön cephe görünüşleri (Porsuk Oteli, Misafirhane, Emek Oteli).

Misafirhane binasına ait farklı dönemlerde yapılan projelerde zemin katta daha geniş, 1.katta daha çok doğramanın bulunduğu gözlenmiştir. Emek Oteli'nin zemin katı ön cephede bu projedekine benzer, yatay ve düşey taşıyıcıların arasında tamamen cam kullanımı gibi, bir saydamlık içermektedir. Porsuk Oteli'nin zemin katında cephe yüzeyi tamamen cam doğrama ile, taşıyıcıları dışarıda bırakacak şekilde, ritmik olarak, içeri, dışarı çekilerek yapılmıştır ve misafirhanenin 1.kat çeperindeki cephe hareketlerine benzemektedir.

Balkonlu konaklama birimlerinin tekrarı ile, zemin ve birimler arasındaki duvarların oluşturduğu Vanlı'nın (2006) kare petek doku olarak tanımladığı kafes dokusu yapıların tümünde ön cephenin karakteristik özelliği olarak gözlenmektedir. Bu doku Emek Oteli'nde balkon parapetlerinin cam olması ile çok belirgin durumdadır; doku sadece zemin ve ayırıcı duvarlar ile oluşmaktadır ve oluşan balkon boşluğunun formu neredeyse kare geometridedir. Porsuk Oteli'nde balkon parapetlerinin bir kısmı cam bir kısmı örgü duvar olduğu için, kare petek dokunun geometrisi biraz değişmektedir. Parapet duvarların ayırıcı duvarlara temas etmemesi, kare petek doku algısını güçlendirmektedir. Misafirhane binasında bulunan yarı parapet duvar üzerinde yarı cam parapet, parapetlerin cephe hattı boyunca yatayda devam etmesi, odalar arası duvarların cephe düzleminden geride olması kare petek doku görünümünü bozmakta ve cephedeki boşluklar tekrarlı kare geometride değil, cephe hattı boyunca yatay bant boşluk olarak algılanmaktadır. Porsuk Oteli ve Emek Oteli'nde balkon boşlukları cephe düzleminden görüldüğü gibidir, misafirhanede balkon üzerinde tavan yüzeyi cephe düzlemindeki balkon boşluğundan yukarıdadır. Bu durum yapı elemanlarının cephe dokusundan farklı olarak algılanmasına yol açmaktadır.

Yapılarda cephe kurgusu rasyonel mimarinin karakteristik özelliği olarak yatay ve düşey çizgilerle oluşturulmuştur. Porsuk Oteli'nde konaklama birimlerinin üzerindeki tesisat katının ön cephe bölümünde, konaklama birimlerini ayıran duvarların doğrultusunda, düşey çizgisel boşluklar bulunmaktadır ve bu düşey boşluklar, giriş bölümü hizasında sıklaştırılarak giriş bölümü vurgulanmıştır. Misafirhane binasında da yatay ve düşey fuga çizgileri pencere boşluklarını vurgulamaktadır. Yapıların ön cephelerini gösteren şematik çizimler Şekil 5. 22'de gösterilmektedir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Eskişehir kentinin demiryolu ve sanayi etkisi ile geliştiği söylenebilir. Antik çağlardan bu yana yerleşimi bulunan kent, farklı uygarlıklar ile fiziki ve beşerî faktörlerin etkisiyle tarımsal, ticari, rekreatif, askeri fonksiyonlar kazanmıştır. Osmanlı Dönemi'nde, imparatorluk sınırları genişledikçe uç karargâh rolünü kaybederek iç kesimde kalmış ve önemini yitirmiştir. Anadolu demiryolunun yapımı ile İstanbul, Ankara ve Konya arasında ticari bir merkez konumuna gelmiş ve burada lokomotiflerin bakımı için bir atölye kurulmuştur. Kurulan bu Cer Atölyesi kentin ilk sanayi yatırımı olmuş ve burada işçi sınıfının oluşmasına yol açmıştır. Kentteki deneyimli işçi sınıfı, Cumhuriyet Dönemi'nde Eskişehir'de sanayi yatırımlarını hızlandırmıştır. Yeni Cumhuriyet'in ilerlemeci reformcu düşüncesi ile modernizm benimsenmiş, demiryolu ve fabrikalar, batılı, çağdaş sanayi ikonları olarak görülmüşlerdir. Şirket şehir modeli ile inşa edilen sanayi yerleşkeleri kentleşme sürecine model olmuştur.

Sanayileşme, kentleşme ve modernleşme sürecinde gelişen teknolojiler, değişen toplumsal hayat fiziksel karşılığı olarak yeni mekânsal tipolojiler üretmiştir. İstasyon, postane, antrepo, iş hanı, banka, okul, sağlık kurumu, devlet kurum yapıları, dükkân, mağaza, eğlence mekânı, otel, apartman tipi konut, sayfiye konutu, park, fabrika, depo, lojman, sosyal hizmet ve rekreasyon alanları mekân tiplerine örneklenebilir. Bu tipler arasından tezin odağı misafirhane binasının fonksiyonu olan konaklama yapıları ele alınmıştır. Konaklama yapılarının tarihsel sürecinde antik çağlardan 18. yüzyıla din, ticaret, sağlık gibi unsurlarla yakın anlamlı ve/veya ortak işlevli mekânlar karşımıza çıkmaktadır. Otel kavramı hanlardan gelişen mekânsal bir tipolojiyi temsil ederken, misafirhane kavramının bir tipoloji olmadığı, elçilik, kilise, manastır gibi yapılara ait ya da külliye, kurum, yerleşke gibi bir bütünün parçası ya da merkezi olarak kullanıldığı görülmüştür.

Eskişehir özelinde konaklama yapıları ve TÜLOMSAŞ misafirhane binası sosyal donatı niteliği üzerinden karşılaştırıldığında, ele alınan yapıların dönüştürülmesi ve işlev değişikliği, oluşan ihtiyaç ile yapıldığı, barındırdığı yan fonksiyonların birbirinden ve konaklamanın fonksiyonel kökeninden; çok işlevli yapılardan etkilendiği görüşmüştür. Sanayi yerleşkelerinde oluşan kullanımlarda gelişen mutfak, yeme, içme, müzik, dans,

kıyafet, hizmet vb. batı kökenli yaşantının konaklama yapılarında tekrar edildiği ve konaklama dışında bir kültür üretilmeye çalışıldığı görülmüştür. Yapıların tümü şehir oteli sınıfında olduğundan, bulunduğu çevreye göre, iş hanı, dükkân, restoran, gazino, bar gibi işlevler barındırdığı tespit edilmiştir. Aynı şekilde misafirhane binasının da yerleşke içinden ve dışından iki yönlü kullanımı sonucu yan işlevler barındırdığı görülmüştür. Vanlı'nın (2006) şehir oteli tanımındaki gibi, yapıların birkaç katı bulunduğu çevrenin sosyal yapısıyla ilişkili olarak gelişmiştir ve çevre ile bütünleşmişlerdir.

Yapı özellikleri üzerinden misafirhane binası ile Cumhuriyet Dönemi ulusal akımlardan sonra uluslararası üslubu benimseyen, yarışma ile elde edilen Porsuk Oteli ve Emek Oteli karşılaştırıldığında, yapıların Porsuk Çayı'na göre konumlandığı ve plan şemalarının bu konumlanmaya göre şekillendiği görülmüştür. Konaklama birimleri manzara etkisiyle, Porsuk Oteli'nde tek sıra halinde bir yöne, Emek Oteli'nde karşılıklı iki sıra halinde iki yöne, misafirhane binasında U biçiminde tek sıra halinde üç yöne dizilimi ile oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Konaklama katlarında konaklama birimleri ve sirkülasyon alanları dışında, Porsuk Oteli ve misafirhanede servis bölümleri bulunmakta, Emek Oteli'nde bulunmamaktadır. Konaklama birimlerinin büyüklüklerinin yakın olduğu anlaşılmaktadır. Yapıların hepsinde konaklama birimleri balkonludur fakat Emek Oteli'nde balkonsuz tip odalar da bulunmaktadır. Yapıların tümünde iki düşey aks arasında iki oda bulunduğundan, oda büyüklüklerini ve formlarını aks aralıkları belirlemektedir. Düşey aksları en dar olan yapı Porsuk Oteli'dir, misafirhane ve Emek Oteli'nde genişlikler yakın ölçüdedir. Emek Oteli'nde yatay aks açıklığı daha fazla olmasına rağmen odaların diziliminden dolayı, konaklama birim alanı en küçük olan yapıdır. Alanları yakın olsa da Porsuk Oteli'nin birimleri dar, uzun, misafirhaneninkiler görece daha geniş ve kısadır. Porsuk Oteli ile misafirhanen binasının büyüklüğü itibariyle dilatasyon ile ayrılmış iki bölüm şeklinde inşa edildiği görülmüştür.

Yapılarda çıkma, çekme, kütle hareketleri ile fonksiyonel ayrımların yapıldığı, bezemesiz, sade, yalın bir dille, yatay ve düşey çizgiler ve odaların geometrik dizilimi ile kare petek dokulu karakteristik cepheler oluşturduğu gözlenmiştir. Porsuk ve Emek Oteli'nde balkonların boşluğunu oluşturan yüzeyler cephe düzleminden algılandığı gibiyken, misafirhanede balkonun tavan yüzeyi cephe düzleminden yukarıdadır. Misafirhanenin balkon parapetleri yarı yükseklikte duvar üzerinde cam korkuluk şeklinde

yapılmış ve birimler arasındaki duvarlar cephe hattından geride kaldığı için diğer yapılarda olduğu gibi bir bütün olarak okunmamaktadır. Balkonların oluşturduğu doku yatayda bütüncül boşluklar olarak algılanmaktadır. Porsuk Oteli'nde cam kullanımı ikinci bir çeper şeklinde, bütüncül olarak, zemin ve teras katlarında, dairesel kesitli düşey taşıyıcıları ortaya çıkaracak şekilde, geri çekilerek, diğer yapılarda parçacıl olarak, taşıyıcılar arasında doğrama şeklinde kullanılmıştır.

İlave konaklama katı yapıldığı dönemde, 5.1.2.2. bölümünde misafirhaneye ait en kesit görselinde ıslak mahallerin düşük döşeme yapıldığı, aynı kat döşemesinin düşük döşeme bölümü ile tekrar ettiği görülmektedir. Bu durum misafirhanenin ihtiyaç durumuna göre düşeyde devam edebileceği şekilde düşünüldüğünü ortaya koymaktadır. Tarihsel süreçte ortaya çıkan konaklama yapılarının zemindeki yatay gelişiminden sonra modern dönemde zeminden koparılarak diğer fonksiyonların üzerinde, düşeyde geliştiği düşünülmektedir.

Konaklama yapılarının sanayi – kent ilişkileri ile tipolojik olarak oluştuğu, sanayi yerleşkelerinde gelişen kullanımlar ile örneklenerek geliştiği ve farklı dönemlerde sanayi ilişkili konukları ağırlamak üzere inşa edildiği; kısaca sanayi ilişkili olarak geliştiği gözlenmiştir. Fabrika yerleşkelerindeki lojman yapıları ile, çeperlerinde oluşan mahallelerdeki kübik konut tipleri ile karşılıklı etkileşimli olarak geliştiği gözlenmiştir. Betonarme sistem, cam kullanımı, geometrik şekillerin, kübik formların, kartezyen ızgaraların öne çıkması, bezeme, stil, motif, geleneksel çatıların bulunmaması, ancak benzer fonksiyonda teras kullanımı yapıların modern hareketten etkilendiğini ortaya koymaktadır.

TÜLOMSAŞ misafirhane binası üzerinden, konaklama tipleri ile sanayi ilişkileri, sanayi ile kent ilişkileri ve benzer dönemde yapılan konaklama yapıları ile benzerlikleri, farklılıkları sosyal donatı ve yapı özellikleri açısından incelendiğinde; karşılaştırma yapılan rasyonel mimarlık ürünü yapıların, günümüzdeki haline gelene dek, petek dokulu cephelerin kaybolması gibi, geçirdiği dönüşümler ve gerekçeleri yerel faktörler üzerinden tartışılabilir. Vanlı'nın (2006) bu balkonlarla oluşan petek dokulu karakteristik cephelerin 20 yıl kadar sürdüğü, sonra kaybolduğu ifadesi sadece konaklama tipleri üzerinden değil diğer kullanımlar üzerinden araştırılabilir. Karşılaştırma çalışmasının plan kurgusu bölümünde konaklama dışındaki katlar, cephe kurgusu bölümünde karakteristik ön cepheler dışındaki

cepheler daha detaylı ele alınabilir. Yapı özellikleri üzerinden ele alınan yapılar kamu yatırımı ve yarışma projeleridir. Dönemin yarışma projelerinin mimarlık ortamına ve ele alınan yapılara katkıları ve özel yatırımla inşa edilen örnekler irdelenebilir. Çalışma sadece Eskişehir kenti özelinde ve belirli bir dönem aralığında yapılmıştır. Farklı dönem ve kentlerde ana fonksiyon olarak inşa edilen misafirhane yapıları daha sonraki bir çalışmada incelenebilir.

KAYNAKLAR DİZİNİ

Akbulut, E., 2008, Eskişehir'de Konaklama Tesislerinin Tarihsel Süreçte İncelenmesi (Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yapı Bilgisi Bilim Dalı.

Aksoylu, S., 2012, Cumhuriyet Dönemi'nde sanayi tesislerinin Eskişehir'in mekânsal gelişimine etkileri, Eski-Yeni Dergisi (Eskişehir Valiliği), 4/46, s. 48-55.

Aktüre, S., 1978, 19. yüzyıl sonunda Anadolu kenti mekânsal yapı çözümlemesi, ODTÜ Mimarlık Fakültesi, Ankara.

Aktüre, S., 1985, Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişim, Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi-4, İletişim Yayınları, s. 891-904.

Anonim, 1952, Turistik Otel, Arkitekt, s. 56.

Aydın, S., 2001, Türkiye'nin demiryolu serüvenine muhtasar bir bakış, Kebikeç, sayı 11, s. 49-94.

Batur, A., 1993, Konaklama-Bizans Dönemi, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, 4. Cilt, s. 73-74.

Bilgin, İ., 1998, Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyet'in İmarı, 75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Sey, Y. (ed.), Tarih Vakfı Yayınları, Bilanço 98 Yazı Dizisi, s. 255-272.

Bozdoğan, S., 2002, Modernizm ve ulusun inşası, erken Cumhuriyet Türkiyesi'nde mimari kültür, Metis Yayınları, s. 137,237.

Coulls, A., 1999, Railways as world heritage sites, ICOMOS, s. 1.

Çakmak, Ş., 2008, Şehrin Biçimlenişinde ve Kimlik Kazanmasında Belirleyici Rolü Olan Artifaktlar: Eskişehir Kenti Üzerinden Bir İnceleme (Yüksek Lisans Tezi), Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Bina Bilgisi Bilim Dalı.

Çilli, Ö., 2009, Tanzimat Sonrası Osmanlı Otel Mimarisi ve Pera Palas, (Yüksek lisans tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sanat Tarihi Anabilim Dalı.

Demirkol, H., G., 2012, Eskişehir Porsuk Otellerinden bir seçki, Eski-Yeni Dergisi (Eskişehir Valiliği), 4/46, s. 18-24.

Ertin, G., 1994, Eskişehir kentinde yerleşmenin evrimi, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, s. 17 – 25.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

Efe, A., 1998, Eskişehir demiryolu (Yüksek Lisans Tezi), Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 73 – 94.

Güneş, İ., Yakut, K., 2007, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Eskişehir (1840-1923), Anadolu Üniversitesi Yayınları, s. 51-52,92-95.

Güran, C., 1978, Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi, İstanbul, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.

Hobsbawm, E., J., 2013, Sanayi ve imparatorluk, (Çev. Abdullah Ersoy), Dost Kitabevi Yayınları, s. 142 – 157.

Hür, A. 1993, Konaklama-Bizans Dönemi, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, 5. Cilt, s. 48.

Işın, E., 1985, 19. yy'da modernleşme ve gündelik hayat, Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi-2, İletişim Yayınları, s. 538-565.

İhsan, B., 1933, Ev Projeleri, Mimar Dergisi, Sayı 1, s. 17–18

İstanbul, 1993, Oteller, Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, 6. Cilt, s. 179-180.

Kedik, Z., 2002, Eskişehir kent merkezindeki birinci ulusal mimarlık dönemi yapıları (Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Anabilim Dalı.

Koca, G., Karasözen, R., 2010, 1945–1960 dönemi Eskişehir modern kent merkezinin oluşumunda öne çıkan yapılar, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 10(3), s. 191-211.

Karasözen, R., Koca, G., 2013, Yarışmalar ve mimarlık sempozyumu, s. 30-46.

Kösebay, Y., 2007., Anadolu demiryolu çevresinde gelişen mimari ve korunması (Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, s. 8.

Köşkeroğlu, E., 2006, Demiryolu Mirası-Korunması, TMMOB Ankara Şubesi, Dosya No:3, s. 19-23.

Lewis, M J T (1974), *Early Wooden Railways.* London: Routledge & Kegan Paul.

Oğur, N., 2015, Eskişehir Şeker Fabrikası, (Yüksel lisans tezi), Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

Oruç, N., 1985, Kentleşme-Sanayileşme Etkileşimi, Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları Eskişehir Örneği Kolokyumu, S. Aksoylu, (Derl.), Eskişehir.

Özaslan, N., 2014, Eskişehir modern mimari mirasının araştırılması ve belgelenmesi, Anadolu Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi, Proje No: 1110F159, s. 23, 148-150.

Özel, Ç. H., Türktarhan, G, 2013, Gamgam Otel'den Büyük Otel'e, Dünden Bugüne Eskişehir'deki 14 İşletmenin Öyküsü, N. KOZAK (Editör), Tepebaşı Belediyesi, s. 75-93.

Özkut, D., Özaslan, N., 2009, Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Tesisleri, Mimarlık, Sayı:345, s.68-71.

Özyüksel, M., 1988, Anadolu ve Bağdat demiryolları, Arba Yayınları, İstanbul.

Quataert, D., 1985, 19. yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları. Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi-4, İletişim Yayınları, s. 1631-1635.

Sarıöz, P., 1997, Bir Zamanlar Eskişehir, Esbank, s. 71, 73, 83.

Şenol, S., B.,1994, TÜLOMSAŞ; Türkiye demiryollarında 100 yıl, Eskişehir, s.29, 44.

Tekeli, İ., 1994, Ankara'da Tarih İçinde Sanayinin Gelişimi ve Mekânsal Farklılaşması, Ankara, E. Batur (Editör), Yapı Kredi Yayınları, s. 171-199.

Tekeli, İ., 1985, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm, Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi-4, İletişim Yayınları, s. 878-890.

Tekeli, İ., İlkin, S., 2010, Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken, Bilgi Üniversitesi Yayınları, ikinci baskı, birinci baskı 2004.

Topgül, S., 2017, TÜLOMSAŞ kuruluşu ve kurulduğu dönemdeki çalışma ilişkilerinin sözlü tarihten yararlanma yolu ile incelenmesi, Gümüşhane Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elektronik Dergisi, 8(21), s. 184-196.

Ünal, M., 2009, Endüstri mirası kapsamında İstanbul Yedikule TCDD atölyelerinin mimarisi ve koruma sorunları (Yüksek Lisans Tezi), Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Üstün, B., 2011, Eskişehir Devlet Demiryolları yerleşkesi lojman konutları plan tipolojileri üzerine bir çalışma, Tasarım & Kuram Dergisi, Cilt 7, Sayı:11, s. 40-66.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

Üstün, B., 2012, Eskişehir'de demiryolu serüveni ile şekillenen Cer Atölyesi'nden TÜLOMSAŞ yerleşkesine, Eski-Yeni Dergisi (Eskişehir Valiliği), 4/46, s. 2-11.

Vanlı, Ş., 2006, Mimariden Konuşmak, Bilinmek İstenmeyen 20. yüzyılda Türk Mimarlığı, Eleştirel Bakış, Cilt 3, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, s. 752.

Yakut, K., 2015, Modern Eskişehir'in doğuşu (1923-1938), Kebikeç Yayınları, Eskişehir.

Yatağan, N., (2013). Cumhuriyet Dönemi endüstri yapıları ve modernleşme ilişkileri üzerine bir inceleme: Eskişehir TÜLOMSAŞ yerleşkesi (Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, s. 82-83.

Yılmaz, A., Yetgin, D., 2013, Madam Tadia Oteli, Eski Porsuk Otelleri: Porsuk Turing Klöp Oteli (1930-1940) ve Porsuk Oteli (1959-1961), Emek Oteli, Dünden Bugüne Eskişehir'deki 14 İşletmenin Öyküsü, N. KOZAK (Editör), Tepebaşı Belediyesi, s. 19, 35, 41,49, 51, 61-63.

Zeybekoğlu, S., 2002, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde sanayi komplekslerinin mekânsal analizi: Nazilli, Kayseri, Bursa Eskişehir örnekleri (Yüksek Lisans Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimari Tasarım Programı.

Zeybekoğlu, S., 2009, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde sanayi komplekslerinin mekânsal analizi: Nazilli, Kayseri, Bursa Eskişehir, Fabrikada Barınmak, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'de İşçi Konutları: Yaşam, Mekân ve Kent, A. Cengizkan, (Derl.), Arkadaş Yayınevi, s. 178-215.

İnternet Kaynakları:

Anonim, 2001, Kebikeç dergisi, sayı 11, www.kebikecdergi.org, erişim tarihi: 10.01.2019.

Anonim, 2003, Kebikeç dergisi, sayı 15, www.kebikecdergi.org, erişim tarihi: 21.01.2019.

Anonim, 2016, Odunpazarı Belediyesi – Atlıhan El Sanatları Çarşısı, http://www.odunpazari.bel.tr/odunpazaribelediyesi-11-atlihan_el_sanatlari_carsisi#fotogaleri[galeri31]/0/, erişim tarihi: 05.08.2019.

Anonim, 2019, TÜLOMSAŞ kurumsal sitesi, https://www.tulomsas.com.tr/tulomsas-kurumsal/43/, erişim tarihi: 21.01.2019.

Anonim, 2019, www.kentvedemiryolu.com, erişim tarihi: 21.01.2019.

Anonim, 2019, Google Earth, https://earth.google.com/web/, erişim tarihi: 10.01.2019.

KAYNAKLAR DİZİNİ (devam)

Anonim, 2019, Eskişehir Eski Fotoğraflar, http://wowturkey.com/t.php?p=/tr316/Hudai_CER22.jpg, erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2019, Eskişehir Eski Fotoğraflar, http://wowturkey.com/t.php?p=/tr355/sguner_ESKISEHIRTCDDVAGONFABRIKASI.jpg, erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2019, Eskişehir Orduevi, *http://wowturkey.com/t.php?p=/tr119/Alpaslan1453_Eskisehir_Ordu_evi_1453.jpg ,* erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2019, Osmanlı'dan bugüne fotoğraflarla Eskişehir, *https://www.eha.web.tr/osmanlidan-gunumuze-fotograflarla-eskisehir/),* erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2019,

https://i.pinimg.com/originals/8d/ce/da/8dcedabfa7eaca321e42d6d7df116b48.jpg, erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2019,
https://i.pinimg.com/564x/88/85/59/8885591a985ceaee3e7b1590113ee330.jpg, erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2019,
https://i.pinimg.com/564x/56/ad/2e/56ad2eaa89fe49908b9d3c66800ee5c0.jpg, erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2019,
http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvR2VvcmdlX1N0ZXBoZW5zb24, erişim tarihi: 10.05.2019.

Anonim, 2014, Gate to Greece
http://greece.mesogeia.net/katagogeion-epidaurus/, erişim tarihi: 10.05.2019.

EK AÇIKLAMALAR

Ek Açıklama-A: 1896 tarihli 1/10.000 ölçekli Eskişehir Haritası.

Ek Açıklama-B: TÜLOMSAŞ'ın bugünkü durumunu gösteren yerleşim planı.

Ek Açıklama-C: Cer yemekhane binasında eski misafirhane bölümünün 1982 yılına ait lojman olarak tadilat projesi.

Ek Açıklama-D: Giriş cephesinde cer yemekhane binasının eski misafirhane bölümü.

Ek Açıklama-E: 1978 yılına ait misafirhane işletme talimatı.

Ek Açıklama-F: Misafirhane binasının 3. kat ilave kararı.

Ek Açıklama-G: 1980 yılı misafirhane bilançosu.

Ek Açıklama-H: 1994 tarihli zemin kat planı.

Ek Açıklama-I: 1985 tarihli zemin kat planı.

Ek Açıklama-İ: 1981 tarihli zemin kat planı.

Ek Açıklama-J: Farklı tarihlere ait zemin kat planı.

Ek Açıklama-K: Farklı tarihlere ait 1. kat planı.

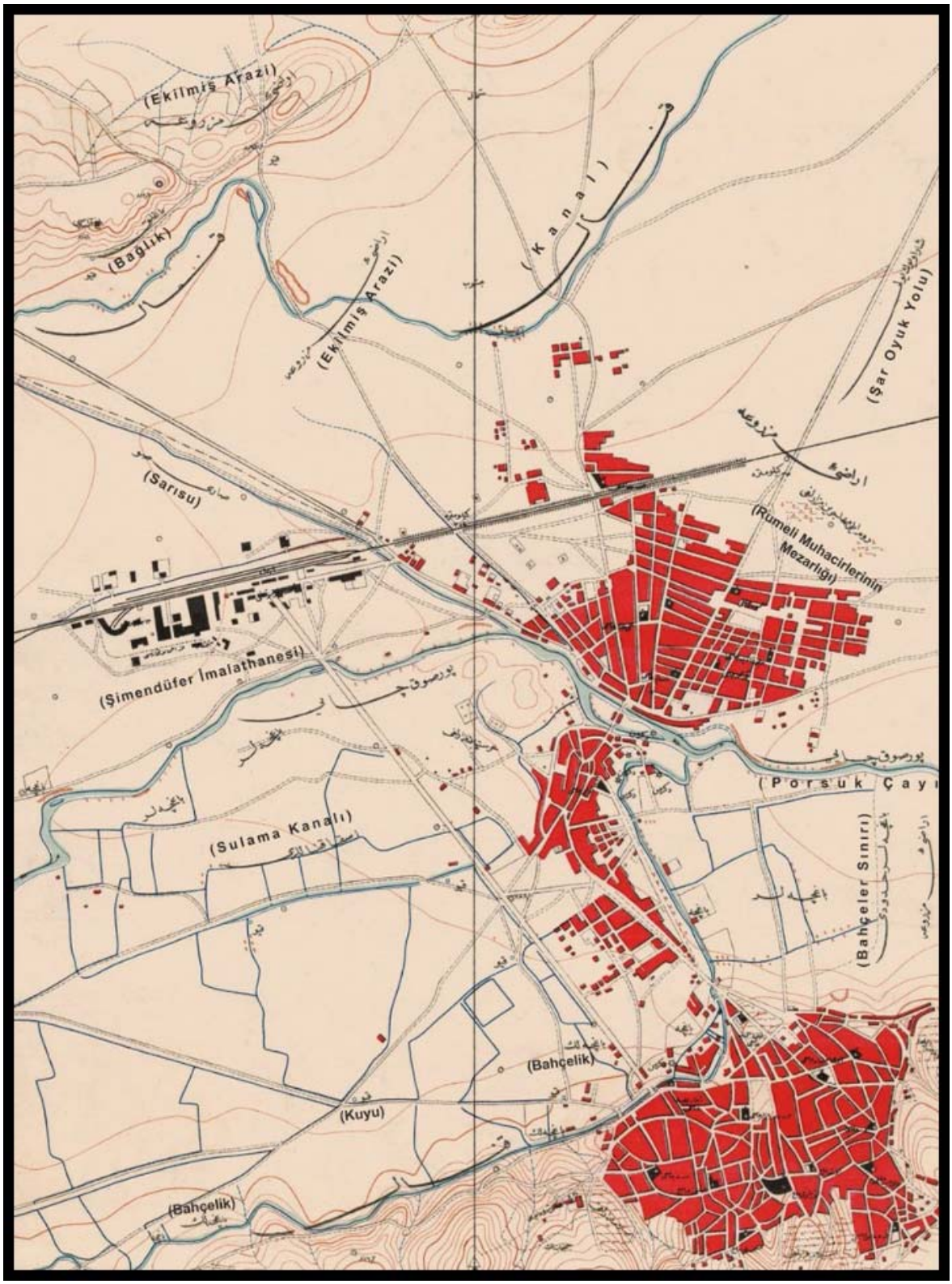
Ek Açıklama-L: Farklı tarihlere ait 1. kat planı.

Ek Açıklama-M: Misafirhanenin mevcut durumuna yakın 2. ve 3.kat planı.

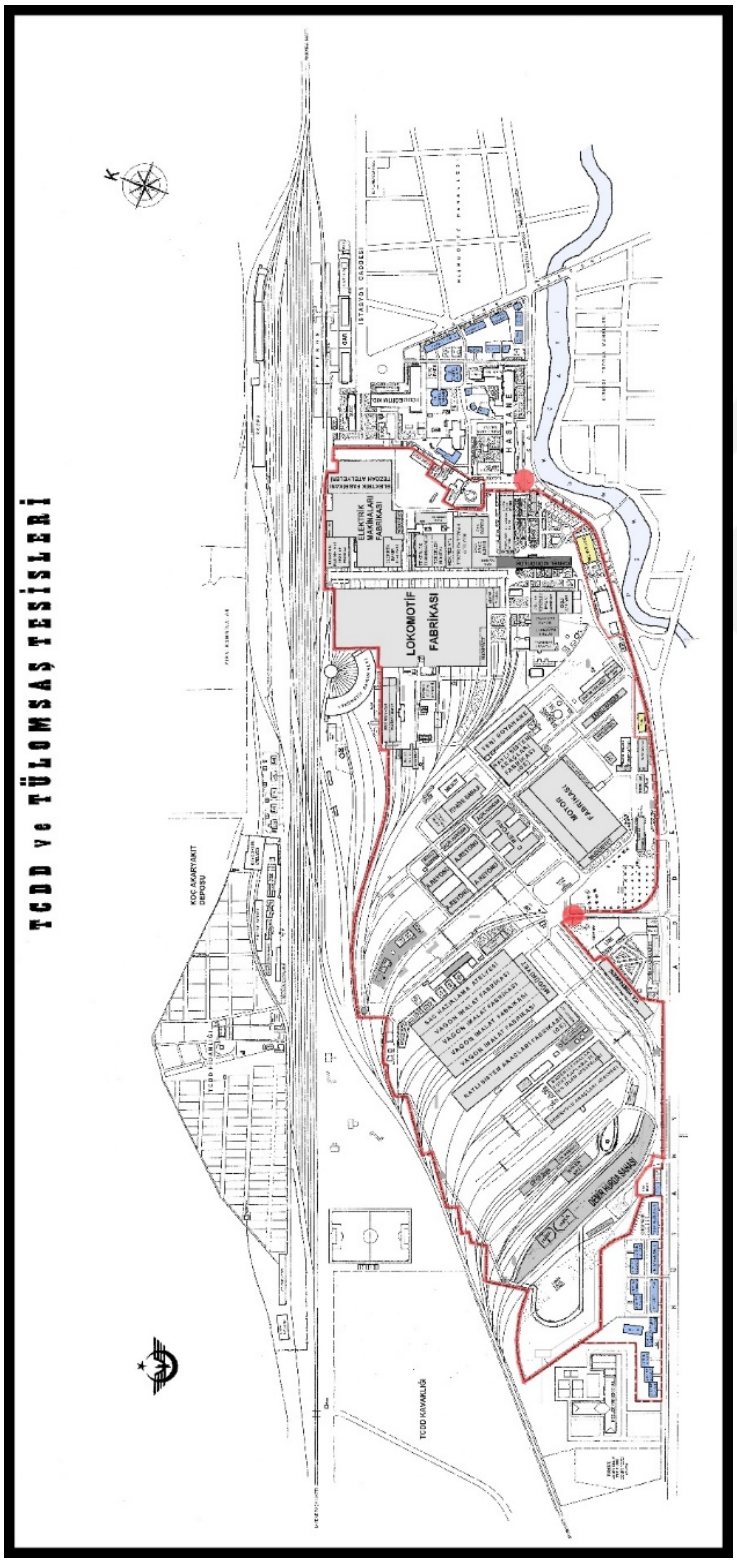
Ek Açıklama-N: Misafirhane binasının tarihi bilinmeyen eski 2. ve 3. kat planı.

Ek Açıklama-O: Misafirhane binasının tarihi bilinmeyen eski bir 2.kat planı.

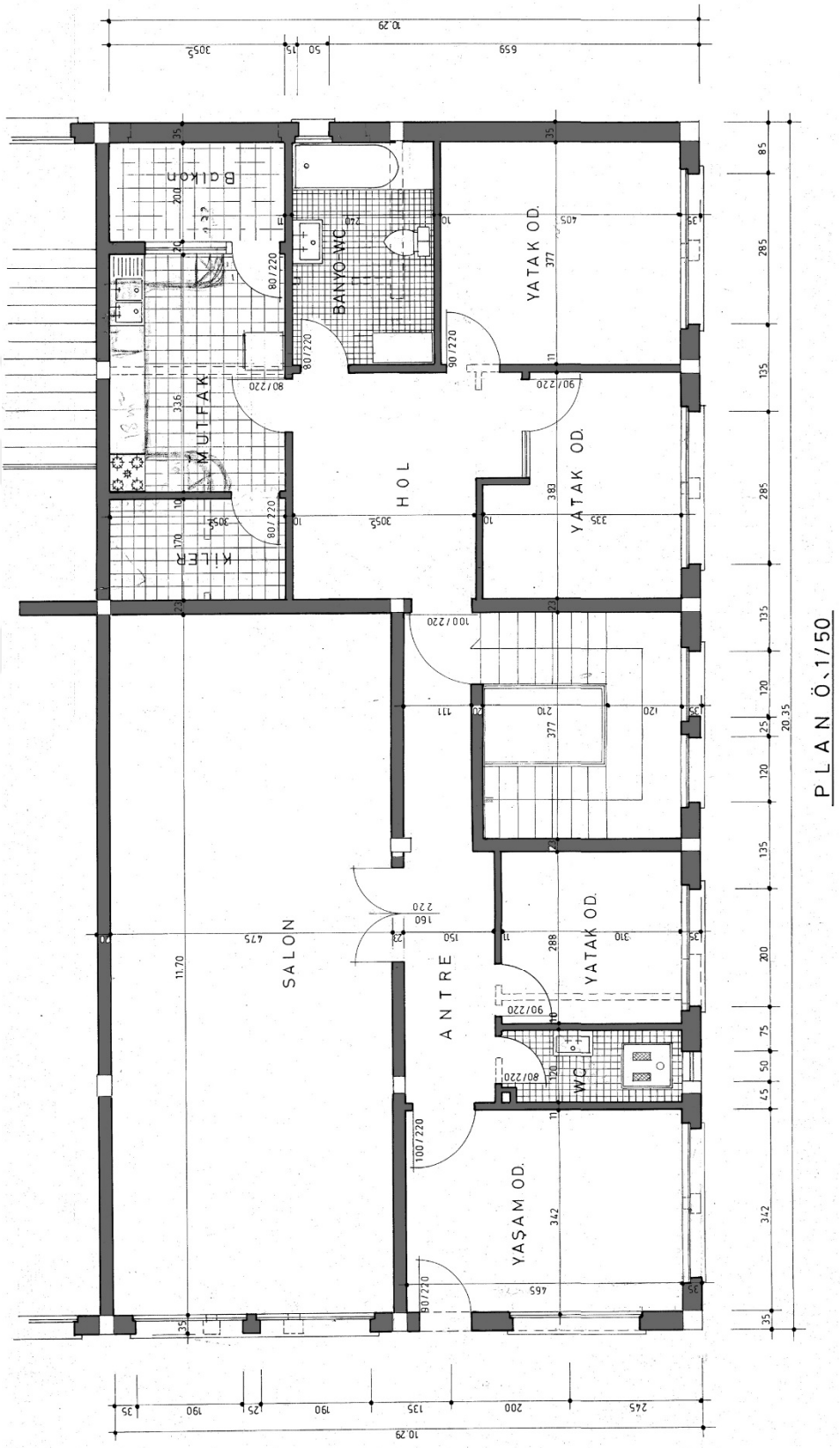
Ek Açıklama-A: 1896 tarihli 1/10.000 ölçekli Eskişehir Haritası.



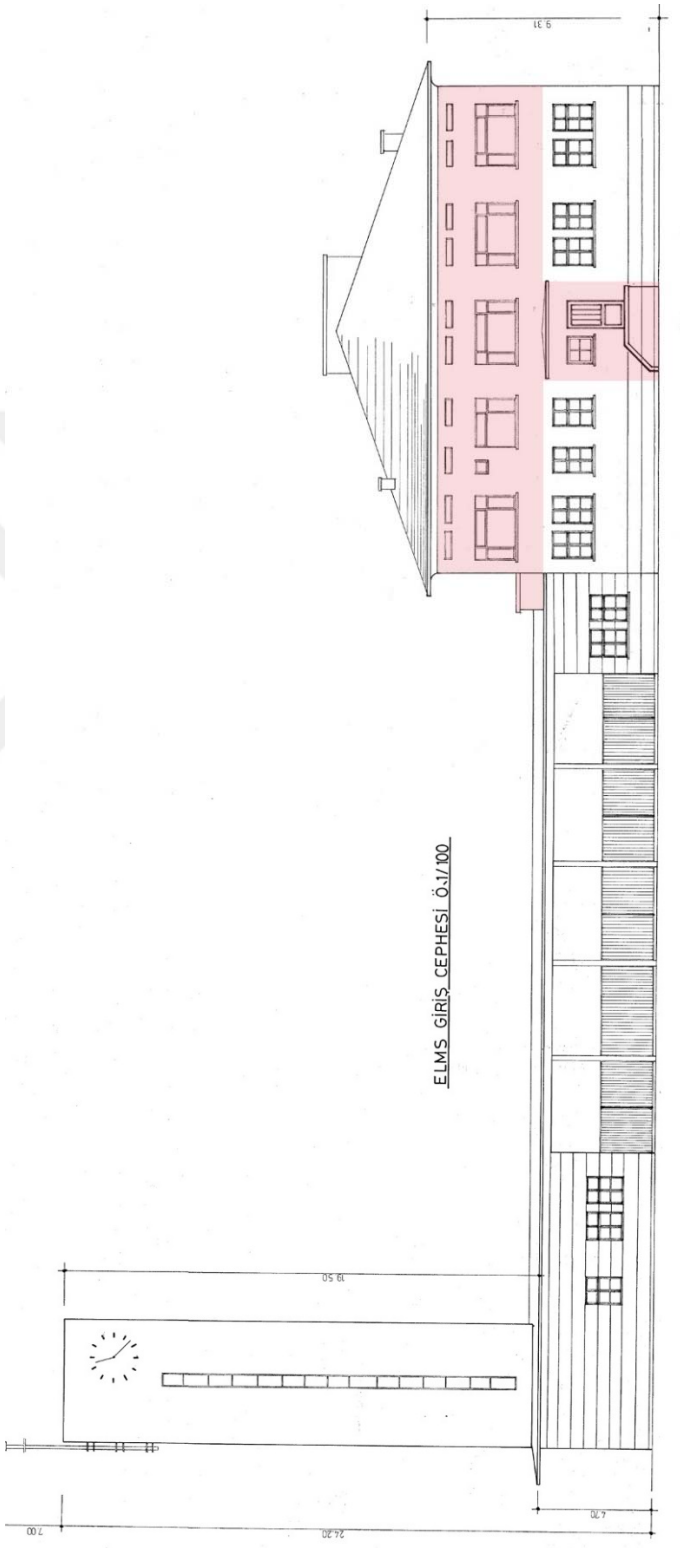
Ek Açıklama-B: TÜLOMSAŞ'ın bugünkü durumunu gösteren yerleşim planı (Üretim mekânları gri renkte, doğu ve batı yönlerinde lojmanlar mavi renkle, girişler kırmızı daire, misafirhane ve kreş binaları sarı ile gösterilmiştir).



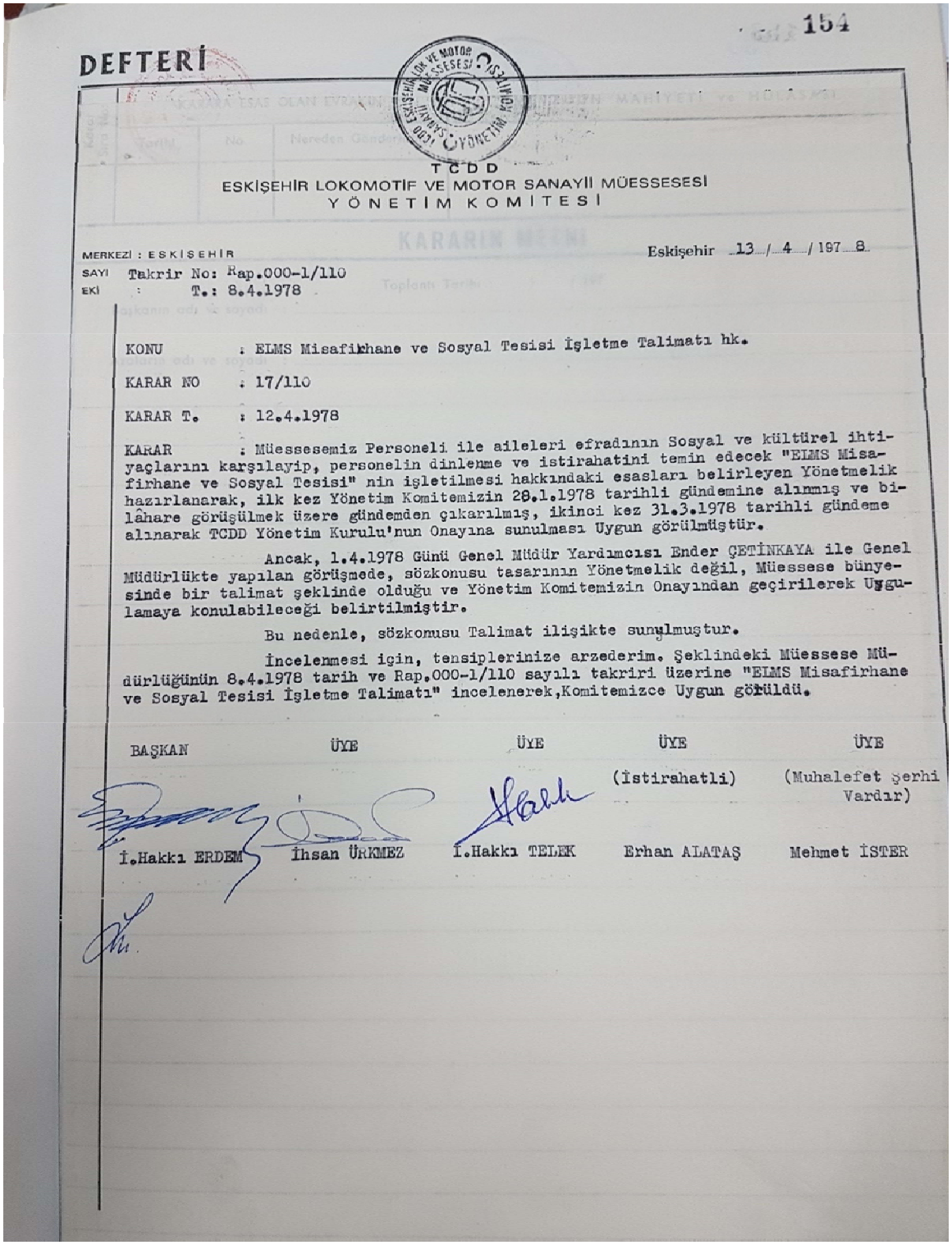
Ek Açıklama-C: Cer yemekhane binasında eski misafirhane bölümünün 1982 yılına ait lojman olarak tadilat projesi.



Ek Açıklama-D: Giriş cephesinde cer yemekhane binasının eski misafirhane bölümü (Kırmızı ile işaretli bölüm).



Ek Açıklama-E: 1978 yılına ait misafirhane işletme talimatı.



154

DEFTERİ

TCDD
ESKİŞEHİR LOKOMOTİF VE MOTOR SANAYİİ MÜESSESESİ
YÖNETİM KOMİTESİ

MERKEZİ : ESKİŞEHİR
SAYI Takrir No: Rap.000-1/110
EKİ : T.: 8.4.1978

Eskişehir 13 / 4 / 1978

KONU : ELMS Misafirhane ve Sosyal Tesisi İşletme Talimatı hk.

KARAR NO : 17/110

KARAR T. : 12.4.1978

KARAR : Müessesemiz Personeli ile aileleri efradının Sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını karşılayıp, personelin dinlenme ve istirahatini temin edecek "ELMS Misafirhane ve Sosyal Tesisi" nin işletilmesi hakkındaki esasları belirleyen Yönetmelik hazırlanarak, ilk kez Yönetim Komitemizin 28.1.1978 tarihli gündemine alınmış ve bilâhare görüşülmek üzere gündemden çıkarılmış, ikinci kez 31.3.1978 tarihli gündeme alınarak TCDD Yönetim Kurulu'nun Onayına sunulması Uygun görülmüştür.

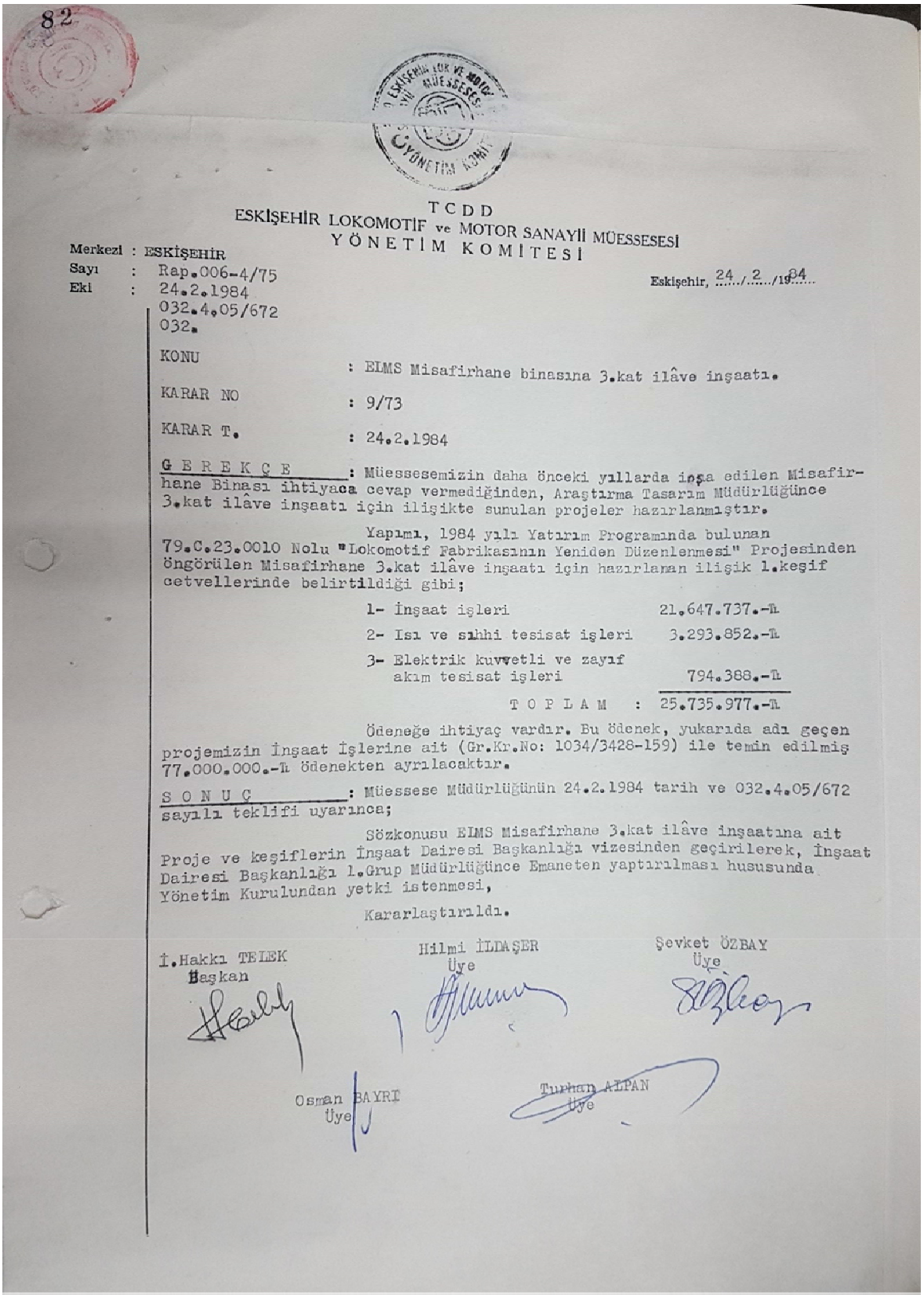
Ancak, 1.4.1978 Günü Genel Müdür Yardımcısı Ender ÇETİNKAYA ile Genel Müdürlükte yapılan görüşmede, sözkonusu tasarının Yönetmelik değil, Müessese bünyesinde bir talimat şeklinde olduğu ve Yönetim Komitemizin Onayından geçirilerek Uygulamaya konulabileceği belirtilmiştir.

Bu nedenle, sözkonusu Talimat ilişikte sunulmuştur.

İncelenmesi için, tensiplerinize arzederim. Şeklindeki Müessese Müdürlüğünün 8.4.1978 tarih ve Rap.000-1/110 sayılı takriri üzerine "ELMS Misafirhane ve Sosyal Tesisi İşletme Talimatı" incelenerek,Komitemizce Uygun görüldü.

BAŞKAN	ÜYE	ÜYE	ÜYE	ÜYE
			(İstirahatli)	(Muhalefet şerhi Vardır)
İ.Hakkı ERDEM	İhsan ÜRKMEZ	İ.Hakkı TELEK	Erhan ALATAŞ	Mehmet İSTER

Ek Açıklama-F: Misafirhane binasının 3. kat ilave kararı.



82

T C D D
ESKİŞEHİR LOKOMOTİF ve MOTOR SANAYİ MÜESSESESİ
Y Ö N E T İ M K O M İ T E S İ

Merkezi : ESKİŞEHİR
Sayı : Rap.006-4/75
Eki : 24.2.1984
032.4.05/672
032.

Eskişehir, 24./2./1984

KONU : ELMS Misafirhane binasına 3.kat ilâve inşaatı.

KARAR NO : 9/73

KARAR T. : 24.2.1984

G E R E K Ç E : Müessesemizin daha önceki yıllarda inşa edilen Misafirhane Binası ihtiyaca cevap vermediğinden, Araştırma Tasarım Müdürlüğünce 3.kat ilâve inşaatı için ilişikte sunulan projeler hazırlanmıştır.

Yapımı, 1984 yılı Yatırım Programında bulunan 79.C.23.0010 Nolu "Lokomotif Fabrikasının Yeniden Düzenlenmesi" Projesinden öngörülen Misafirhane 3.kat ilâve inşaatı için hazırlanan ilişik 1.keşif cetvellerinde belirtildiği gibi;

1- İnşaat işleri	21.647.737.-₺
2- Isı ve sıhhi tesisat işleri	3.293.852.-₺
3- Elektrik kuvvetli ve zayıf akım tesisat işleri	794.388.-₺
T O P L A M :	25.735.977.-₺

Ödeneğe ihtiyaç vardır. Bu ödenek, yukarıda adı geçen projemizin İnşaat İşlerine ait (Gr.Kr.No: 1034/3428-159) ile temin edilmiş 77.000.000.-₺ ödenekten ayrılacaktır.

S O N U Ç : Müessese Müdürlüğünün 24.2.1984 tarih ve 032.4.05/672 sayılı teklifi uyarınca;

Sözkonusu ELMS Misafirhane 3.kat ilâve inşaatına ait Proje ve keşiflerin İnşaat Dairesi Başkanlığı vizesinden geçirilerek, İnşaat Dairesi Başkanlığı 1.Grup Müdürlüğünce Emaneten yaptırılması hususunda Yönetim Kurulundan yetki istenmesi,

Kararlaştırıldı.

İ.Hakkı TELEK
Başkan

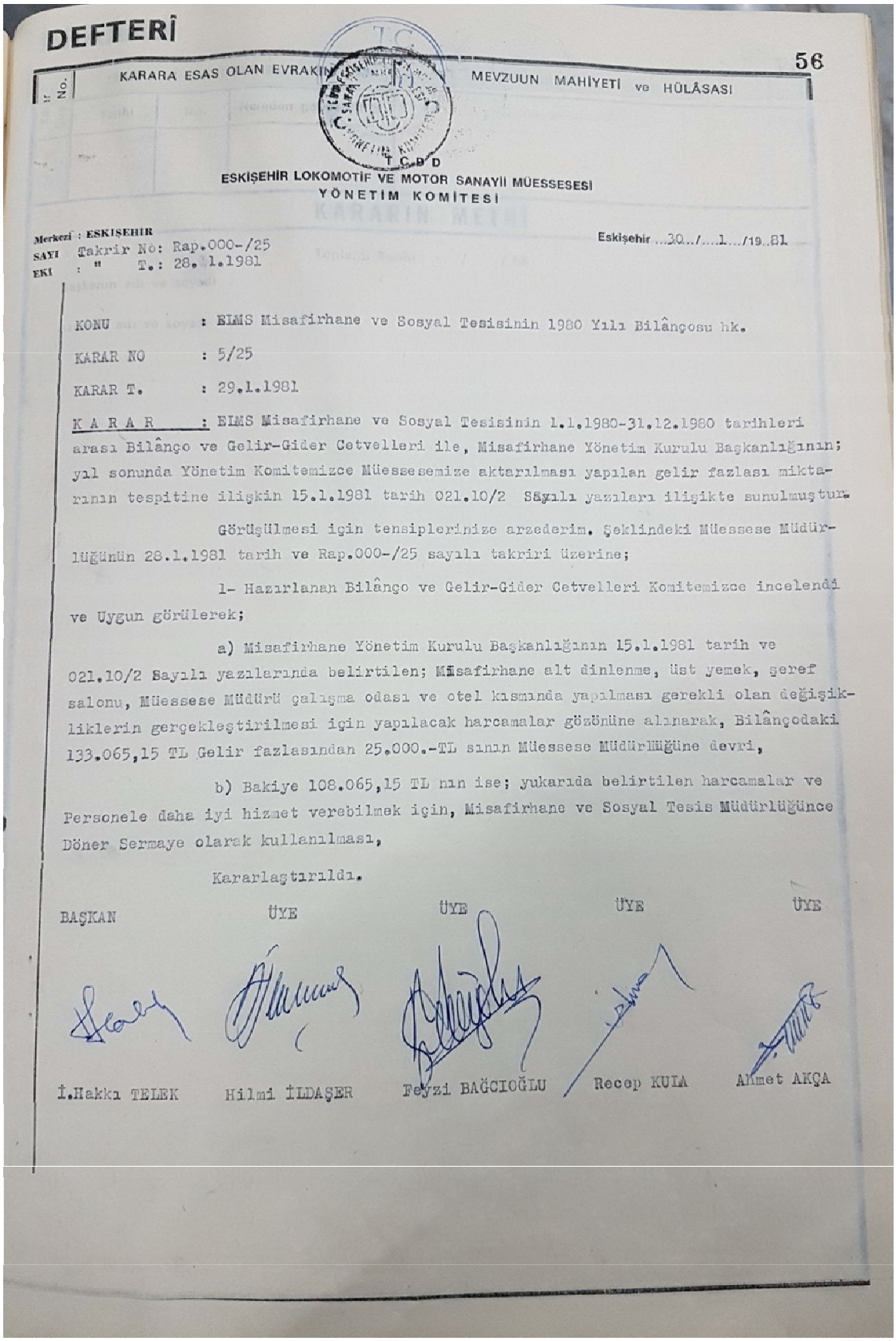
Hilmi İLDAŞER
Üye

Şevket ÖZBAY
Üye

Osman BAYRI
Üye

Turhan ALPAN
Üye

Ek Açıklama-G: 1980 yılı misafirhane bilançosu.



DEFTERİ

56

Sıra No.	KARARA ESAS OLAN EVRAKIN	MEVZUUN MAHİYETİ ve HÜLÂSASI

T.C.D.D
ESKİŞEHİR LOKOMOTİF VE MOTOR SANAYİİ MÜESSESESİ
YÖNETİM KOMİTESİ

Merkezi : ESKİŞEHİR
SAYI : Takrir No: Rap.000-/25
EKİ : " T.: 28. 1.1981

Eskişehir ...30../....1.../19..81

KONU : EMS Misafirhane ve Sosyal Tesisinin 1980 Yılı Bilânçosu hk.

KARAR NO : 5/25

KARAR T. : 29.1.1981

K A R A R : EMS Misafirhane ve Sosyal Tesisinin 1.1.1980-31.12.1980 tarihleri arası Bilânço ve Gelir-Gider Cetvelleri ile, Misafirhane Yönetim Kurulu Başkanlığının; yıl sonunda Yönetim Komitemizce Müessesemize aktarılması yapılan gelir fazlası miktarının tespitine ilişkin 15.1.1981 tarih 021.10/2 Sayılı yazıları iliğikte sunulmuştur.

Görüşülmesi için tensiplerinize arzederim. Şeklindeki Müessese Müdürlüğünün 28.1.1981 tarih ve Rap.000-/25 sayılı takriri üzerine;

1- Hazırlanan Bilânço ve Gelir-Gider Cetvelleri Komitemizce incelendi ve Uygun görülerek;

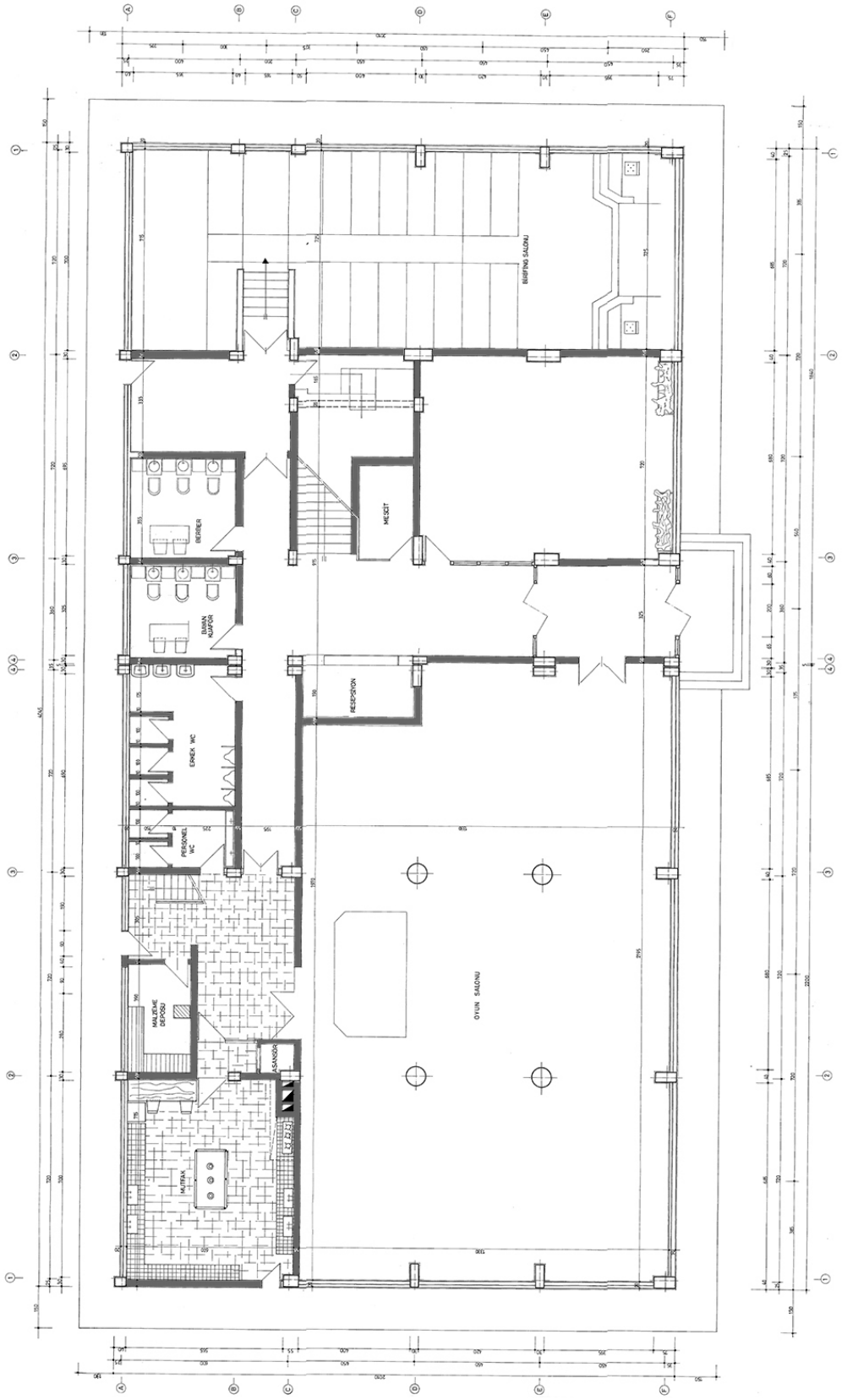
a) Misafirhane Yönetim Kurulu Başkanlığının 15.1.1981 tarih ve 021.10/2 Sayılı yazılarında belirtilen; Misafirhane alt dinlenme, üst yemek, şeref salonu, Müessese Müdürü çalışma odası ve otel kısmında yapılması gerekli olan değişikliklerin gerçekleştirilmesi için yapılacak harcamalar gözönüne alınarak, Bilânçodaki 133.065,15 TL Gelir fazlasından 25.000.-TL sının Müessese Müdürlüğüne devri,

b) Bakiye 108.065,15 TL nın ise; yukarıda belirtilen harcamalar ve Personele daha iyi hizmet verebilmek için, Misafirhane ve Sosyal Tesis Müdürlüğünce Döner Sermaye olarak kullanılması,

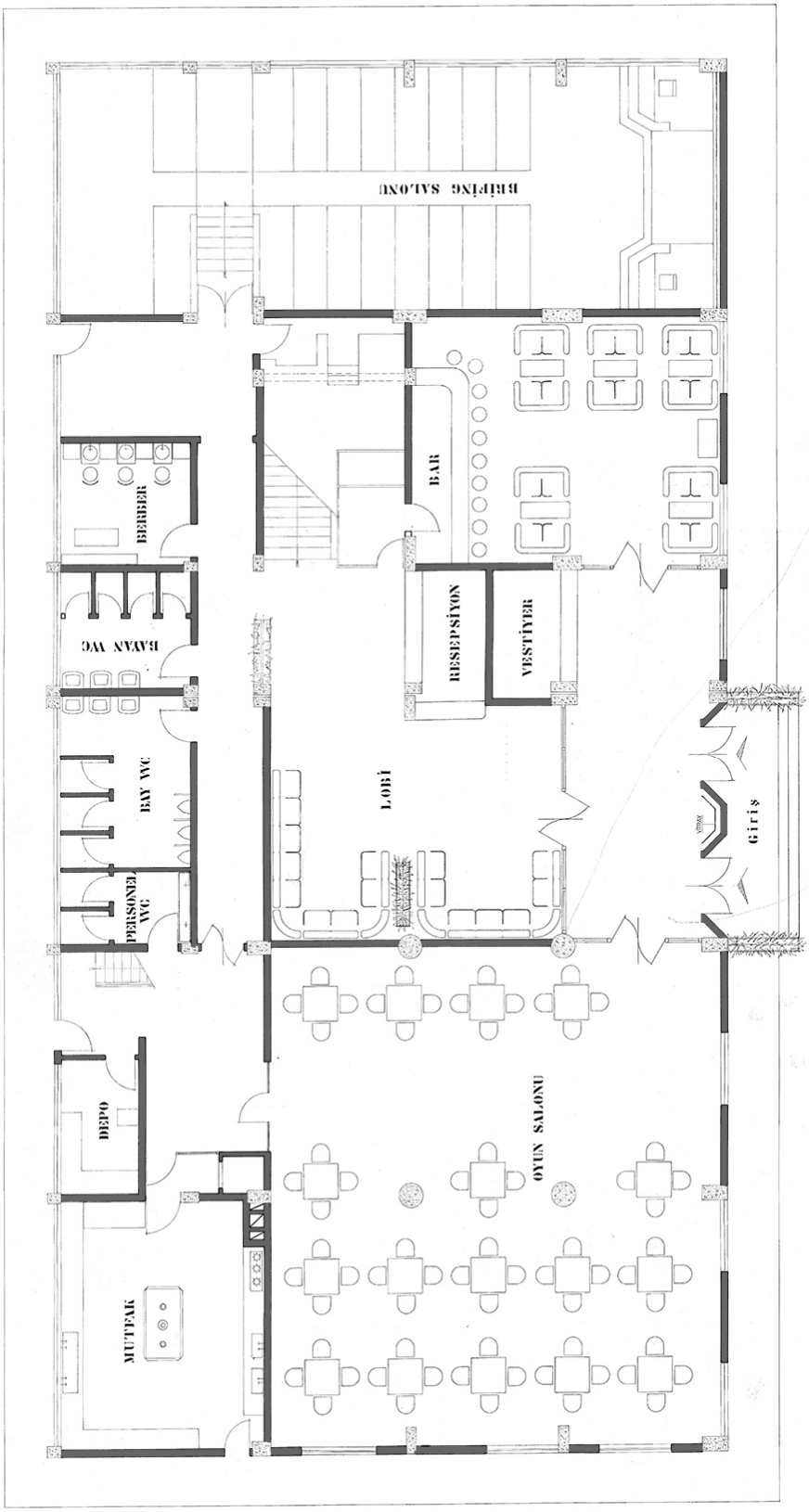
Kararlaştırıldı.

BAŞKAN	ÜYE	ÜYE	ÜYE	ÜYE
İ.Hakkı TELEK	Hilmi İLDAŞER	Feyzi BAĞCIOĞLU	Recep KULA	Ahmet AKÇA

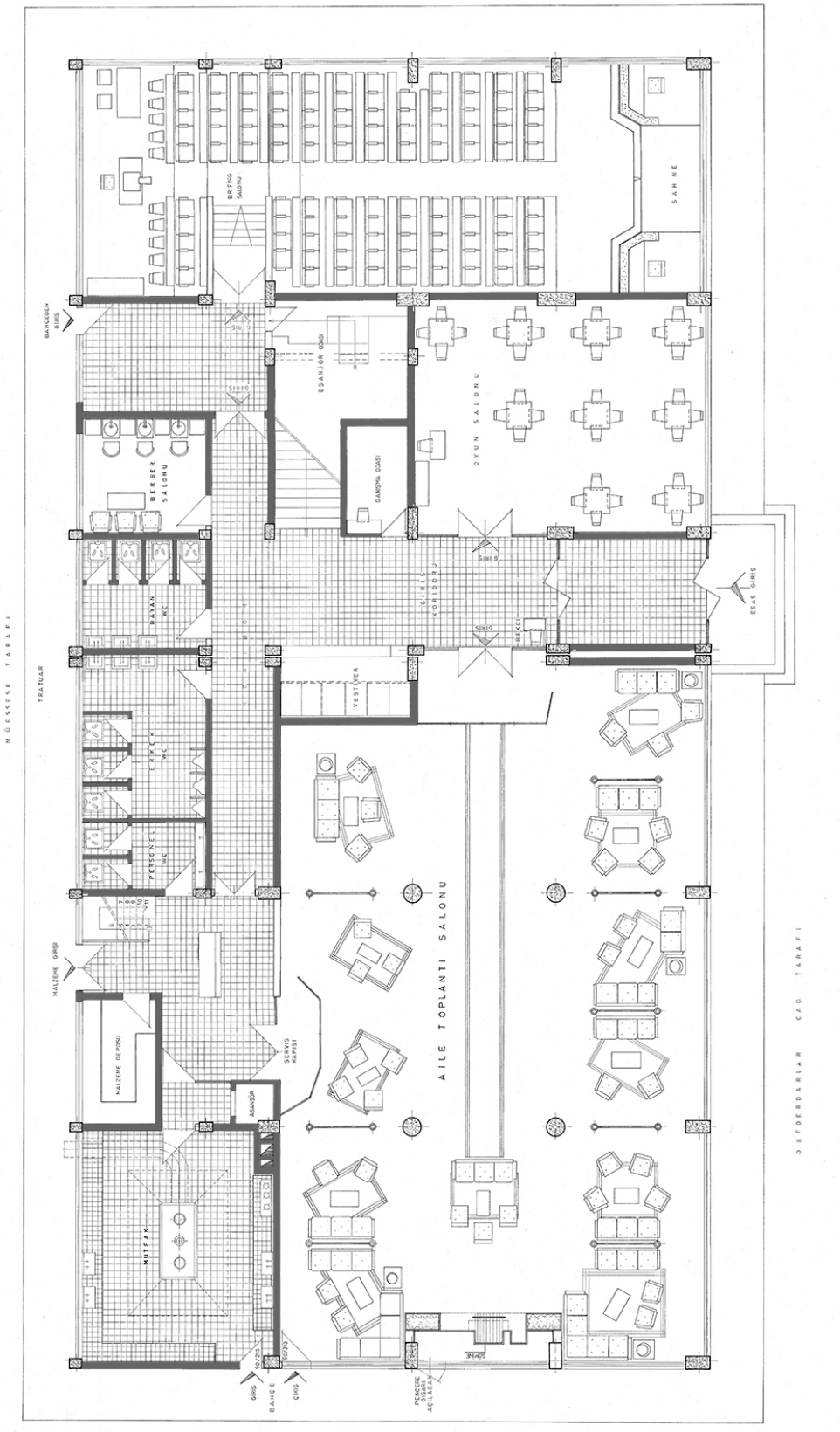
Ek Açıklama-H: 1994 tarihli zemin kat planı.



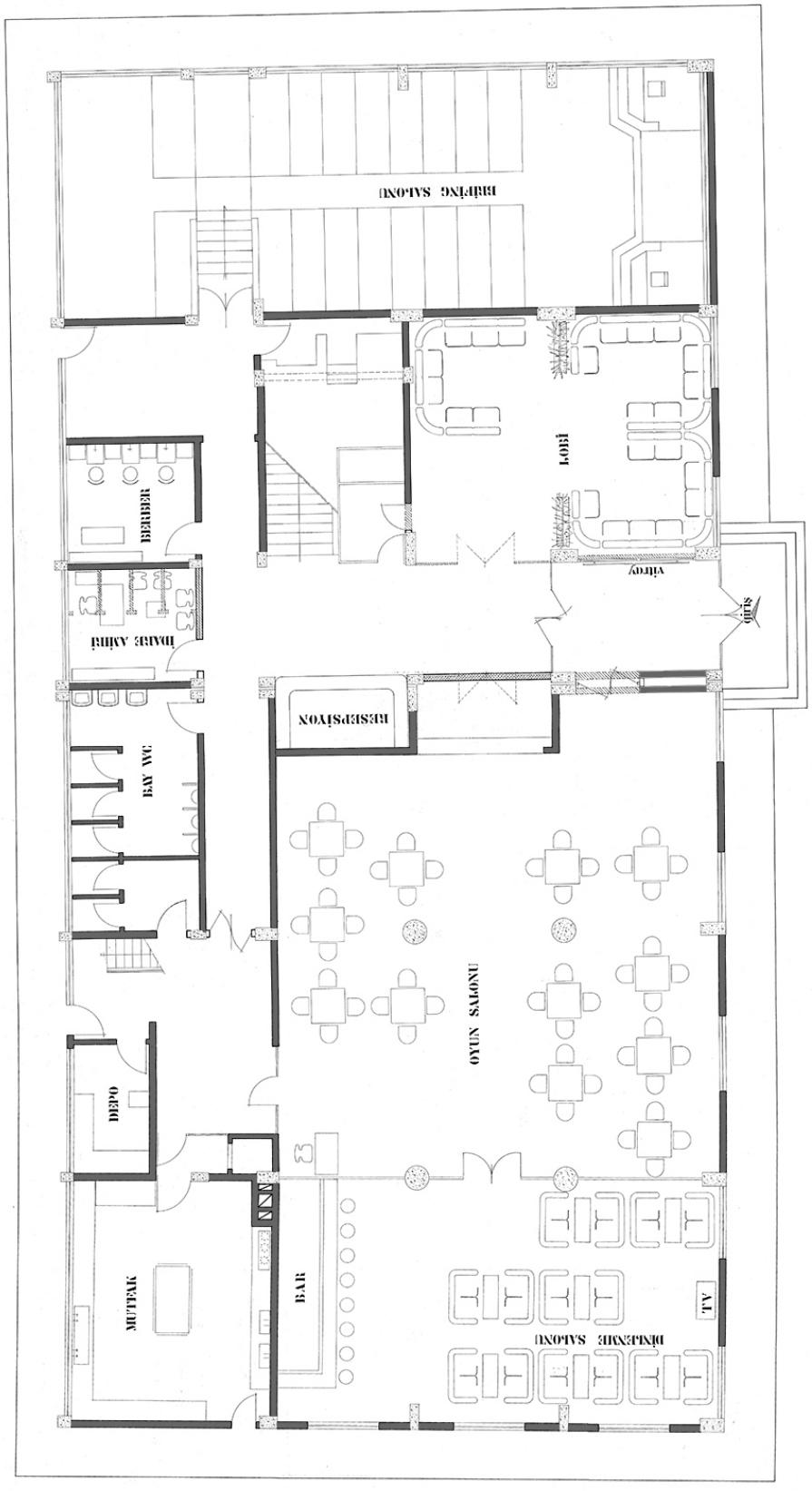
Ek Açıklama-I: 1985 tarihli zemin kat planı.



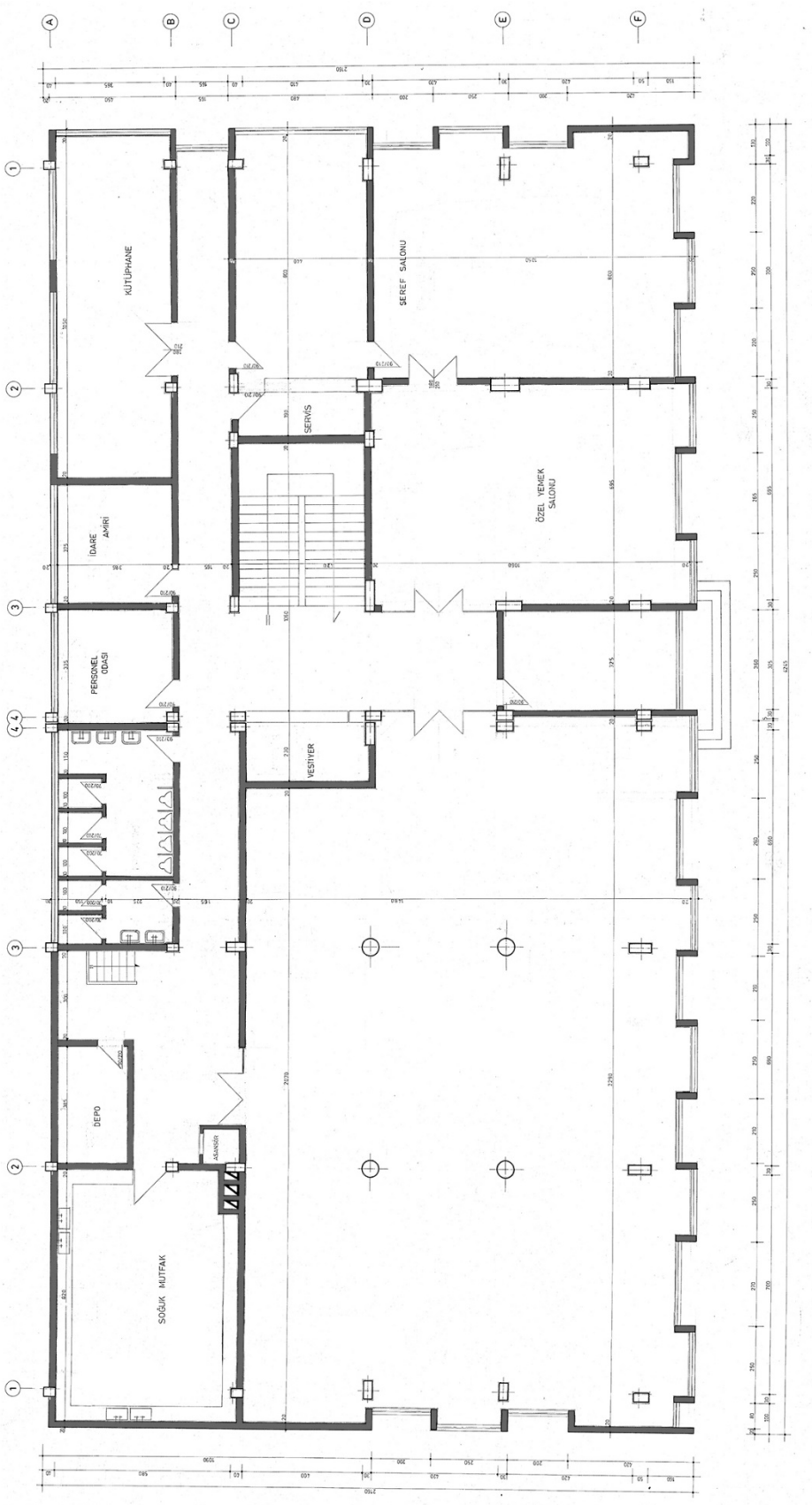
Ek Açıklama-İ: 1981 tarihli zemin kat planı.



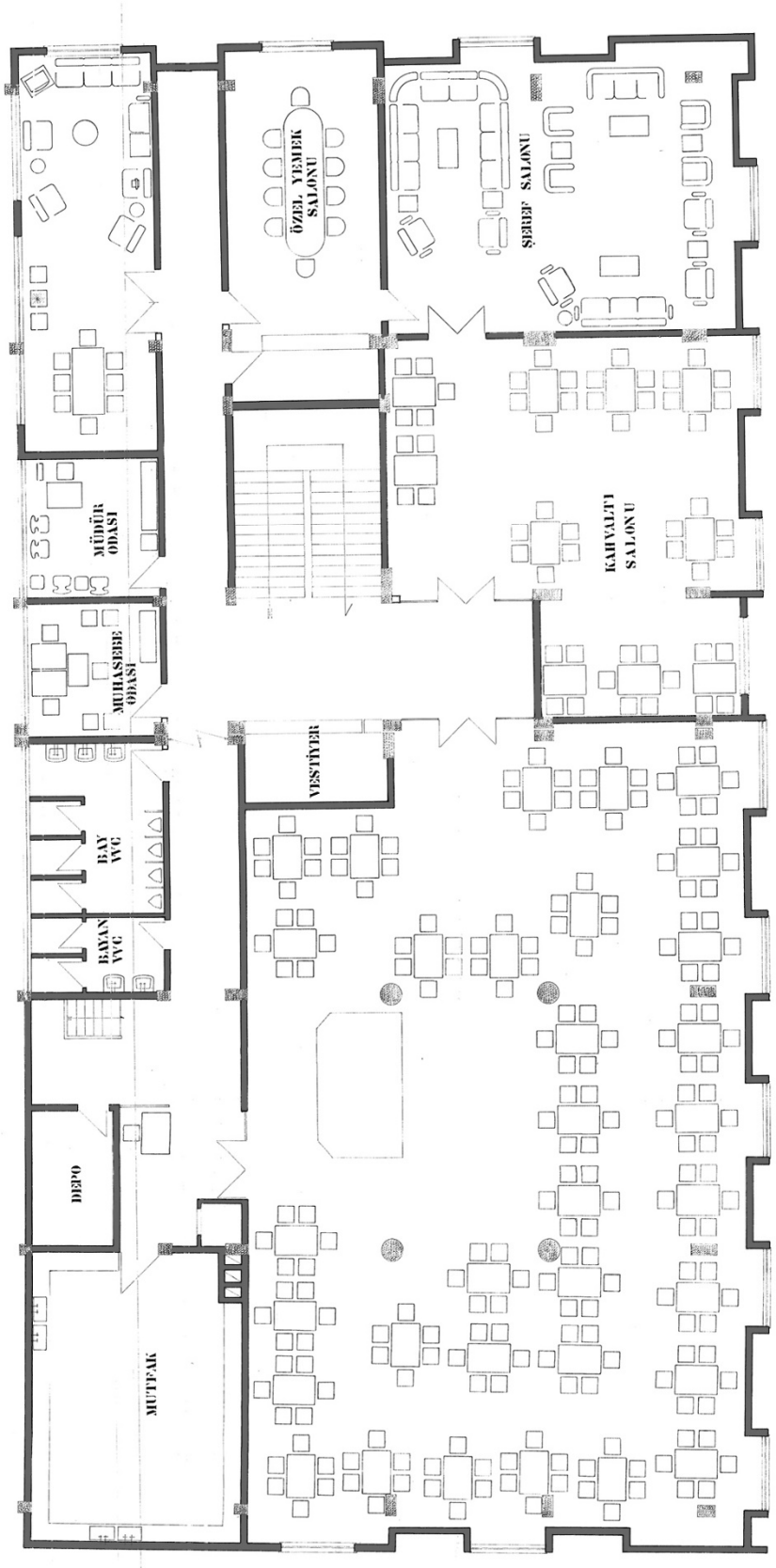
Ek Açıklama-J: Farklı tarihlere ait zemin kat planı.



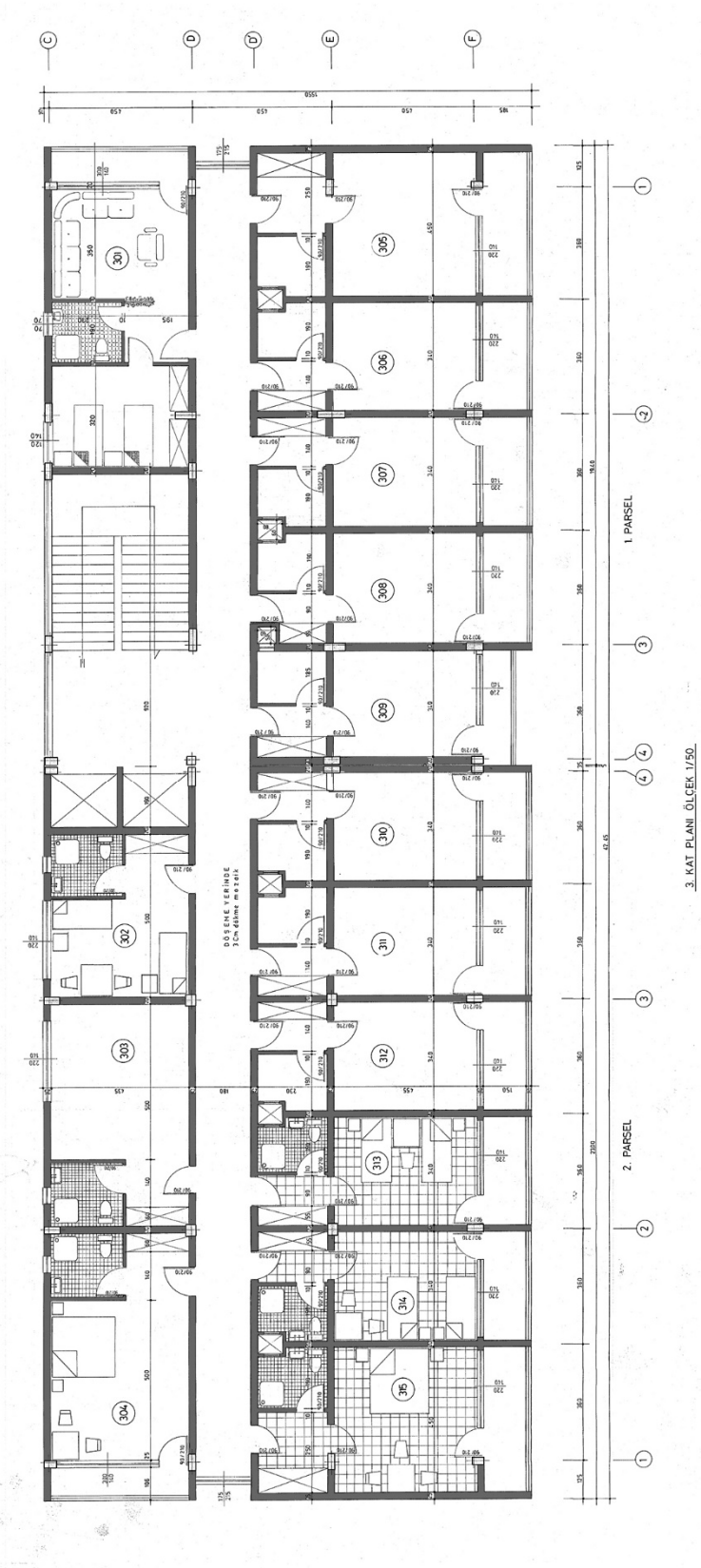
Ek Açıklama-K: Farklı tarihlere ait 1. kat planı.



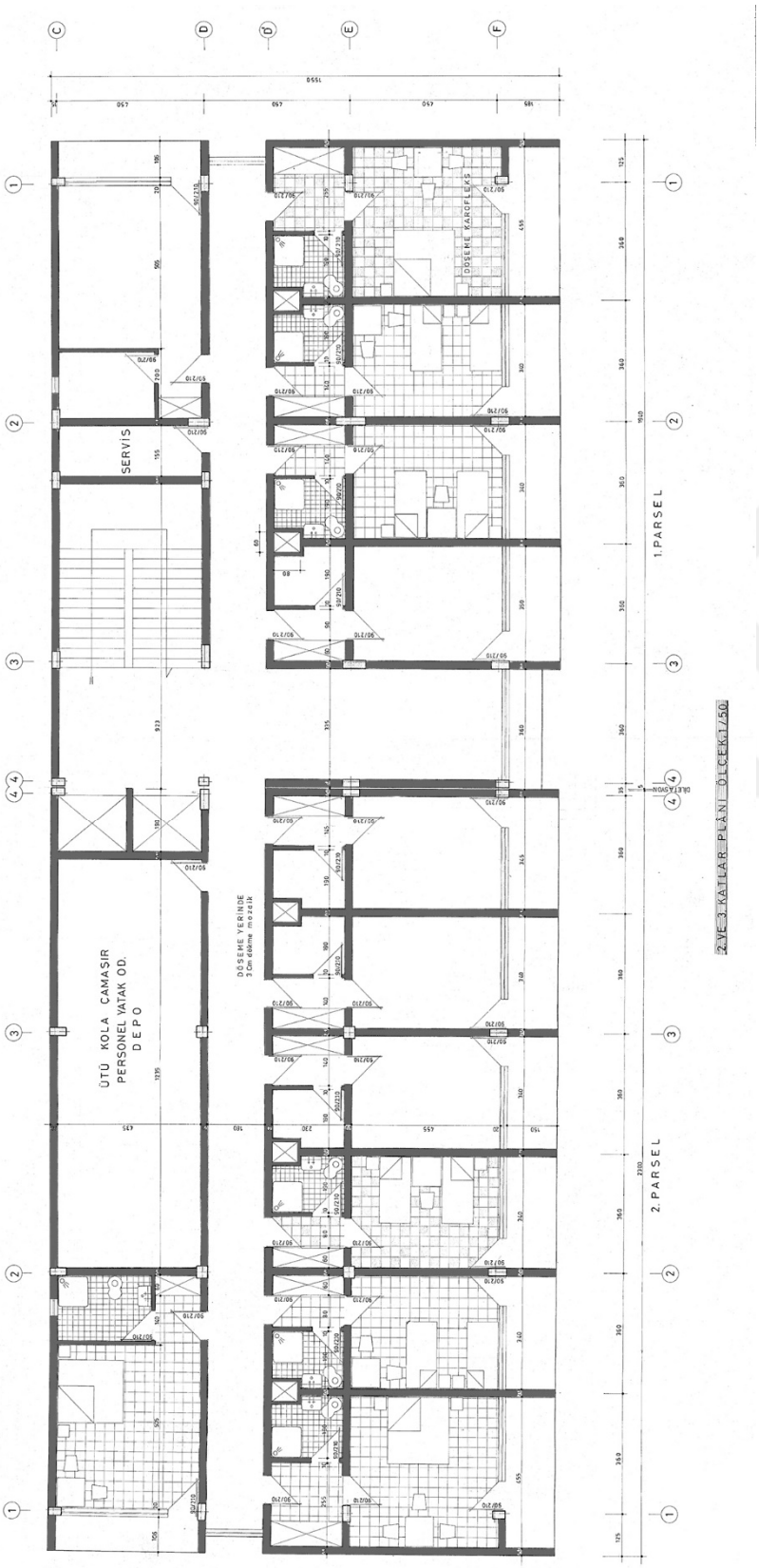
Ek Açıklama-L: Farklı tarihlere ait 1. kat planı.



Ek Açıklama-M: Misafirhanenin mevcut durumuna yakın 2. ve 3.kat planı.



Ek Açıklama-N: Misafirhane binasının tarihi bilinmeyen eski 2. ve 3. kat planı.



Ek Açıklama-O: Misafirhane binasının tarihi bilinmeyen eski bir 2.kat planı.

