

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ YAPILARI
VE MODERNLEŞME İLİŞKİLERİ ÜZERİNE BİR
İNCELEME:
ESKİŞEHİR TÜLOMSAŞ YERLEŞKESİ

Nazlı YATAĞAN

Ocak, 2013

İZMİR

**CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ YAPILARI
VE MODERNLEŞME İLİŞKİLERİ ÜZERİNE BİR
İNCELEME:
ESKİŞEHİR TÜLOMSAŞ YERLEŞKESİ**

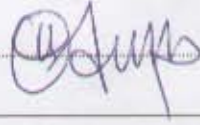
**Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Mimarlık Bölümü, Bina Bilgisi Anabilim Dalı**

Nazlı YATAĞAN

**Ocak, 2013
İZMİR**

YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU

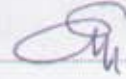
NAZLI YATAĞAN, tarafından YARD. DOÇ. DR. ÖZLEM ARITAN yönetiminde hazırlanan “CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ YAPILARI VE MODERNLEŞME İLİŞKİLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME: ESKİŞEHİR TÛLOMSAŞ YERLEŞKESİ” başlıklı tez tarafımızdan okunmuş, kapsamı ve niteliği açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



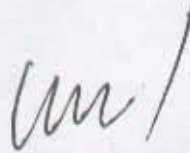
Yard. Doç. Dr. Özlem ARITAN
Danışman



Doç. Dr. Deniz ÖZKUT



Doç. Dr. Emel KAYIN



Prof. Dr. Mustafa SABUNCU
Müdür
Fen Bilimleri Enstitüsü

TEŞEKKÜR

Bu tezi yazabilmemde öncelikle tüm sabrı ve desteği ile hep yanımda olan tez danışmanım Yard. Doç. Dr. Özlem Arıtan'a ve desteklerini esirgemeyen sevgili hocam Doç. Dr. Deniz Özkut ve Doç. Dr. Emel Kayın'a, Ankara'da ve Eskişehir'de araştırmalarımı yapabilmem için bana destek veren Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ve TÛLOMSAŞ yönetimine, Eskişehir'de kaldığım süreler boyunca yardımlarını esirgemeyen Yapar Ailesine teşekkürlerimi sunarım.

Bana olan güven sevgi, ve destekleri ile her zaman yanımda olan ailem Onur Yücel, Aslı Yatağan ve Nurten Urkom'a...

Nazlı YATAĞAN

CUMHURİYET DÖNEMİ ENDÜSTRİ YAPILARI VE MODERNLEŞME İLİŞKİLERİ ÜZERİNE BİR İNCELEME: ESKİŞEHİR TÜLOMSAŞ YERLEŞKESİ

ÖZ

Endüstrileşme ve modernleşme süreci Anadolu’da Osmanlı Devleti’nin son döneminde başlamış, 1923 sonrası kendine özgü nitelikler kazanarak devam etmiştir. Osmanlı Döneminde (1894), Eskişehir’de, lokomotif tamiri ve bakımı için, Almanlar tarafından kurulan ‘Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası’ Cumhuriyet Döneminde çalışmaya devam eden önemli Endüstri İşletmeleri’nden biridir. 1924 yılında devletleştirilmiş, ismi değiştirilmiş ve ulus devlete ulaşım altyapısı sağlayan önemli bir devlet fabrikası haline gelmiştir.

Bu tezde, TÜLOMSAŞ Fabrikası Yerleşkesinin endüstriyel ve mekânsal dönüşüm süreçleri, Cumhuriyet modernleşme projesinin bir parçası olarak diyakronik analizi yapılmaktadır. Tesisin, ulusal kalkınmanın ve modernleşmenin sembol değeri olmasından dolayı ülke ve kent ölçeğinde taşıdığı özgün “değerler” araştırılmış, ortaya çıkarılmıştır.

Anahtar sözcükler: Fabrika yerleşkeleri, demiryolu, Cumhuriyet modernleşmesi, endüstrileşme, Eskişehir, Eskişehir Cer Atölyesi, TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi)

**AN ANALYSIS ON THE CORRELATION BETWEEN MODERNISATION
AND INDUSTRIAL SPACES IN THE REPUBLICAN PERIOD OF TURKEY:
ESKİŞEHİR TÜLOMSAŞ SETTLEMENT**

ABSTRACT

The process of modernization and industrialization started in Anatolia at the last period of Ottoman Empire, has continued after 1923 and gained its unique national qualities. Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası, which is the major industrial complex facility in Eskişehir that had been built for locomotive and wagon maintenance and repair, was established in the late Ottoman period (1894), by a German company, and had continued operations after the establishment of the Republic of Turkey. T  LOMSA   was nationalized in 1924 and became a significant figure for the socialized system and has provided a transportation platform for the etatistic approaches in the very first years of the young Turkish Republic.

In this thesis a diachronic analyses of the settlement of T  LOMSA   facilities has been made to expose the industrial and spatial progress in context of Modernity Project of the Turkish Republic and reveal its “values” in terms of territorial and civic efficacy as a national railway organization.

Keywords: Factory settlements, railway, modernization of Republican Turkey, industrialisation, Eskişehir, Eskişehir Cer At  lyesi, T  LOMSA   (T  rkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim   irketi)

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
YÜKSEK LİSANS TEZİ SINAV SONUÇ FORMU	ii
TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT.....	v
BÖLÜM BİR-GİRİŞ.....	1
1.1 Problemin Tanımı.....	1
1.2 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	4
1.3 Varsayımlar	7
1.4 Çalışmanın Yöntemi.....	8
BÖLÜM İKİ- MODERNLEŞME VE ENDÜSTRİ MEKÂNSALLIĞI.....	10
2.1 Modern ve Modernleşme Kavramları Üzerine.....	10
2.2 Modernleşme ve Endüstrileşmenin Mekânsal Yansımaları	13
2.2.1 Endüstri Devriminin Kentsel Ölçekte Etkileri.....	14
2.2.2 Yeni Üretim Mekânları Fabrikalar	21
BÖLÜM ÜÇ- CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRKİYE’DE MODERNLEŞME VE ENDÜSTRİ MEKÂNSALLIĞI	35
3.1 Cumhuriyet Dönemi Modernleşme ve Endüstrileşme Girişimleri	35
3.1.1 Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Geçiş	35
3.1.2 Cumhuriyet Modernleşmesi ve Endüstrileşme; Birinci Dönem, 1923-1960 Arası Dönem	39
3.1.2.1 Fikirsal Yapı.....	40
3.1.2.2 Ekonomik Yapı ve Endüstrileşme	42
3.1.3 Cumhuriyet Modernleşmesi ve Endüstrileşme; İkinci Dönem 1960 Sonrası Dönem	46
3.1.4 Modernleşme Bağlamında Türkiye’de Demiryolu.....	47

3.2 Cumhuriyet Modernleşmesi ve Endüstrileşmenin Mekânsal Yansımaları	52
3.2.1 Kent ve Bina Ölçeğinde Dönüşümler	52
3.2.2 Endüstri Mekânları	57

BÖLÜM DÖRT- ESKİŞEHİR TÛLOMSAŞ (TÛRKİYE LOKOMOTİF VE MOTOR SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ) YERLEŞKESİ VE CUMHURİYET MODERNLEŞMESİ..... 61

4.1 Eskişehir'in Cumhuriyet Modernleşmesi Bağlamında İrdelenmesi.....	61
4.1.1 Cumhuriyet Öncesi Dönemde Eskişehir ve Endüstri	61
4.1.2 Cumhuriyet Dönemi Eskişehir'de	
Modernleşme ve Endüstri Mekânsallığı.....	65
4.1.2.1 Kent ve Bina Ölçeğinde Modernleşme	65
4.1.2.2 Cumhuriyet Dönemi'nde Eskişehir'de Endüstri Mekânları	72
4.1.2.2 Devlet Tarafından Kurulan Endüstri İşletmeleri.....	74
4.1.2.2 Özel Sermaye ile Kurulan Endüstri İşletmeleri.....	79
4.2 TÛLOMSAŞ Yerleşkesinin Cumhuriyet Modernleşmesi Bağlamında	
İrdelenmesi	82
4.2.1 TÛLOMSAŞ Genel Bilgiler	82
4.2.1.1 Eskişehir Kenti İçindeki Konumu.....	82
4.2.1.2 Kuruluşu.....	84
4.2.1.3 Kuruluşundan Günümüze Kadar Olan Dönemde Hukuki İşleyişi ve	
Üretim Biçimlerindeki Değişiklikler.....	86
4.2.2 TÛLOMSAŞ Yerleşkesi Endüstri Mekânsallığının Dönüşüm Süreçleri ve	
Cumhuriyet Modernleşmesi İlişkilerinin İrdelenmesi.....	92
4.2.2.1 İlk Dönem; 1894-1923 Arası Dönem	95
4.2.2.1.1 Yerleşke Ölçeğinde İlk Dönem	101
4.2.2.1.2 Bina Ölçeğinde İlk Dönem.....	105
4.2.2.1.3 İlk Dönemin Modernleşme Kriterleri Bakımından	
Değerlendirilmesi	113
4.2.2.2 Cumhuriyet İlk Dönemi; 1923-1960 Arası Dönem	117
4.2.2.2.1 Yerleşke Ölçeğinde Cumhuriyet İlk Dönemi	131

4.2.2.2.2 Bina Ölçeğinde Cumhuriyet İlk Dönemi	133
4.2.2.2.3 Cumhuriyet İlk Döneminin Modernleşme Kriterleri Bakımından Değerlendirilmesi	169
4.2.2.3 Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası Dönem	173
4.2.2.3.1 Yerleşke Ölçeğinde Cumhuriyet İkinci Dönemi.....	183
4.2.2.3.2 Bina Ölçeğinde Cumhuriyet İkinci Dönemi	184
4.2.2.3.3 Cumhuriyet İkinci Döneminin Modernleşme Kriterleri Bakımından Değerlendirilmesi.....	197
BÖLÜM BEŞ- SONUÇLAR	199
KAYNAKLAR	213
EKLER.....	221
EK 1-Şekiller Dizini	221
EK 2-Demiryolu Terimleri Sözlüğü.....	228
EK 3-Son Notlar	230

BÖLÜM BİR

GİRİŞ

1.1 Problemin Tanımı

Cumhuriyetin ilanı, bir dönüm noktası olarak farklı bir siyasi duruma, farklı ekonomik, sosyal şartlara ve farklı kültürel motivasyonlara geçişi simgelemektedir. Bu dönüm/kırılma noktasının ardından, yeni bir sistemin temelini kurulması için radikal dönüşümlere ihtiyaç duyulmuştur. Cumhuriyet döneminde benimsenen kalkınma ve ilerleme ereği, ekonomik ve sosyal yeni düzenlemelerle beslenmektedir. Bu durum Cumhuriyet'in ilanının ardından Anadolu'da yaşanan sosyal, mekânsal, çok yönlü dönüşümlere ışık tutar.

Cumhuriyet projesi, ideolojik söylemini kentlerde somutlaştırma yoluna giderek önce Ankara'da ve ardından seçilmiş noktalarda yeni planlama ve yapılaşmalar ile mekânsal önermelerini sunmakta, kurulan veya yapılandırılan yeni kentler, kimliklerini tüm bu gelişmelere paralel olarak kazanmaktadır. İdari merkez Ankara, endüstri kentleri olarak Eskişehir, Karabük, Nazilli, Tokat, Kayseri, Bursa, Zonguldak vb. kentler formlarını kısa dönemde değiştirmeye başlamıştır. Ankara'daki yeni bir başkent kurma ve model oluşturma hareketi bir prestij meselesi olduğundan, Ankara, ideolojik yansımaların okunduğu ilk odak noktası olma özelliğindedir. Başlatılan kalkınma atağı Anadolu'nun diğer kentlerinde ise, "modern" bir yaşantıya kavuşmak için hızlı bir inşa sürecini başlatmış ve bu amaçla kent mekânında ilk olarak yeni toplum kurgusunun simge yapıları oluşturulmuştur. Cumhuriyet'in simge kamu yapıları olarak görülen hükümet konakları, halkevleri, köy enstitüleri, istasyonlar, modern bir hayatı simgeleyen tüm yeni tipolojiler kent ölçeğinde ortaya çıkarken, geniş kaldırımlar ve yollar, parklar, anıtlar gibi destekleyici planlama araçları da yeni/modern kentin parçası haline gelmeye başlamaktadır.

Planlanan sistemin yerleşmesinde ekonomik olarak kalkınma, hedeflenen noktaya gelebilmek için aşılması gereken ilk basamak olarak görülmektedir. 1923 İzmir

İktisat Kongresi ile kalkınmanın ülkesel bir örgütlenme ile olacağı açık edilmiş olsa da, kalkınmada devletin üstlendiği rol, 1929-1931 yılları arasında yaşanan dünya ekonomik bunalımından sonra gelişen ve benimsenen **devletçilik** fikri ile ağırlık kazanmıştır. İçer dönük bir ekonomik model dünya ölçeğindeki eğilimlere benzer bir biçimde, Türkiye’de de uygulanmış, devletçilik 1933’de CHF ’nın ana ilkelerinden biriyken, 1936’da anayasaya girmiştir. Ekonomik kalkınma Cumhuriyet’in toplumcu modelini desteklemekte, tüm ülkenin eşit biçimde kalkınması hedeflenmektedir. Öte yandan ekonomik kalkınmanın en önemli ayağı endüstrileşme olarak belirlenmiş, endüstri devrimini yaşamamış olan Anadolu’da, Batılı toplumlara benzer bir toplum yaratmanın önkoşulu niteliğindeki ulusal burjuvaziye oluşturmak için de, devletçilik politikası uygulanmıştır (Kongar, 1995, s.225). Endüstri devriminin ardından endüstrileşme sürecinde hızlı adımlar atamamış bir toplum adına, çağın tekniğini yakalamak ve dış ülkelere ekonomik bağımlılığı azaltmak esas alınmaktadır. İlk olarak Osmanlı’dan kalma demiryolları ve bazı endüstri kuruluşları için hızlı devletleşme adımları atılmış, sonrasında ise demiryoluyla beslenen endüstri kuruluşları devlet tarafından yurdun dört yanında kurulmaya başlanmıştır. Kalkınma planlarını uygulamayı da üstlenen devlet, endüstri yatırımlarını çizdiği üst plan doğrultusunda hızlıca gerçekleştirmeye başlamıştır. Özel yatırımlar yerine devletin bu görevi üstlenmesi, özellikle endüstri yerleşkeleri ve KİT’lerde merkeze bağlı ve üst değerlerin açıkça okunabildiği projeler gerçekleşmesini sağlamıştır.

Cumhuriyet’in ilanından 1950’lere varan süreçte demiryolu ağı ve endüstri yatırımları alanlarında devlet etkinliği görülmektedir. Endüstrileşme, daha önce ülkede var olmayan bina tipolojilerini ve yeni çalışma disiplinini halkla tanıştıırken, endüstri mekanları ve beslendiği sosyal donatı alanları da yeni bir hayat biçimi önermesini kamuya sunmaktadır. Bu çerçevede kurulan endüstri kuruluşları, üretim birimleri, sosyal donatı alanları, konut birimleri ile modern günlük hayatın gereksinimlerini karşılayabilecek tüm mekânları bir arada örgütlemektedir. Kentlerin modernleşmesinde endüstrileşme-kentleşme ilişkisi bakımından Cumhuriyet ilanından sonra kurulan erken dönem endüstri kuruluşları öncülük arz etmektedir. Bir yandan yeni kamusal alanlar kentsel ölçekte ve bina ölçeğinde yaşam bulmaya başlarken, diğer yandan yeni üretim biçimi, günlük yaşamı büyük bir değişime

uğratan toplumsal ve mekânsal önermeleri sayesinde önemli bir dönüştürücü etken olarak rol oynar. Endüstri yerleşkeleri sosyal ve ekonomik kalkınmanın mekânsal kurulumunu kente aktarmak için bir araç olmuştur.

Eskişehir özelinde 19. yy sonlarında demiryolunun kente gelmesi ile başlayan kent mekânındaki dönüşümler Cumhuriyet'in ilanı ile beraber hızlı bir ivme kazanmış ve Eskişehir de sahip olduğu değerler ile Ankara'nın dışında Cumhuriyet projesinin ürettiği yeni mekanların uygulandığı pilot kentlerden biri olmuştur.

Osmanlı döneminde yapımına başlanan Anadolu demiryollarının, önemli kesişme noktalarından biri olan Eskişehir, Bağdat'a ulaşacak demiryollarının inşaatı için güzergâh üzerindeki son bakım/tamir noktası olarak seçilmiş ve burada 1894 yılında 'Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası' adıyla, lokomotif ve vagonların bakım ve onarımları için bir endüstri işletmesi kurulmuştur¹. Bu İşletme, Cumhuriyet'e geçiş sürecinde demiryollarının stratejik niteliğinden ve bu bağlamda demiryoluna ait teknoloji, bilgi birikimi ve üretim araçlarına hâkimiyetinden ötürü, önemli bir konuma ulaşmış; Kurtuluş Savaşı'na da silah üretimiyle destek vermiştir. Cumhuriyet'in ilanının ardından ilk işlerden biri olarak demiryolu siyasetine önem verilmesi sonucu 1924 yılında devletleştirilen İşletme, demiryolu alt ve üstyapı çalışmalarında ve yeni endüstri işletmelerinin kurulumunda rol alırken; genç Türkiye'nin yapısal oluşumunda da çeşitli roller üstlenmiştir. Bu görevleri yerine getirirken İşletme'nin yönetimi ana bir merkeze bağlanmış, üretim birimleri çoğalmış ve sosyal donatılar eklenmesiyle tam bir yerleşke halini alması sağlanmıştır. Bu anlamda Yerleşke, Eskişehir kent mekanını dönüştürmeye başlamanın yanı sıra, yeni bir üretim geleneğini de kentliyle tanıştıran, eğitim birimleri aracılığıyla kentlinin eğitimini destekleyen ve kalifiye bir endüstri işçisi sınıfının oluşmasını sağlayan bir kurum olma niteliği kazanmıştır.

Kurulduğu 1894 yılından günümüze kadar çalışmaya devam eden Yerleşke fabrikaları Cumhuriyetin demiryolu, ekonomi, endüstri politikalarından doğrudan etkilenerak, mekânsal olarak büyümüş ve dönüşümler geçirmiştir. Osmanlı Dönemi'nden devreden Yerleşke, Erken Cumhuriyet Dönemi'nde, ülke çapında

planlanarak bir kerede kurulan yeni fabrikaları biçimleyen üst hedeflerin mekânsal yansımalarını taşıyacak biçimde değişiklikler geçirmiş, bu değişiklikler Yerleşke 'ye damgasını vuracak düzeye ulaşmıştır. İşletme 1953 yılında KİT haline gelmiş ve 1960 yılından itibaren bakım onarım ve küçük üretimler yerine, ekonomi politikalarının etkisi ile lokomotif ve vagon üretimine geçmiştir. Bu anlamda '60 sonrası Sanayi Planlarında alınan kararlar ile yatırımlar yaparak mekânlarını dönüştürmüş/genişletmiştir. Bu dönemde üretim ve teknoloji anlamında hızlı bir ilerleme yaşanmış, dizel elektrikli lokomotif üretimleri için çeşitli anlaşmalar yapılmıştır. İşletme 1986'dan itibaren Türkiye Lokomotif Sanayi Anonim Şirketi (TÜLOMSAŞ) ismini almıştır, halen üretimini sürdürmektedir.

Sonuç itibariyle, Cumhuriyet modernleşmesi ve endüstri mekânsallığı ilişkisi kapsamında incelenen TÜLOMSAŞ Yerleşkesi'nde, bugüne kadar yeterli derinlikte araştırılmamış devingen bir üretim ve mekan dönüşümü gözlenmektedir. Bugün hala çalışmakta olan bu İşletme'nin önce ülke çapında Cumhuriyet modernleşmesi ve endüstrileşmesi süreçlerinde, sonrasında ise Eskişehir kenti üzerinde etkin bir rolü olduğu görülmektedir. Bu etkinliğin ve Yerleşke'nin sahip olduğu değerlerin derinlikli bir çalışmayla henüz ortaya konmamış olması da bir eksiklik olarak saptanabilmektedir. Özellikle Cumhuriyet'in üstlendiği modernleşme süreçlerinin endüstri mekânsallığı kapsamındaki yansımalarına bu İşletme'ye odaklanarak bakmanın, taşıdığı örtülü kalmış özgün değerleri açığa çıkarabilmek ve bu değerlerin bazılarını sürdürebilmek açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Bu tezin ilgisi, günümüzde özelleştirilmesi gündemde olan Cumhuriyet'e özgü bir oluş niteliğindeki İşletme'ye ait değerlerin ortaya çıkarılması ve bu değerlerin bazılarının sürdürülebilirliğine ilişkin ipuçlarının elde edilmesi üzerinedir.

1.2 Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Bu çalışmanın amacı, Cumhuriyet'in ilanından sonra yeni bir boyut kazanan modernleşme ideolojisi/süreçleri, demiryolu/endüstrileşme politikalarından etkilenen, yüz yıldan fazla bir tarihe sahip olan Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Şirketi (TÜLOMSAŞ) Yerleşkesi'nin geçirdiği mekânsal dönüşümlerle, bu

dönüşümlere sebep olan motivasyonların² arasındaki ilişkileri açığa çıkartarak; Yerleşke'ye ait özgün değerleri, sahip olduğu mekânsal bilgileri ve İşletme'nin Türkiye ve Eskişehir'in modernleşme süreçlerine ilişkin katkılarını deşifre etmektir. 'Özgün değerler'in ortaya çıkarılması sürdürülebilirliği açısından önerileri de beraberinde getirmektedir.

Osmanlı son döneminde Anadolu'da, çoğunlukla askeri gereksinimleri karşılamak üzere devletin fabrikaları ya da özel girişimlere ait endüstri işletmeleri bulunmaktadır. Cumhuriyet'in ilanı ile endüstri işletmelerinde de farklı bir yapılanma görülür. Cumhuriyetin ilk yıllarında ekonomik kalkınma politikası olarak benimsenen devlet eliyle endüstrileşme modeli uygulamasına, sosyal ve mekânsal olarak modernleşme amacı da eklenerek farklı bir yöntem izlenmiştir. Endüstri işletmelerinin tam yerleşke biçiminde, günlük aktiviteleri karşılayacak donatılar ile tasarlanması durumu, tarım toplumuna endüstriyi ve dünyada gelişen yeni kamusalılığı sunmak amacıyla devletin kurduğu, Sümerbank, Demir-Çelik, Şeker İşletmeleri gibi erken dönem endüstri yerleşkelerinde okunabilmektedir.

Cumhuriyetin ilanından sonra **devletin**, endüstrileşme ve modernleşmeyi eş süreçli olgular olarak topluma sunması, bu süreçten ayrı düşünülemeyecek kentleşme konusunda da simge planlamalar geliştirmesi, tezin üst çerçevesinde bu kavramlara odaklanılmasına sebep olmaktadır. Bu bağlamda, 'modernleşme' bir süreç olarak araştırılmakta; tezin ikinci bölümünde dünya ölçeğinde, Avrupa merkezli rasyonel düşünce sürecine, Fransız ve Endüstri devrimlerinin yol açtığı ideolojik, mekânsal değişimlere ve yeni kapitalist evreye, özellikle kent ve endüstri mekânları çerçevesinde bakılmaktadır. Endüstri devrimi ile ortaya çıkan endüstri binalarının, tasarlanmaya başlandığı dönemden itibaren geçirdiği belirleyici dönüşümler, yapı dili ve programatigi bazı örnekler üzerinden ele alınmıştır. Türkiye ölçeğinde modernleşme dünyadakinden, özellikle Batılı ülkelerden farklı bir süreç halinde izlendiğinden, bu sürecin Türkiye'ye özgü karakteri üçüncü bölümde incelenmiştir. Bu incelemeye Cumhuriyet'in siyasi ve ekonomi politikaları yön vermektedir. Cumhuriyet'in ilanından sonra yeni bir kamusal alan yaratılması fikri doğarken bu bağlamda üretilen yeni mekânsal programlar, kentsel ölçekte, yerleşkeler ölçeğinde

ve bina ölçeğinde incelenmiştir. Bu anlamda özellikle devletin üstlendiği endüstrileşme girişimlerinin modernleşme sürecine etkileri ve mekânsal yapısı üzerine odaklanılmaktadır. Eş süreçte gelişen Türkiye demiryollarının, bir ağ kurarak ekonomiyi/ vatandaşları/ ürünleri dolayısıyla ulusu birbirine bağlamada araç olarak kullanılması ve ekonomik kalkınmayı hedefleyen, asıl söylemini ülke bütünlüğü ve modernleşmesi üzerinden kuran yapısı da üçüncü bölümde üzerinde durulan konulardandır. Bu bağlamda üçüncü bölümün sonuna gelindiğinde, modernleşme/endüstrileşme genel kavramından, Türkiye’ye özgü modernleşme/endüstrileşme okumalarından süzülerek gelen bilgilerle tanımlanan belirli kavramlar ortaya konmakta, başka bir deyişle Cumhuriyet Modernleşmesi’ne özgü tanımlayıcı kriterler belirlenmektedir. Bu kriterlerin belirlenmesinde Arıtan gibi araştırmacıların çalışmalarından da faydalanılmaktadır.

Dünyadan Türkiye’ye ve tezin araştırma alanı olan Eskişehir’e aktarılan bu motivasyonlar dördüncü bölüme gelindiğinde TÛLOMSAŞ üzerinden değerlendirilmektedir. Demiryolu projesini besleyen devlet kaynaklı bir endüstri olması niteliğiyle, Tezin asal örnekleme alanını oluşturan dördüncü bölümde, Cumhuriyet’in ilk ağır Endüstri İşletmelerinden olan TÛLOMSAŞ ’ın modernleşme sürecinden payına aldıkları ve bu sürece kattıkları, taşıdığı değerler, içerdiği mekânsal bilgi ve Eskişehir kenti üzerindeki etkinliği/ yönlendiriciliği sözü edilen motivasyonlar eşliğinde incelenmiştir. Osmanlı Dönemi’nden itibaren modernleşme bağlamında oluşmuş değerli birikimini Cumhuriyet’e geçerken aktarması ve aktarılan bu değerlere Cumhuriyet’in kendi ilerleme motivasyonlarını eklemesi bu işletmeyi demiryolu/endüstri içinde de ayrı bir yere taşımaktadır.

Bu bölümde, TÛLOMSAŞ’ın tarihi sürecinde, üretimi ve mekanları bakımından yapısını inceleyebilmek adına, kuruluşundan bugüne kadar geçen zaman aralığı bölümlere ayrılmıştır. Cumhuriyetin ilanı yeni/farklı bir duruma geçişi tanımlaması nedeniyle ilk belirleyici nokta olarak seçilmiş, Osmanlı Dönemi’nde kurulduğu 1894’den Cumhuriyet’in ilanına kadar olan süre **“İlk Dönem; 1894-1923 Arası Dönem”** ismiyle tanımlanmıştır. Bu kapsamda Yerleşke’nin İlk Dönemi’nde Almanlar tarafından kurulduğu haliyle mekânsal olarak izleri çıkartılmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından sonraki süreç TÛLOMSAŞ'ın, mekânlarına ve üretimlerine yön veren, ona asıl kimliğini kazandırdığı varsayılan “**Cumhuriyet İlk Dönemi; 1923-1960 Arası Dönem**” olarak tanımlanmaktadır. Yerleşke bu dönemde ülkede yaşanan ekonomik ve politik eğilimlerden etkilenecek tekrar yapılanma içine girmiştir. Tezde dönemin ekonomi, demiryolu ve endüstrileşme politikaları ve fabrika³ mekânlarındaki değişimlerin arasında sebep sonuç ilişkileri kurulmuş, özellikle Cumhuriyet modernleşmesinin Erken Dönemdeki devletçi söylemlerini yansıtan mekansal örgütlenmeler ve mimari semboller üzerine odaklanılmıştır. Devletin ekonomi politikalarının 1960 sonrası yön değiştirmesi ve '60 sonrası Yerleşke'de özellikle teknolojik değişimlerin yaşanması, devletin endüstrileşme üzerindeki yönlendiriciliğinin azalması, demiryolu politikalarında '50'lerde yaşanan çözülmenin bu Yerleşke'ye '60'lara doğru ulaşması, Yerleşke'de modernleşme motivasyonlarının Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki kuvvetini yitirmesi, TÛLOMSAŞ Yerleşkesi için Cumhuriyet Dönemi içinde 1960'ın ikinci bir kırılma noktası olarak seçilmesini sağlamıştır. Başka bir deyişle, 1960 sonrası da “**Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası Dönem**” olarak irdelenmiştir. Yinelemek gerekirse TÛLOMSAŞ Yerleşkesi'nin bu üç katmanlı süreci, modernleşme okumalarından gelen motivasyonlar üzerinden değerlendirmeye alınmıştır.

1.3 Varsayımlar

Bu tez çalışmasında, asal olarak Osmanlı'dan gelen ancak Cumhuriyet'le yeni bir soluk kazanan modernleşme, endüstrileşme birikimlerinin ve endüstri mekânsallığındaki sürekliliğin takip edilebildiği diyakronik dönüşümün İşletme'ye ülke, kent ve yerleşke ölçeğinde özgün değerler kattığı varsayılmaktadır. Bu değerlerin katmansal olarak okunabileceği, özellikle Cumhuriyet ilk yıllarındaki motivasyonların Yerleşke'ye kimliğini kazandıran belirleyici etkilerinin olduğu ve bu etkileri okumanın dönem koşullarına ait çıkarımlar yapmayı sağlayacağı düşünülmektedir.

Cumhuriyet modernleşmesine özgü değişimin katmansal olarak ve etkin biçimde TÛLOMSAŞ üzerinden okunabileceği ve böylesi bir okumanın özgün verilere

ulaşmaya olanak sağlayacağı varsayımını, TÜLOMSAŞ'ı Cumhuriyet'in diğer endüstri yerleşkelerinden ayıran özellikleri de destekler. Bu bağlamda, hizmet ettiği sektörün özgünlüğü, bütün endüstri mekânlarına altyapı sağlaması, başkent Ankara'dan sonra endüstri yatırımları bağlamında seçilen pilot kentlerden birinde yer alması, Ankara'ya yakınlığı nedeniyle karar alma ve uygulama süreçlerini hızla yaşama geçirmesi, TÜLOMSAŞ'ın modernleşme sürecindeki özgün değerlerini oluşturur. Sonuç itibarıyla tüm bu özgün değerler TÜLOMSAŞ'ın, hem Cumhuriyet modernleşmesi projesinden etkilenen nesnelerden, hem de onu biçimlendiren öznelerden biri olduğunu ortaya koymakta ve onu bu kapsamda incelenmeye değer bir noktaya taşımaktadır.

1.4 Çalışmanın Yöntemi

Tezde literatür tarama ve alan araştırması yöntemleri bir arada kullanılmıştır. Tezin üst çerçevesini belirleyen modernleşme, endüstrileşme, kentleşme ve Cumhuriyet Modernleşmesi süreçleri kapsamında ciddi bir literatür araştırması yapılmıştır. Bu bağlamda modernleşme ve endüstrileşme kavramlarına ilişkin Habermas, Benevolo, Frampton, Giedon, Harvey Sennett, Lefebvre ve Berman'ın yayınlarından faydalanılmıştır. Türkiye modernleşmesi, Cumhuriyetin modern algısı ve kamusal mekansal dönüşümleri, ekonomi, endüstri ve demiryolu politikaları, Tekeli, İlkin, Bilgin, Tanyeli, Cengizkan, Bozdoğan, Arıtan, Boratav, Keyder, Yenal gibi araştırmacıların yayınlarından izlenmeye çalışılmıştır.

Tezin örnekleme alanını oluşturan TÜLOMSAŞ'a ilişkin literatür taramanın ise temel kaynağını TÜLOMSAŞ'ın 100. yılı dolayısıyla Şenol tarafından 1994 yılında hazırlanan yayın ve Özaslan ile Özkut'un 2009 yılında yayınladıkları makale oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra, Üstün'ün TÜLOMSAŞ Yerleşkesini konu eden makalesinden ve 2011 yılında TÜLOMSAŞ konutları üzerine yaptığı detaylı çalışmadan bilgiler aktarılmıştır. Ancak Yerleşke'nin bütünüyle ilgili ve Cumhuriyet modernleşmesini tanımlayan temel kavramlar eşliğinde gerçekleştirilmiş derinlikli bir tez çalışması yapılmadığı için, bu çalışmanın bu bağlamdaki açığın kapatılması açısından özgün ve önemli olduğu düşünülmektedir. Öte yandan demiryolunun

Türkiye modernleşmesinde üstlendiği rolü tanımlamak üzere TCDD arşivine başvurulmuş, buradan Türkiye demiryollarına ve TÛLOMSAŞ' a özgü çeşitli bilgi ve veriler toplanmıştır. Demiryolu Dergisi ilk sayılarından itibaren taranmıştır.

TÛLOMSAŞ Yerleşkesi için literatür taramasının yanında en yoğun araştırma yerinde, alan çalışması aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Alan çalışması, TÛLOMSAŞ'a özgü belgelerin toplanması, fotoğraflama, yöneticiler, günümüzde çalışanlar ve geçmişte çalışmış kişiler ile sözlü görüşmeler yapma, gözlem, karşılaştırmalı analiz ve çıkarım yöntemleri ile gerçekleştirilmiştir. TÛLOMSAŞ'ın bugün tanımlı bir düzen içinde bulunmayan arşivindeki belgeler de taranmıştır.

BÖLÜM İKİ

MODERNLEŞME VE ENDÜSTRİ MEKÂNSALLIĞI

Teknolojik gelişmelerden etkilenen endüstrileşme, modernleşme, kentleşme kavramları birbirinin içine geçmiş, eş süreçli olarak yaşanmış ve birbirini tetiklemiş kavramlar olarak dünya ölçeğinde yansımalarını göstermektedir. Eleştirmenlerce fikrîsel temelde ‘modern’ kavramı üzerine bugün tartışmalar devam ederken, yaşanan bu süreç, etkileri bugünü de biçimlendiren bir zaman aralığı olarak, eylemleri ve mekansal pratikleri içeren bir araştırma alanı olarak görülmektedir.

Modern, geçmiş ile bağları koparan yeni bir duruma işaret ederken, modernleşme dönüşüm/ evrimi tarifleyen bir süreci vurgulamaktadır. Bu bölümde modernleşme süreci ve bu süreci yöneten, bazı kökleri antik döneme dayanan, pozitivist felsefe ile beslenen ve teknikteki gelişmelerle desteklenip dünyanın yönünü değiştiren yeni düşünsel yapı gözden geçirilmiştir. Ardından endüstri devrimin kent ölçeğinde dönüştürücü etkileri modernleşme ile ilişkilendirilerek araştırılmış ve endüstri yapıları bu süreç içinde incelenmiştir.

2.1 Modernleşme Kavramı Üzerine

Modern yaşanan birçok toplumsal değişimden etkilenen, yeni fikirleri bünyesine alarak evrilen bir devrim sürecinin sonunda ulaşılan son noktadır. Antik döneme uzanan izlerine rağmen 1790'lara kadar kavramsal algılamada karşılığını bulmak mümkün olmasa da, modernitenin başlangıcı dünya pazarının oluşma süreci olan 1500'lere kadar indirilebilir (Aslanoğlu, 2000, s. 106).

16. yy'dan itibaren Avrupa'da başlayan iktisadi değişim süreci toplumsal dokuyu, ilişkileri, inanç ve değerleri de değişime zorlamıştır. Toprağa bağlı ekonomi yerine paraya dayalı ekonominin ortaya çıkışı yeni meslek türlerinin oluşmasına, yeni sınıfların ortaya çıkışına, yatay hareketliliğe neden olmuş ve toplumsal ilişki biçimlerinin ve değerleri altüst edip yeni ilişki biçimleri oluşturmuştur. Ticari kapitalin birikimi, Rönesans ile gelen rasyonel düşünce biçimi, 17. yüzyılda pozitif

düşüncenin gelişmesinde ve teknolojik gelişmelerin başlamasında modernleşmenin temellerinin atılmasında etkili olmuştur (Birol, 2006).

Modern düşüncenin temelini oluşturan nosyonların genel belirleyicileri “**sekülerizm**” ve “**rasyonalizm**” olarak görülmektedir. Düşüncenin merkezi yer değiştirmiştir: düşünce, ampirik ve pratik gerçekliğe, hayatın ve bilincin verilerine yaklaşmak üzere, spekülasyonu terk eder (Lefebvre, 1968, s.18). İnsan aklının her türlü bilgiye ulaşmak için kullanılacak tek kaynak olduğunu savunan rasyonalizm ile idealizm veya din iktidarına karşı insan aklına güvenerek bir takım gelenekleri sorgulama ve onlardan kopma biçiminde gelişen zihnin özgürleşmesine olanak sağlar.

...Amaç özgür ve yaratıcı biçimde çalışan çok sayıda bireyin katkıda bulunduğu bir bilgi birikimini, insanlığın özgürleşmesi ve günlük yaşamın zenginleşmesi yolunda kullanmaktır. Rasyonel düşünce tarzlarının gelişmesi, efsanenin, dinin, boş inancın akıldışılığından, iktidarın keyfi kullanımından ve kendi insan doğamızın karanlık yanından kurtuluşu vaad ediyordu (Harvey, 2003, s. 25).

İnsan aklının “optimum” çözümlere ulaşabileceği ve bu süreçte ideale ulaşmak için sürekli ilerlemenin yaşanacağı düşünülmektedir. İnsan ilişkilerinin, toplumsal yapıların, bilgi ve teknolojinin ilerleyerek/gelişerek yenilenmesi bu dönemin düşüncesinde önemli yere sahiptir. Şimdi ya da şimdinin zamanı anlamına gelen “modern” genel bir bakışla geçmişten farklı olan değişimlerle ilerleyen bir yenilenme arayışı olarak ortaya çıkar. Mumford’a göre, ortaçağın emniyet fikri 14. yy’dan itibaren hayatın, büyümenin ve hareketin, kemikleşmiş adetler ve miras yoluyla geçen ayrıcalık fikirleriyle yönetilen bir dünyada nasıl yer edineceklerini sorununu ortaya çıkarmış, bunu 19.yy’da, bugün istikrar ve denge problemi ortaya çıkarıyorsa da, sürekli değişim ve **ilerleme** fikri takip etmiştir (Mumford, 1961, s. 418).

İlerleme bazı geçmiş geleneklerden kopma ve yeni bir sistemin yeniden inşa edilme sürecini de beraberinde getirmişti. Bu bağlamda bilinen toplum adeta insanların ayaklarından kaymakta idi.

...Modern olmak, paradoks ve çelişkilerle dolu bir hayat sürdürmek demektir. Çağdaşlık, ortak yaşamları kontrol etme ve çoğu zaman yok etme gücüne sahip devasa bürokratik örgütlerin gölgesi altında yaşamak, ama gene de bu güçlerin karşısına çıkmaktan, dünyayı değiştirmek ve bizim kılmak için savaştan bir an olsun caymamak demektir. Aynı zamanda hem devrimci hem de muhafazakar olmak, yeni deneyim ve serüven olanaklarına kucak açmak, ama bir yandan da çoğu modern serüvenin yol açtığı nihilistçe derinlikler karşısında korkuya kapılmak, her şey buhar olup giderken bile gerçek bir şeyler yaratıp onlara tutunmak istemiyle yanıp tutuşmak demektir (Harvey, age).

Zihnin özgürleşmesi süreci pozitif düşüncenin doğuşu ve bilimsel bilginin üretimi ile sonuçlanırken, bilimsel bilginin gündelik hayatta kullanılması, yeni keşifler ve teknolojiler ile dünyanın birkaç yüz yılda hızla değişmesine olanak sağladı. Buhar makinasının icadı ile başladığı kabul edilen üretim biçiminin tarımsal üretimden endüstri tarzı üretim ile yer değiştirmesi, toplumsal ve ekonomik örgütlenmenin belirleyicisi olarak endüstriyi merkezine almıştı. Hobsbawm Endüstri (İngiliz) ve Fransız Devrimlerinin yaşadığı bu döneme ‘çifte devrim’ süreci demektedir. Var olan politik, sosyal ve ekonomik örgütlenmeler alt üst olmuş yeni bir düşün sistemin somut karşılıkları hızla görülmeye başlanmıştır.

Ölçüm metodlarının duyuşsal yollar yerine standart birimlere bağlanması modern insanın zaman ve mekân algısını değiştirmişti. Zaman o güne kadar ritmini takip ettiği durumlardan sıyrılıp ölçülebilir soyut bir kavram olarak görülmeye başlandı. Her türlü ulaşımın gelişmesi, mekânları birbirlerine bağlayarak, birbirleri üzerinde olup bitenlerden sürekli etkilenen daha homojen bir yapı kazandırdı. Mekânın homojenleşmesi durumu perspektifin icadından sonra mekânsal algıyı bireyin odağına taşımıştı.

Modernleşme sürecinde birey ve erk ilişkileri de dönüşmüştü. G.A. Almond ve B. Powell’ın tanımladığı katılımcı kültüre sahip bireyler, modern toplumların elemanlarını oluşturur. Katılımcı kültür bireyi hem siyasal sistem hakkında bilgi sahibidir, hem de siyasal süreci etkilemek için çeşitli fırsatları ve kanalları kullanır.

Kendisini ulusal siyasetin bir parçası olarak görür ve katılımı da vatandaşlık görevi olarak algılar.

Birey olmanın biçiminin değişmesi toplumun da değişmesi ile eş zamanlı olarak yeni yaşam şeklini geliştirir. “Modernite”de bireysel kimliğin inşası toplum ile karşılıklı etkileşimde oluşan geri beslemeli bir projedir. Kişisel hayatın mahrem (intimate) yönlerindeki değişmeler geniş bir düzlemde sosyal ilişkilerle bağlantılıdır (Giddens, 1991, s. 218-219).

Modernleşmeyi tanımlarken birçok kaynaktan beslendiğini söyleyen Berman: ‘...fiziksel bilimlerde gerçekleşen büyük keşifler, sosyal düzeni, toplumsal sınıfları tamamen dönüştüren endüstrileşme ve beraberinde gelen hızlı kentleşme, kitle erişim sistemleri, ulus devletlerin doğuşu ve güçlenmesi, yeni düzende sosyal haklarını yeniden oluşturmaya çalışan insanların kitlesel toplumsal hareketleri ve tüm bu ilişkilerin üst çerçevesinde kapitalist dünya pazarı. Yirminci yüzyılda, bu girdabı doğuran ve onu sürekli bir oluş halinde yaşatan süreçler **modernleşme** diye adlandırılmıştır’ der (Berman, 1994, s.12).

Tüm birikimler yeni aktivatörler ile beslenen bir **reaksiyon** başlamıştır. Ve reaksiyon dünyanın bazı yerinde başlamış olsa da en önemli özelliği tüm dünyayı etkileyecek güçte olmasıdır. Merkez sahada ya çeperlerde olmak süreci etkilese de herkes payına düşeni alacaktır. Çeperler bu reaksiyondan daha geç ya da farklı etkilenmiş olsalar da nihayetinde etkilenmişlerdir. Modern düşüncenin etki alanı tüm dünyadır. ‘...her sınıftan modern insanlar da nesnedir, zira hepsi de değişmektedir.’ (Berman, 1994, s.133).

2.2 Modernleşme ve Endüstrileşmenin Mekânsal Yansımaları

Endüstrileşme sürecindeki ülkeler ekonomik yapılanmalarını ve üretim faaliyetlerini değiştirdikleri için tarımsal üretime geçişten bu yana günlük hayatta en köklü değişiklikleri yaşamaya başlamıştı. Bu değişim devrimsel niteliklidir ve doğrudan mekana yansımıştır. Toplulukların endüstri işletmeleri etrafında

toplanmaya başlaması hareketliğı getirirken, hareket eden toplulukların, birbirleri ve erk ile olan ilişkilerinin, ve yaşadıkları mekanların yeniden örgütlenmesi gerekliliğı doğmuştu.

Yeni düşüncenin ve üretim biçiminin dönüştürücü gücü o kadar kuvvetlidir ki sadece üretim mekânlarını değil onun ilişkide ve içinde bulunduğu dokuyu da dönüştürür, bu bağlamda kent kavramı yeni içeriğıyle ortaya çıkar hatta kentin tamamı yeniden organize olmak durumunda kalmıştır. Mekânların birbirine fiziksel olarak bağlanması yani yeni ağların kurulması bu devrimin en önemli oluşlarından biridir. Kentler büyür ve yeni yerleşim alanları oluşmaya başlarken aynı zamanda ülkeler arasındaki mesafeler de küçülmüştür. Bu dönemde sermaye, hammadde, ürün, kültür, bilgi, teknoloji hızla yer değiştirmeye başlamış ve ilk karşılaşmalar homojen bir durum sağlanana ve denge kurulana kadar bazı yıkıcı etkileri de beraberinde getirmiştir.

2.2.1 Endüstri Devriminin Kentsel Ölçekte Etkileri

Endüstrileşme mal üretiminde makine kullanma veya milli gelir içinde endüstri kesiminin payının belirli bir orana erişmesidir. İlkin'in tanımıyla "geniş anlamında endüstrileşme; endüstri devrimi ile birlikte oluşan ve ülkelerin ekonomik, sosyal, siyasal vs. alanlarda uğradıkları değişikliklerdir" (İlkin, 1973).

Tarımsal oluşumun çözülmesi ve endüstriyel düğümlerin oluşmasıyla sonlanan, toplumu ve mekanını dönüştüren, üretim biçiminin değişmesidir. Marks'ın "tarihsel materyalizm" adını verdiği birbirine bağımlı ve birbirini belirleyici ilişkiler zincirine göre, belirli bir üretim tarzı demek, belirli bir mülkiyet ve üretim ilişkisi ve belirli bir sınıflaşma demektir. Siyaset iktisadi ilişkilerin bir yansımasıdır. Üretim ilişkilerinin biçimi burada çok önemlidir, çünkü toplumun sınıfsal örgütlenmesi bu ilişkilerin niteliğine dayanmaktadır. Üretimde rol alanlar ve onları yönetenler arasındaki ilişki, üst yapı kurumlarını, diğer bir ifadeyle siyasal kurumları ve ilişki biçimlerini şekillendirir (Örs, 2009, s.5).

Endüstrinin kendisi kolektif bir eylemdir. Avrupa’da ilk endüstri girişimlerinin ortaya çıkması ve hızla büyümesi işçi sayılarında artışı, endüstri binalarının çevresinde konut ve sosyal donatı ihtiyaçlarını beraberinde getirmiştir. Harvey (a.g.e.), “1848’den sonra modernizmin büyük ölçüde kentsel bir olgu” olduğunu belirtir. Patlamalı kentsel büyüme olarak tanımladığı bu dönemde makineleşme ve endüstrileşme ile hızlı bir demografik değişim yaşanmış, iş gücü endüstriyel üretim noktalarına toplanmıştır. Bu da kentlerde devasa değişimle ve kentsel politikaların üretilmesinde başlangıç oluşturmuştur. Bu göçü karşılayacak konut ve diğer ihtiyaçlar, hızlı ve sağlıklı biçimde fabrikaların etrafını doldurmuş yeni işçi mahalleleri oluşmaya başlamıştır.

Nüfus artışı, üretim sistemlerinin makineleşmesi endüstriyel üretimin ilk olarak ortaya çıktığı İngiltere’de 18. yy ortalarında büyük değişimlere sebep olmuşken bunu kısa sürede Avrupa kentleri de takip etmekteydi.

Mumford (a.g.e.), yeni kent kompleksi/endüstri kentini oluşturan ana unsurların fabrika, demiryolu ve kenar mahalleler olduğunu söyler: endüstri kenti sadece, bir bölgede iki binden fazla insanın bir özel isim vermeyi gerektirecek bir alanda bir araya gelmesidir. Bu kentlerde endüstri, ticaret ve evle ilgili işlevler bir arada yürüyordu. Konut bölgeleri genellikle fabrikalar, hangarlar ve tren manevra istasyonlarının aralarındaki boşluklara kurulmuştu. Mumford erken dönemde “ilerici” topluluğun, gerek bilimsel bilgidan gerekse bu bilgileri kullanacak ampirik yetenekten yoksunluğunun bu kentlerde çevresel bozulmalara sebep olduğunu ve bu kentlerin, kentsel nüfus yoğunlaşmalarının toplumsal mirasın yoğunlaştığı; devamlı toplumsal ilişki ve etkileşim imkanlarının, insani tüm karmaşık etkinliklerini daha yüksek bir düzeyde yükselttiği yer olan kenti karakterize eden kurumların gölgesine bile sahip olmadan yüz kat daha büyümelerini eleştirir.

İlk endüstri kuruluşlarının etrafına konumlanan evlerdeki belli özellikler, kasvetli sokaklar, çocuklar ve bahçeler için boş alanların eksikliği mahalleler genelinde uyumsuzluk ve kişilikten yoksunluktur. Pencereler genelde dar, iç ışılandırma yetersiz, sokak modelleri rüzgara ve güneşin konumuna göre ayarlanmamıştır. Bu

dönem fabrikalarının en zayıf özelliklerinin bir kısmı, uzun çalışma saatleri, monoton iş, düşük ücretler, çocuk emeğinin istismarı ve üretimin merkezlessen eoteknik⁴ örgütlenmesi sırasında ortaya çıkar (Mumford, 1961, s.559-569).

İlk dönemde, özel sermaye ile kurulan bu işletmelerde sağlıksız yaşam alanlarının ortaya çıkması 19. yy ikinci yarısında Charles Fourier, Ebenezer Howard, Robert Owen gibi ütöolistlerin⁵ eleştirilerine zemin hazırlar. Sosyalist ütöolistler kolektivistliği öne çıkararak eşitlikçi ve paylaşımcı bir ortak yaşamın yollarını arar, mülkiyette özel sermayenin etkisini azaltır. Birtakım öneriler tasarlayıp ortaya sunan sayılı kişiler (ütöolistler) kent hayatının o günkü akıl dışı biçimlerinin yerini salt akıl tarafından dikte edilmiş tamamı ile farklı bambaşka biçimlerin alması gerektiğini düşünüyöorlardı (Benevolo, 1991, s.185).

“Fabrika kenti ücretle vergilerin düşük bir seviyede seyretmesini çevreyi tüketerek ve yoksullaştırarak sağlıyordu. Hıfzıssıhha, o güne kadar var olmayan bir mekân, belediye ekipmanı ve doğal kaynak talep ediyordu. Zamanla bu talep, geliştirilen hizmetin normal bir eşlikçisi olarak belediyenin toplumsallaşmasını dayattı” (Mumford, 1961, s.581).

Bu süreç kır ve kent arasında ayrımın kesin çizgilerle çizilmeye başlandığı süreçtir. Kentin varlığı aynı zamanda polisi, vergileri zorunlu kılmıştır. İlk kez kent kır ayrımıyla topluluk işbölümü üzerine kurulu iki büyük sınıfa ayrılmıştır. Kentte nüfus, üretim araçları, sermaye, zevkler, toplanırken kır yalnızlığın ve dağınıklığın alanı olmuştur (Bumin, 1990).

“Endüstri kentinin en büyük katkısı, başta hijyen veya kamu sağlığını tehdit eden etkenler olmak üzere kendi işlediği en büyük suçlara karşı yarattığı tepkiydi. Bu doğrultuda hastane ve hapishaneler endüstri kentlerinin reformları için pilot tesisler olarak iyileştirildiler” (Mumford, 1961, s. 579). Mumford, “endüstrileşme sürecinde makineleşmenin değil, daha iyi bir beslenme sağlayan ve hastalıklarla direnci arttıran yiyecek tedarikindeki artışın övölmesi gerektiğini” söyler. Nüfus artışı ve endüstriyel gelişme birbirlerini karmaşık bir biçimde etkiliyordu. En iyi beslenme şekli, tarım ve ulaşım alanlarındaki ilerlemelere bağılıydı. Örneğin kişisel temizlik de daha büyük

sabun ve daha ucuza pamuklu çamaşır üretimiyle özendirilmekte, bu arada konutlar ahşap ve samanın yerini daha dayanıklı malzemelerin alması sonucunda ve özel olarak ev ve atölyenin birbirinden ayrılması sayesinde daha sağlıklı hale getirmekte, su işleri tekniğindeki ilerlemeler suyollarını ve lağımları daha etkili kılmakta idi (Benevolo, 1981, s. 17-18).

“19. yy’da yeni kentler kurulurken, ortaçağ kenti, insanların düşünebilecekleri en son modeldi. Eski kentlerin hayatları yavaş yavaş kurudu, surları da, koruduğu kurumlar da içi boş bir kabuğa dönüştü” (Mumford, 1961, s. 427).

Var olan kentlerin büyümesi ya da yeni kentlerin oluşmaya başlaması sürecinde, kentlerin gelişimi, daima daha yaygın ve durmadan artan bir donanım gerektirmektedir. Kamu görevlerinin genişlemesi daha büyük kamu binalarının yapımını zorunlu kılarken emek alanlarının çoğalması ve uzmanlık çeşitlerinin ilerlemesi, daima yeni ve değişik yapı tiplerinin doğmasına sebep olmaktadır.

Kamusal planlama fikri, yani kamu ile özel sektörün uzmanlarca girişimlerini destekleyecek, özendirecek ve eşgüdümleyecek olan anlayışın yüksek sesle söylenmesi kentçilik politikalarının da başlangıcıdır.

Yoğunlaşmakta olan kullanımların ve yeni toplumsal ilişkilerin mekâna yansımaları bu şekillerde iken, endüstri devrimi bunun yanında inşaat tekniğini de değiştirmiştir. Taş, tuğla odun gibi geleneksel malzemeler daha rasyonel bir şekilde işlenmekte ve daha kolay dağıtılmaktadır. Bunlara zamanla dökme demir, cam ve daha sonraları çimento gibi malzemeler eklenmiştir. Bilimdeki ilerlemeler bu malzemelerin daha elverişli bir şekilde kullanılmasına ve dirençlerinin ölçümüne olanak sağlamaktadır. Şantiye donanımları gitgide yetkinleşmekte ve inşaat makinalarından yararlanma hızla yaygınlaşmaktadır (Benevolo, 1981, s. 33).

Benevolo inşaat yapımında endüstri devrimi sonrasını etkileyen faaliyetleri açıklarken teknik gelişmeler, yeni bina tipolojilerinin ortaya çıkışının yanında,

yapılar ve donanım gereçlerinin kapitalist ekonomi alanında geçmişteki anlamlarından farklı bir anlam kazanarak, ölü bir sermaye yerine artık diğer öteki üretim araçları gibi birer yatırım alanı haline geldiğini vurgular. O güne kadar bir yapının süresi sınırsız, arazisi sürekli dolu kabul edilirken, yapı ile arazisi arasındaki farkın ayrıştığını, ikisinin birbirinden bağımsız değerler olarak geliştiğinden bahseder

Geometri alanındaki gelişmeler, inşaatın bütün plan ve cephelerinin çizim yolu ile tek anlamlı ve kesin tasarımını mümkün kılmaktadır. Basım ve yeni grafik çoğaltma metotları sayesinde bütün yenilikler hızla dağılıp yaygınlaşabilmiştir. Mumford, para, mekânsal perspektif ve mekanik zaman soyutlamaları yeni hayatın kuşatıcı çerçevesini oluşturduğunu söyler.

...Tecrübe giderek bütünden ayrılabilen ve ayrı ayrı düşünebilen unsurlara indirgenmeye başlandı, konvansiyonel sayaçlar organizmaların yerini aldı. Gerçek olan tecrübenin müphem kalıntılar bırakmayan tarafıydı, görsel duyuların terimleriyle ve mekanik düzen içinde ifade edilmeyen şeyler ifade edilmeye değer değildi. Sanatta perspektif ve anatomi, mimaride eksen simetri, biçimci tekrar; kent inşasındaysa ince geometrik plan. Yeni biçimler bunlardı (Mumford, 1961, s. 452).

Endüstriyel araçlar, makineler ve endüstri toplumu doğası gereği hareket ile bağdaşırken, içinde yaşanılan ve hareket edilen mekânı bütünsel bir yönetime bağlama zorunluluğu demiryolu ağının kuruluşuna sebep olmuş, demiryolları da bu sistemin büyümesi ve sürekliliği açısından önemli bir rol üstlenmiştir. Kamuya açık ilk demiryolu ağının 1825 yılında endüstrinin doğduğu İngiltere de gerçekleştirilmesi de bunun en iyi göstergesi olmaktadır.

Demiryolundaki öncülük o güne kadar söz konusu olmayan türden bir malzeme hareketi yaratarak ulaşım kavramına ilk kez endüstriye özgü bir ritim, dakiklik, saat ve takvim getirmesidir. Teknik olarak planlamayı ya da önceden kabulleri gerektiren demiryolu, yapımcılar arasında bazı temel karakteristikler üzerinde anlaşmayı zorunlu kılmış yeni ilişkiler ve anlaşmaların düzenlenmesine sebep

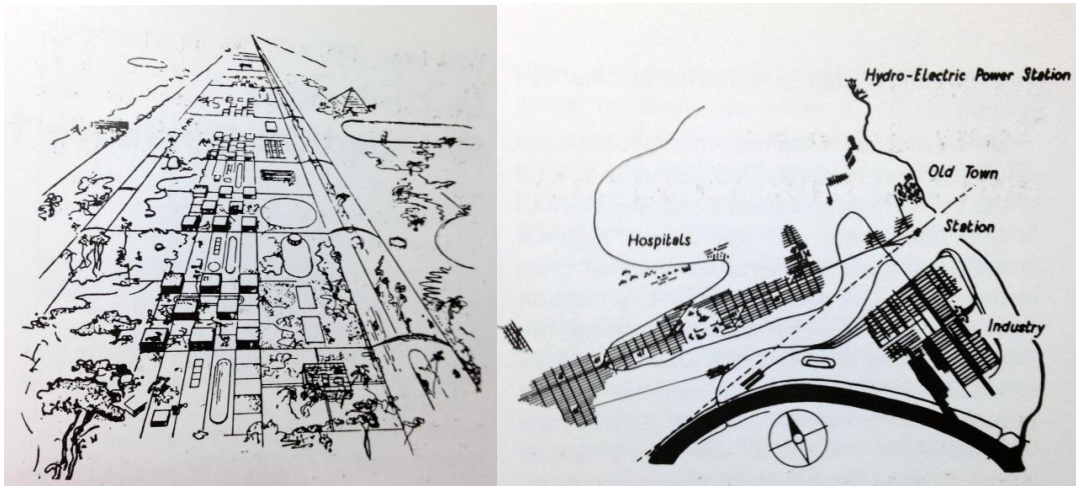
olmuştur. ...19. yy ortalarında İngiltere endüstri devriminin başladığı yer olarak endüstriyel gelişme bakımından Avrupa'nın ilerisindeydi. 1850'de nüfusun yarısı kentte yaşarken Fransa ve Almanya'nın dörtte biri kentlerde yaşıyordu. 19. yy'ın ilk yarısına kadar madencilikte ve metalürjide kullanılan makineler İngiltere'den ithal edilirdi. Gitgide bunların kopyaları yapılmaya başlandı ve demiryolu hareketiyle birlikte Almanya makine imalatında bağımsızlaşma şansına kavuştu. Demiryolu (savaş endüstrisi bir yana) çeliğin ilk büyük üreticisidir. Makine imalatı ağır endüstrisi ile birlikte gelişirken en önemli rolü demiryolu oynadı: demiryolu hareketi eskisinden çok farklı makine atölyeleri yarattı, ağır malzeme formları üzerine çalışabilme olanakları sundu ve böylece yeni yeni icatlara yol açtı (Bunların en önemlisi takım tezgâhlarıdır). ...Örneğin sinyalizasyon makas, frenden başlayan ve belirli standartlarla gerçekleşen üretimler, malzeme türlerine göre farklı çeşitli kaplar, paketler, soğuk vagonlar gibi yepyeni talepleri karşılamak görevi demiryolu modern endüstri tesislerine düşer. Dikkat çekici olan kısım endüstri temel biriminin organizasyon gücü ve kapasitesidir, Almanya ekonomik dokusuna bir aşı gibi zor günlerden koruyan ve uzun dönemde canlı tutan bir niteliktedir. Alman ekonomisinin çabucak canlanıvermesini sağlayacaktır (Kuluç, 1999).

Hareket, modern endüstrinin olduğu gibi endüstri kentlerinin de önemli bir bileşeni haline geldi. Mumfor'a göre "hareketin hızlanması ve mekânın fethedilmesi bir yere ulaşma arzusunun dışı vurumuydu, kütle hız ve zaman daha Newton yasasını formüle etmeden önce toplumsal işleyişin kategorilerindendi". Bu bağlamda tekerlekli araçların kent içinde dolaşımı ile ilk bulvarların kentte uygulanması, mekânın geometrik şekillerde planlanması ve trafik ve taşımacılığın rahatlamasına olanak sağlamıştı (Mumford, 1961, s. 454). Sennett ise kan dolaşım sistemini keşfettikten sonra şehir ile beden bilimi arasında bağlar kurulmaya başlandığını vurgular.

Kan mekaniğine başvuran planlamacılar şehrin sokakları için "atardamar/arter" ve "toplardamar" sözcüklerini kullanmaya başladı. Şehirdeki hareket herhangi bir yerde tıkanırsa, tıpkı bir bireyin bedeninin bir arter tıkanığında kalp krizi

geçirmesi gibi, kolektif bedenin (kent) de bir dolaşım krizi geçireceği düşünülüyordu (Sennett, 1994, s. 237).

Kentsel ölçekte endüstrinin büyük bir dönüştürücü olması Garnier, Le Corbusier ve Leodinov gibi eleştirmenlerin kent ve endüstri arasındaki fiziki ilişkiyi formüle etme çabalarına kaynak olmuştur. Kentleşmenin gelişmesiyle giderek kent merkezinde kalan endüstri yapıları değişen üretim eğilimleri sonucunda kent çeperlerine ya da organize endüstri bölgelerine toplanmıştır.



Şekil 2.1 Garnier, Cité Industrielle, 1904 (Frampton, 2004, s. 101) Leodinov, Magnitogorsk için proje, 1930 (age, s. 177).

Kısaca özetlemek gerekirse, “endüstri toplumunda üretken emeğin ve işletmelerin örgütlenmelerinin kaynağı **rasyonalizm** olmuştur” (Lefebvre, 1968, s.52). **Rasyonalizm, fonksiyonalizm, sekülerleşme, ilerleme** eksenleri üzerinde temellenen modern düşünce, dünya ölçeğinde etkilere sahip endüstri devrimi ile paralel olarak kentsel ölçekte de yansımalarını göstermektedir. Yeni üretim biçimi üretim odaklı bir günlük hayatı kurgulamış, günlük hayatı düzenleyen yeni ilişkiler ortaya çıkarmıştır. Yeni kamusal yapılar hayata katılırken, zaman mekân algılarında da değişim yaşanmıştır. Üretim fonksiyonlarının mekânsal olarak bir araya toplanması, hareketlilik artan nüfusla beraber, nüfusun belli noktalarda birikmesini ve kentleşmeyi beraberinde getirir. Henüz planlama araçlarının yeterince keşfedememiş olduğu erken dönemde bu tip hızlı bir yoğunluğu yeterince iyi organize edememe sorunu ile karşılaşmıştır. Plansız kentleşmenin kötü sonuçları

karşısında modern düşüncenin temelini oluşturan rasyonalizm ve ilerleme motivasyonu ile yeni arayışlar ve en uygun çözümler sorgulanmaya başlamıştır. Tüm bu süreçte ortaya çıkan kentleşme politikaları, rasyonel planlama teknikleri, bölgelemeler, demiryolunun örgütlemeye başladığı yeni yollar ve altyapı kurulumu, yeni bina tipleri, yeni mekân düzenlemelerini beraberinde getirirken, modern mimari yeni söylemini eski biçimlerin terki ve rasyonel bir estetiğin keşfi üzerine kurmaktadır.

2.2.2 Yeni Üretim Mekânları Fabrikalar

Endüstri yapıları, endüstri devrimi sırasında makine ve işgücüne ev sahipliği yapmak üzere büyük binalara ihtiyaç duyulmasıyla ortaya çıkmış binalardır.

Fabrika Pevsner'in tanımıyla, "herhangi miktarda üretim yapılan; çeşitli büyüklüklerdeki bina tipidir". "...İlk fabrikalar çok karmaşık olmayıp, genelde şehir dışlarında ve nehir kenarlarında kurulmuştur. Büyük fabrikaların kurulabilmesi ancak motorla çalışan makinelerin kullanılmaya başlamasından sonra mümkün olabilmektedir" (Pevsner, 1976, s.274).

Endüstri yapılarının tasarımı ortaya çıkan yeni malzeme ve tekniklerle biçim değiştirdiği için bu süreçteki bazı keşif ve yeniliklerden bahsetmek yerinde olacaktır. Dökme demirin kullanılmaya başlanması önemli bir adım olmuştur. 1709'da Abraham Darby demiri eritmede; ahşap yerine kok kömürü kullanmış, 1746 yılında Huntsman çeliği zorlu bir süreçle eritmeyi başarmış, 1765'te Watts buhar makinasını keşfetmiştir. 1775-1781 arasında ilk demir köprü olarak bilinen "Coalbrookdale Köprüsü" Pritchard ve Darby tarafından tasarlanmıştır. 1781 de Wats buhar kazanını keşfetmiş, 1783'de Cort dökme demiri ocakta tavlamaştır (Pevsner, 1976, s.275). Bunun yanı sıra tekstilde çıkırık makinasından dokuma tezgahına evrilen icatlar gerçekleşmiştir. Tüm bu gelişmelerin sonunda İngiltere'de hızla gelişen bir dokuma sektörü endüstrileşmeye başlamıştır.

Başlangıçta kentin avantajlarını kullanmak üzere kent etrafına kurulan endüstri, 16. yy'a gelindiğinde su taşımacılığında kaydedilen ilerlemeler ve devletlerde merkezi otoritenin ortaya çıkışı sayesinde kentle taşra arasındaki mesafenin azalması ile örgütlü belediyelerin dışında da gelişebilmişti. ...Hammadde ve üretim araçlarını alabilecek tüccarlar işlerini taşrada kurarak, işçileri kent ücretleriyle değil geçimlik düzeyde ücretle çalıştırabilmekte, istihdam ve kalite düzenlerinden kaçabilmekte ve kentsel yaşama standardından kısılabilmekte idi. Atıkları, geniş depolama alanlarına duydukları ihtiyaçla eski yerleşim alanlarının dışında kurulan bu endüstriyel işletmeler, daha en başından daha sonraki dönemlerin kapitalist endüstrisinin özelliklerini edindiler. Bunun sebepleri daha sonra belirleyici olacak nedenlerle aynı idi: üretim makinaları bir kişi tarafından satın alınamayacak veya bir aile tarafından çalıştırılamayacak kadar pahalıydı. İşletme sermayesi olan işverenler tarafından çalıştırılabilen ücretli işçi ekiplerinin kiralanması ve örgütlenmesi gerekiyordu (Mumford, 1961, s.418-419).

Maden ve tekstildeki ilerlemeler sayesinde endüstri devriminin başlangıç noktası olan İngiltere bugün kullanılan anlamda ilk fabrikaların ortaya çıktığı yerdir. Erken dönem endüstri binaları örneklerinden değirmenler, ambarlar, su depoları endüstrileşen kentsel peyzajı yaratan ilk örneklerdir Bu dönemde endüstri binaları genellikle dikdörtgen planlı, dönemin bilinen yapı malzemeleri ve yapı tektoniği kullanılarak inşa edilen tuğla ya da doğal taş duvarlı, ahşap çatı ve döşemeli, çok katlı binalardır. Erken dönem fabrikalarında çeşitli mimari akımların dekoratif elemanları, özellikle geleneksel taş işçiliğindeki süslemeler binaların dış kısmında kullanılmakta idi. Bu gelenek 20. yy başlarına kadar korunmuştur.

İlk örneklerden İngiltere Derby'deki ipek fabrikası, Derwent nehrinin kıyısında 1717-1721 yılları arasında kurulmuştur. Beş katlı tuğla binada su gücünden faydalanılır. Kulesinin üzerinde bulunan çan günün belli zamanlarında iş gücünü çağırmak için kullanılmıştır.

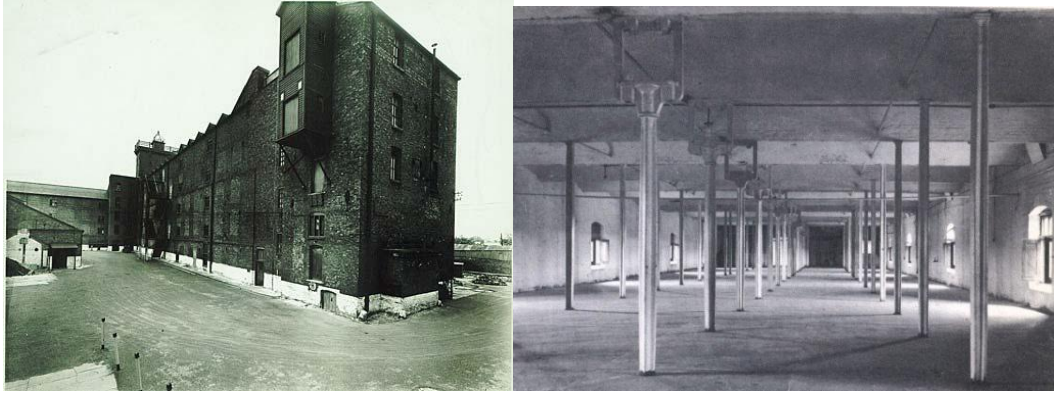
Watt tarafından 1765 yılında buhar makinası icat edilip 1785-1790 yılları arasında hidrolik kuvvetin yerini alınca endüstri herhangi bir yerde derlenebilir hale geldi

(Benevolo, 1961, s. 70). Kok kömürü yerine maden kömürünün ve demirin de yapı malzemesi olarak kullanılmasının bir getirisi demiryolu ağlarının ortaya çıkması ve gelişmesi oldu. Dökme demirin strüktür malzemesi olarak kullanılması ile mekân yapımı geleneksel yapım yöntemlerinden sıyrılmaya başlamıştır. “Enerji üretimi için gerekli olan kömür, ilk olarak su kanalları yoluyla, 1830’dan sonra da demiryoluyla endüstriye girdi” (Mumford, 1961, s.561).



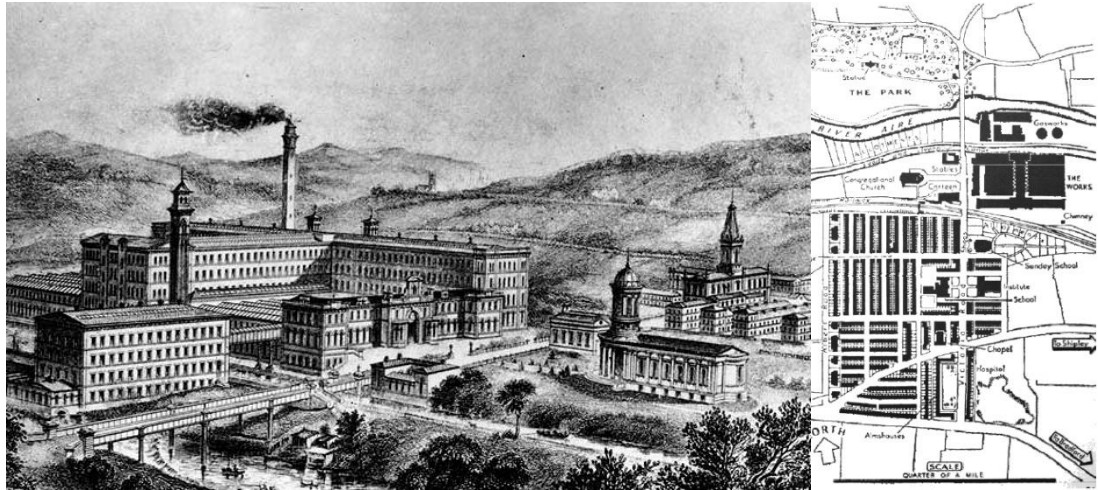
Şekil 2.2 Derby ipek fabrikası 1910 yılında geçirdiği yangından önceki hali (Url 1).

Üretim teknolojisindeki gelişmeler ve demir, betonarme gibi yeni yapı malzemelerinin ortaya çıkışıyla çerçeve strüktürlerin gelişmesine sebep olmuştur. Bu strüktürler, üretim teknolojisinin ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte düzenlemelerin gelişmesini sağlamış ve geleneksel tasarımdan kopmayı mümkün kılmıştır. Dökme demir kolon ve kirişin kullanılmaya başlandığı 18. yy sonlarında daha az masif duvarlar yapmak, ışık alınan açıklıklarının büyümesi ve kat sayısını arttırmak mümkünleşmiştir.



Şekil 2.3 Keten Dokuma İmalathanesi, Charles Bage, 1779, Shrewsbury (Pevsner, 1976).

Strutt demiri inşaat malzemesi olarak denemiş öncülerden olsa da demir kirişler Charles Bage tarafından kullanılmıştır. Shrewsbury’de 1779’da kurulan keten dokuma imalathanesi (Şekil 2.3) dış duvarları taşıyıcı olsa da, volta döşemeli, demir kolonetler ve kirişleri ile o güne kadar yapılan ilk çelik strüktürlü fabrika binasıdır.

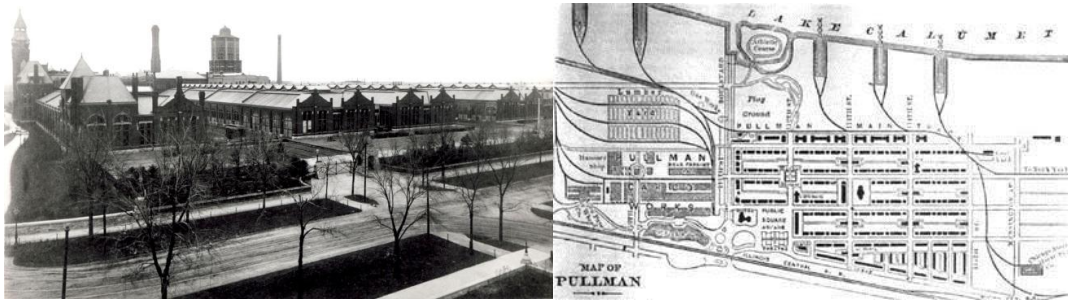


Şekil 2.4.Saltaire tekstil fabrikası (1853), İngiltere (Saltaires world heritage).

Üretimde gittikçe artan oranda su gücünden faydalanılması ile erken dönemde kurulan fabrikalar⁶ su kenarlarına yayılma eğilimi gösterdiler. Erken dönemde konut birimleri ile birlikte düşünülen ilk örneklerinden Bradford/İngiltere de Salt tarafından kurulan Saltaire tekstil fabrikası (Şekil 2.4), endüstriyel sosyal refahın göz önüne alındığı ilk planlı tesis olarak ortaya çıktığı söylenmektedir. Bu fabrikalar sayesinde endüstri işçilerinin büyük kısmının çalışacağı yeni yerleşimler ortaya çıksa da bu

yerleşimler günlük hayatı yeterli nitelikte örgütleyemeyerek alternatif merkezler olmaya devam ettiler (Mumford, 1961, s.418-419).

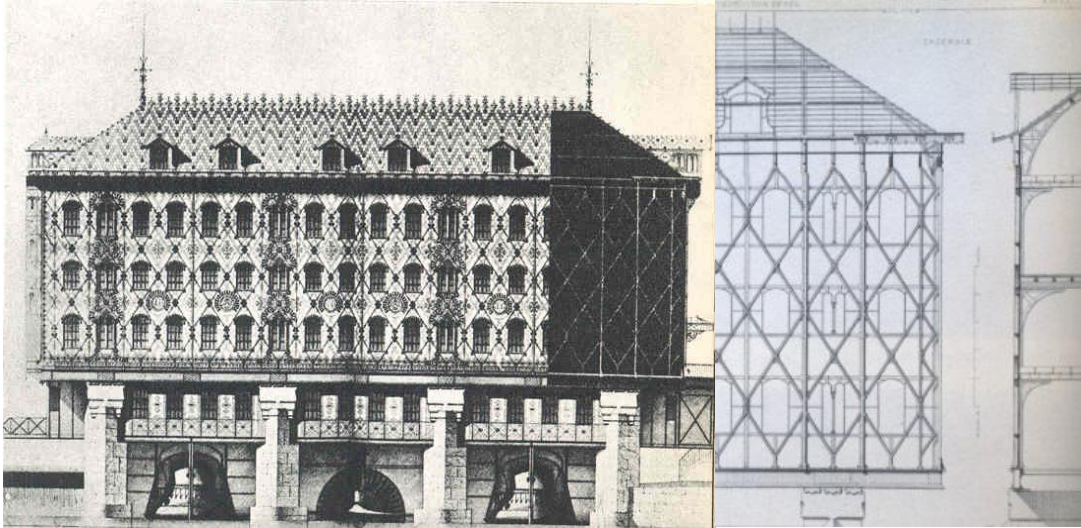
Erken dönemdeki bu yerleşkelerin Amerika’da uygulanan ilk örneklerinden biri de 19. yy sonlarında kurulan Pullman demiryolu fabrikasıdır (Şekil 2.5). Sennett’in (2005) belirttiğine göre “romanesk” üslupla tasarlanan fabrika binaları ve işçi konutları ile beraber planlanmıştır. Bu yerleşke bölgelere ayrılmış, hiyerarşik ve ortogonal bir planlama prensibi ile tasarlanmıştır. Demiryolu sektörü ve endüstri ilişkisini beraberinde getiren özgün bir örnek olarak görülse de Pullman şirket köyü, Mumford’un alternatif bir merkez olma eleştirilerine bir açılım getiremediği görülmektedir.



Şekil 2.5.George Pullman demiryolu ve araba şirketi fabrikası ve Pullman model endüstri köyü vaziyet planı işçi evleriyle beraber. Chicago, Beman 1884 (Colombia.edu).

Yapı ölçeğine inildiğinde, dökme demir strüktürün tasarımı girişimleri 19. yy ikinci yarısında görülmeye başlar. Bu tasarımlardan endüstri devrimi için imge olmuş binalardan biri olan Menier çikolata fabrikasında, dökme demir taşıyıcılar cepheye yansıtılarak tamamen açıkta bırakılmış, tuğla duvarın işleyişinde dekoratif bir rol almıştır (Ansik). 1825 yılında 200 kişinin yaşadığı kasabada hızla büyüyen ve üretimini arttıran fabrikada çalışacak işçilerin konut sorununun ortaya çıkması üzerine, Saulnier, yeni konutlar da inşa etmiş ve yaklaşık 60 yılda kasabanın nüfusu 2000’e ulaşmıştır. Günümüzde müze olarak kullanılmakta olan bina Nestle firmasının Fransa ana merkezi idi.

19. yy başında metal çatı makaslarının kullanılmaya başlanması ve onu takip eden gelişmeler büyük açıklıkların birkaç taşıyıcı ile geçilmesine izin vermiş, kolon aklarının çoğaltılabilmesi içerideki ekipmanın yerleşmesine müdahale etmeyecek konuma gelmiştir. “1856 Bessemer’in çelik üretimi, 1864 açık ocak sistemine geçiş, 1878 çelik üretim süreci kusursuzlaşmıştır. Endüstri yapıları bir retrospektif olarak incelenecek olursa; daha önceleri de atölyeler bulunsa da **çeliğin yapı malzemesi** olarak kullanılmaya başlaması endüstri devrimi ve makineleşmenin ardından fabrikanın yeniden ve şimdiki tanımıyla ortaya çıkması için başat noktadır” (Eyüce, 1999). “Yeni malzemeler teknikler ve hareketin hamur edilerek devrimci bir boyutla ortaya çıkabilmesi, gelişmiş bir organizasyon biçimi olan modern endüstri girişimleri ile gerçekleşebilmiştir” (Kuluç 1999).



Şekil 2.6 Manier çikolata fabrikası, (1871-72). Jules Saulnier, Noisel-sur-Marne, (Giedion, 1967, s.205).

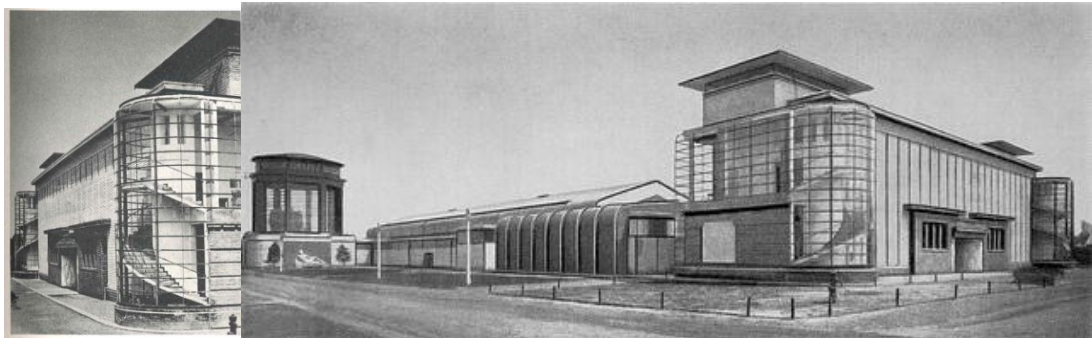
19. yy ikinci yarısında makine üretiminin el işçiliğinin yerini almasıyla ortaya çıkan dünya sergileri bina yapım ve endüstriyel üretim teknolojilerinde yeni bakış açıları getirirken, yaratıcı mimarlığı da desteklemekte idi. 1854 yılında Londra’da inşası tamamlanan Crystal Palace bu anlamda modern mimarlık ve modernizm kavramı için bir imge niteliği taşımaktadır. Tartışılan endüstri kentleri için önemli çözümler barındırır. Hafiflik, aydınlık, doğayla bütünlük sağlayan, üretimde modülerleşmeyi (rasyonalizm) barındıran yeni bir planlamanın bir imgesi haline gelmiştir.

1892 yılında François Hennebique patentini aldığı monolitik eklemlemeyi betonarme içindeki barları birleştirerek kullanmış ve Tourcoing Fransa'daki iplik fabrikasını inşa etmiştir. Bu teknik yangın riskini, titreşimi ve maliyeti azaltmıştır (Darley 2003, s.114). Betonarme strüktürü kullanabilme imkânı sunan bu gelişme ile betonarme tekniği ile yapılmış ilk modernist arayışları Esders hazır giyim fabrikası örneğinde görülebilir.

Endüstri binaları 20. yy mimarlığının önemli bir parçası olmayı sürdürmüştür. AEG türbin fabrikası ve Fagus fabrikası 20. yy'ın en iyi endüstri binaları olarak görülür. Bu fabrikalar modern mimarinin ilk örnekleri olarak akıllara yerleşmiştir.



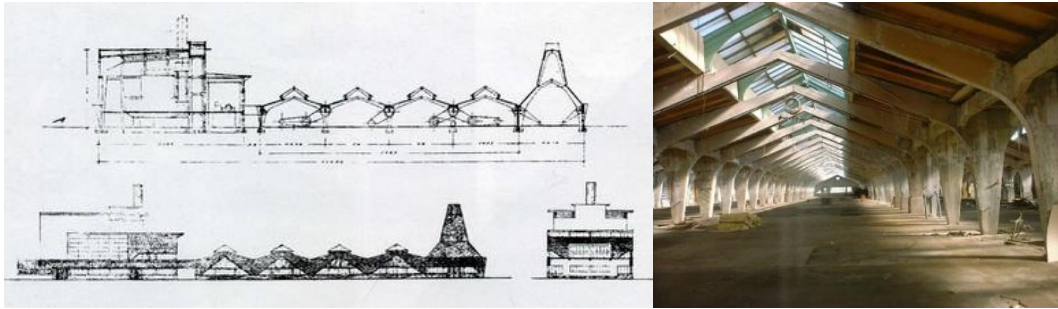
Şekil 2.7 Esders hazır giyim fabrikası, 1919. A. ve G. Perret, Paris (Frampton, 2004).



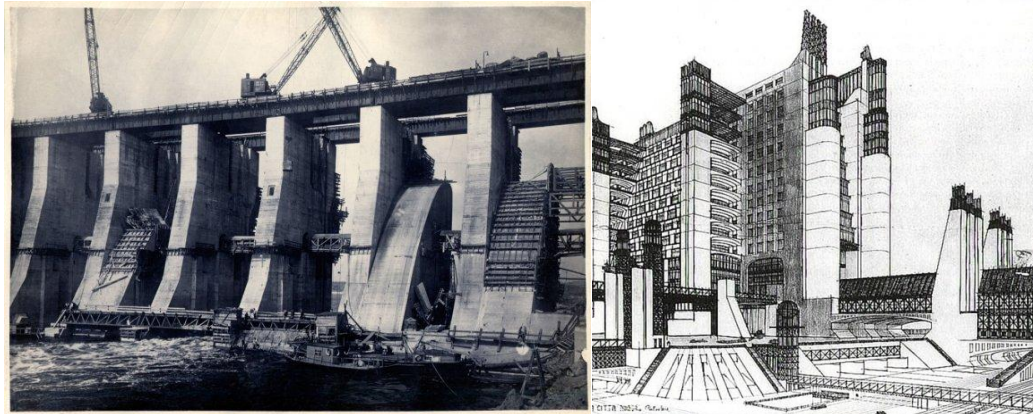
Şekil 2.8 Model fabrika Werkbund Sergisi, W. Gropius ve A. Meyer, Köln, 1914 (Frampton, 2004).

“Endüstride ve ticarete’ sanatın ve ‘ulaşım araçları’nın cazibe unsurları olduğu 1913-1914 yıllarında endüstriyel strüktürlerin mobilya tasarımında, demiryolu araçlarında (lokomotif ve vagon) gemi ve uçaklarda modernist söylemler, çağın tekniğinin ve propagandasının yapıldığı ikonlar olarak görülmekte idi” (Bozdoğan, 1994). Bu dönemde Werkbund Sergisinde Grophious ve Meyer tarafından sunulan model fabrikada yönetim ve idari birimler birbirilerinden ayrı düşünülmüştür.

Prefabrike üretimde ileri düzeye ulaşılması ve bina bileşenlerinin standartlaşması yapım sürelerinde kısalma ve hava koşullarından bağımsız hareket etme kolaylığı sağlarken, mekânın hacminde yükseklik planlaması ve tasarımında kısıtlamalar getiriyordu. Çok katlı olarak tasarlanmaya başlayan endüstri binaları bu aşamada tek katta zemine yayılma eğilimi gösterdiler. Büyük hacimlerin örtülmesinde gün ışığı alma problemi doğduğu için üst örtüde parçalanarak ayrılmalara gidilmiş bu da mekânları hareketlendirmişti. Şed, ya da fenerli çatılar fabrikaların ikonik özellikleri haline geldiler.



Şekil 2.9 Boya ve şapka fabrikası, E. Mendelsohn, Luckenvalde, 1921 (Eyüce, 1999).



Şekil 2.10 Sant'Elia (1914) (Frampton 2004 s.89) Vesnin kardeşler, 1930, Rusya.

Endüstri mekânları, Sant’Elia gibi fütüristlerin ve Chernikhov, Vesnin kardeşler gibi konstrivistlerin de üzerinde çalıştığı mekânlar olmuştur (Şekil 2.10).

Sosyoekonomik yapı, endüstriyel üretimin ve yapım tekniğinin teknoloji seviyesi yanında endüstriyel binaların tasarımında önemli bir belirleyici olarak ortaya çıkar. Sosyalist devletler özellikle Sovyet Rusya’nın teknolojik düzeyi ve hızla ve çok sayıda kurulan endüstri yerleşkeleri sosyal iskeletli yeni tip bir model gelişmesinde rol oynamıştır. Sermaye devlete ait olduğu için devlet kontrolü çok etkilidir. Aidiyet kavramının kırılması ile oluşturulan bu modelde insanın insan üzerindeki aidiyeti bile kırılmak istenir. Çocuk doğar doğmaz ailesinden alınır. Kolektif bir çalışma düzeni devlet için herkesin eşit şartlarda çalışmasına olanak sağlar böylelikle endüstri yerleşkeleri sosyal donatılar ve hiyerarşi söz konusu da olsa eşit konutlar ve üretim alanları aynı yerleşkenin içinde toplanılarak tam yerleşke modeli gelişir (Arıtan, 2004).

İşçilere gün içinde yeterli olanakların sunulması morali ve üretkenliği yükseltirken üretimde pahalıya mal olan bölünmeleri engellemektedir. Aynı zamanda işçiliğiyle övünülen bir fabrikanın iyi tasarlanmış görünüşü ve olanakları, işçiler için ait oldukları topluluğun değerini ve prestijini inşa etmektedir. Amerika’da sermayedarın yönetimindeki fabrika yerleşkelerinde sosyal olanaklar bulunsa da, bireysel inisiyatife bağlı yönetildikleri için kullanımları sınırlandırılmıştır. Almanya’da ise nasyonal sosyalist eğilimler aynı dönemde fabrika işletmelerine yansımaktadır.

Kitle üretimi için savaş yıllarına gelindiğinde standartlaşmanın getirdiği kolaylıklar aranırken, üretimde büyük hacimler, taban alanında kesintisiz geçilmiş mesafeler gerek duyulmaktadır. Fabrikanın içi akış hattı⁷, konveyör kayışı⁸, baş üstü yaylar, makas köprüler ile organize edilmektedir.

Yapı malzemeleri ve strüktürel sistemlerin yanında üretim biçiminin değişmesi de fabrika mekânlarının organizasyonunda değişime sebep olmuştur. 1793’te Oliver’ın patentini aldığı ‘sürekli üretim akışı’ akış bandı’nı kayar bant ve aktarma bandına geliştirse de günümüzde anlaşıldığı haliyle montaj bandı sistemi elektriğin

ışıklandırma (kapalılık ve gün ışığı alma durumu), akustik, iç mekanda renk kullanımı, sıhhi olanaklar (banyolar, tuvaletler, dolaplar, duşlar), sosyal olanaklar, barınma olanakları, rekreasyon olanakları, çevre düzenlemesi oluşturmaktadır.

Kısaca özetlemek gerekirse, endüstriyel yapılar endüstrileşme sürecinin mutfakları olarak çalışmaktadır. Hiç durmadan işleyen bu sistemde talepler, ürünler, üretim teknikleri, yapım yöntemleri teknikleri, üretim enstrümanlarını yönetenler ve üretenler hepsi birden endüstri mekânlarını biçimlendiren öğeler olarak ortaya çıkar.

Özellikle erken dönemdeki endüstriyel mekânların fiziksel biçimlenişinde en belirleyici elemanın, üretim ve inşaa tekniklerindeki gelişmeler olduğu söylenebilir. Başlarda geleneksel yapım yöntemleri ile inşaa edilen fabrikaların tasarım sürecinde, kömür ve demir kullanımının yaygınlaşması ve bu sırada demiryolu ağlarının oluşması, dökme demir kolon ve kirişlerin kullanılmaya başlanması, betonarme monolitik çerçevenin icat edilmesi ve ardından çeliğin ve elektriğin üretim mekanlarına katılması bu süreçte yaşanan önemli gelişmelerdir.

Mimari üsluplar ilk dönem fabrikalarından itibaren fabrikaların tasarım süreçlerini etkilese de, endüstrileşmeyle, özellikle ortak üst söylemleri bakımından birbirini en çok örten biçim dili modernist mimari olarak görölmektedir. Modernist avangardın çağın ruhunu yansıtırma anlamına gelen “zeitgeist” anlayışta yola çıkarak itibar aradığı bir dönemde, makine ve fabrika teknolojik ikonlarını kullanmakta idi. Tikelliklerden bağımsız bir evrensel bir insanlık geleceğı, optimum çözülmüş en küçük birimlerin çoğaltılması ve bunun evrensel uygulanaşıyla gerçekleşebilirdi. Endüstriyel bağlamda üretim hollerinin tekrarlanması, yönetim birimleri ile olan ilişkileri, konut birimlerinin tekrarı, sosyal donatıların yerleşkelere katılması ve genel olarak bu özün evrensel düzeyde tekrarlanabilirliği **rasyonel** ve **fonksiyonalist** tüm modernist söylemleri destekleyen bir kanıt niteliğindeydi.

Endüstri yapıları günün teknolojileri ile o kadar ilişkidir ki, hızlıca fonksiyonel eskimeye uğrayabilirler. Bu nedenle tasarlandıkları dönemden itibaren teknolojik değişime adapte olabilecek esnekliğe ulaşana kadar sürekli sadeleşmektedirler.

Üretimin niteliği yanı sıra niceliğinin de artması durumunda mekânsal büyüebilme esnekliğine de sahip olmaları beklenmektedir. Bu anlamda devingendirler. Doğrusal bir zaman anlayışı “**sürekli ilerleme**” modernist düşüncenin söylemlerinden biriyken, teknolojik ilerlemeler ile devingen bir yapı sergileyen endüstriyel üretim modernist düşünce ile bu anlamda da örtüşmektedir.

Teknik gelişmeler ile şekillenen endüstrileşme sürecine modern düşüncenin söylemleri temel oluşturmaktadır. Dünyayı anlayabilmek için dünya üzerindeki gerçekliklerle ilgilenilmesi gerekliliği **sekülerliği** ortaya çıkarmış bu bağlamda **rasyonalist** ve **ilerlemeci** bir tavırla sürekli gelişmenin yolları aranmıştır. Tüm yeni icatların üretim biçimine entegre olması, üretim biçimi ve toplum arasında da ilişkileri biçimlendirmek, ekonomik ve sosyal hayatı örgütlemek üzere yeni formüller geliştirilmesini gerektirmiş, yıkıcı süreçler sonrasında çözüm çareleri arayan eleştirel süreçler ile dengeye ulaşma arayışları devam etmiştir. Bu bağlamda endüstrileşme mekânsal dönüşümü tetikleyen en önemli unsurlardan biri olarak görülürken, endüstri mekanlarının kendileri de bu sürecin takip edilebileceği özgün yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Endüstri yapılarının organizasyonunda iki önemli faktör merkezde yer almaktadır. Bunlardan ilki “**teknolojik bilgi**”ye sahiplik iken diğeri, bu teknolojiyi kullananların ilişkilerini düzenleyecek “**genel prensipler**”dır. Erken dönemde tekniğin hızlı atılımı yanında genel prensiplerin henüz derinleşmemiş olması sonucunda endüstrinin yıkıcı etkilerinin görüldüğü bir süreç yaşanmıştır. Dönemin en son tekniğine sahip olan fabrika yerleşkeleri, tarihsel birikimi ile zenginlikler barındıran kent hayatının sunduğu olanaklardan yoksun kalmışlardı. Mumford’un eleştirdiği üzere yaşam koşullarının sağlıksızlığı, mekânların insan hayatına kattığı kalite noksanlığı, beraberinde bu sorunların çözümlerini de aramaya teşvik etmişti. Fabrikaların çevresindeki işçi konutlarının evrim sürecine bakarak bu süreç algılanabileceği gibi, fabrikaların kendi mekân organizasyonları da bu sürecin izlerini taşımaktadır.

Genel prensipler çerçevelendirilirken, **fonksiyonellik** bu mekânların birbirleriyle ve mekânı kullananlarla ilişkilerinde en temel ilkedir. Makineleşme, hem gerçek anlamıyla hem de yan anlamıyla fonksiyonelliğin alt açılımlarından biri olmaktadır. Gerçek anlamda makineleşme, makinelerin hayata katılmasıyla başlayan bir süreçken yan anlamda, ilişkili olan birimlerin bir arada çalışarak bir sistem haline gelmesini ve bu sistemin düzenli çalışmasını sağlayacak ilişkilerin düzenlenmesi olarak görülmektedir. Le Corbusier'nin fabrikanın kendisini, hatta toplumun işleyişini bile bir makine gibi görmesi ve düzenleme yöntemini bu tip bir çalışma prensibinin üzerine kurması, belki de, bu döneme damga vurmuş icatların büyüleyici biçimde insanları etkilemelerinin sonucudur.

Fonksiyonellik bir tarafta dururken, üretim odaklı yaşam tarzını örgütlenmişinde kullanıcının, yani işçinin, merkeze doğru çekilmesi, ergonomik ve sosyal refahın üretimle beraber yoğrulması, genel prensiplerde önemli bir eksen kaymasına yol açmaktadır. Bu tavır modern bakış açısı ve ilişkili olduğu hümanist yaklaşımlarla açıklanabileceği gibi, üretimin maksimum verimlilikte gerçekleşmesi için bir yön değiştirme olarak da görülebilir.

Sosyalist devletlerin doğuşu bu fabrikaların planlamalarındaki üst söylemler üzerine bir açılım sunmaktadır. Arıtan'ın yeni kurulan ulus devletler, özellikle de Türkiye'nin birçok yeni kamu kuruluşunda örnek aldığı üst modellerden biri olarak vurguladığı bu yapıyla, endüstriyel işletmelerde, merkezi ana kararların genel standartların uygulanışında bir otokontrol getiren erk, kolektif çalışmayı vurgulayarak herkes için eşit çalışma ortamı sunmayı misyon edinmiştir. Üretim birimlerinin yanında, barınma ihtiyacının karşılandığı konut birimleri, sosyal imkanları ile tam yerleşke modelinin devlet kontrolünde, eşitlikçi bir biçimde uygulanmasında sosyalist bir bakış açısının izleri görülebilir.

Teknik gelişmeler ışığında, kömür ve dökme demirin kullanılmaya başlanması ile geleneksel yapımdan uzaklaşmaya başlayan fabrikalar, strüktürel elemanlar olarak betonarme, çelik ve de buhar, kömür, elektrik enerjisinin kullanılması ile bugünkü görünümüne ulaşmıştır. İlk dönemde geleneksel yapım yöntemleri ve dönemin

üsluplarını yansıtsalar da özellikle 20. yy başlarında hâkim olan ve kaynağını modern felsefeden alan modern mimarlığın örneklerini de yansıtmıştır.

BÖLÜM ÜÇ

CUMHURİYET DÖNEMİ TÜRKİYESİ'NDE MODERNLEŞME VE ENDÜSTRİ MEKANSALLIĞI

Dünyanın her noktasına farklı sürelerde de olsa bir şekilde ulaşan modernliğin aktörlerinin Türkiye'ye girişi ve Türkiye için modernliğin ve modernleşmenin anlamları kendine özgü bir çerçeve içinde değerlendirilmelidir.

Bu bölümde Anadolu yakın tarihinde hızlı ve köklü değişimlerin yaşandığı asıl milat olarak görülen Cumhuriyetin ilanı ile başlayan modernleşme süreci, bu süreci yönlendiren üst kararlar ve bu kararlarla bağlantılı bir dizi uygulama konu edilmiştir. Bu uygulamalardan özellikle erken dönemde, Cumhuriyet'in ekonomik kalkınması için belirlenen en önemli atılım olan endüstri yatırımlarına odaklanılmaktadır.

3.1 Cumhuriyet Dönemi Modernleşme ve Endüstrileşme Girişimleri

Cumhuriyet'in kurulmasının ardından rejimsel/devrimsel değişimler yaşanan Anadolu'da, modernleşme bağlamında, Osmanlı döneminde başlayan kapitalist hareketlerin bıraktığı izler Cumhuriyet'in devir aldıklarını tariflemektedir.

3.1.1 *Osmanlı'dan Cumhuriyete Geçiş*

Endüstrileşme sürecinde Avrupa'da siyasal, toplumsal ve mekânsal kurguda değişiklikler sürerken, 19. yy 'a gelindiğinde Osmanlı'daki mekânsal organizasyonu belirgin ölçüde dönüştüren değişiklikler yaşanmaya başlamıştır. Bu değişikliklere sebep olan başlıca etkenler; Osmanlı'nın sahip olduğu toprak rejiminin yapısı, endüstrinin yıkıcı etkilerini yaşayan Avrupa'nın Osmanlı'yı yeni bir pazar olarak görmesi, geleneksel ticaret yollarının fonksiyonlarının değişmesi, yeni bir ulaşım ağı olan demiryolunun ekonomik hayata katılması, Osmanlı'nın Batıyla olan ilişkilerinin artması ve dışa bağımlılığının yüksek seviyeye ulaşması ve de bu süreçte ağırlık kazanan göçlerin sonucu hareketli nüfusun kent mekânına katılımı ve kent hayatına yeni değerler katması olarak özetlenebilir.

Tekeli'ye göre Avrupa'da pozitivist düşüncenin yansımaları, teknik gelişmeler ve endüstrileşme, 19. yy'da Anadolu'daki homojen yapının bozulmasına neden olan dönüşümleri başlatmıştır. Endüstri devriminin ardından kendine yeni pazarlar arayan Batılı devletler için 1740 kapitülasyonları, 1838 İngiliz Ticaret Anlaşması, Osmanlı'yı açık pazar haline getirmiştir (Tekeli, 2003). Bu anlaşmalar ile yeni ürünler Osmanlı Devleti'ne rahatça girebilmektedir. Batıdan giren teknolojinin imkanlarına rağmen bunun kullanılışı dış kuvvetler tarafından sağlanmaktadır.

Osmanlı'nın bir tarım ülkesi olduğunu ve yıkılana kadar bu özelliğini koruduğunu belirten Keyder (2003), feodal düzenin sonrasında endüstrileşme sürecine geçen Avrupa ile tam anlamıyla Avrupa'daki gibi feodal bir düzene sahip olamayan Osmanlı'nın endüstriyel topluma geçiş sürecinin, birbiriyle tam olarak örtüşemediğini söyler. Bunun sebebi Keyder'e göre, tüm arazilerin hazineye ait olması ve arazilerin olabildiğince küçük parçalara bölünmesi ve işlenmesi amacıyla köylülere kiralanmasıdır. Arazi kanunnamesi ile daha fazla gelir elde etmek isteyen devlet bu toprakların mülkiyetini özelleştirme yolunda adımlar atmışsa da, 20. yy' da toprağın özelleştirilerek küçük üreticilere verilmesi, devletin bu yapısının çözülmeye başlamasıyla sonuçlanmıştır. Bu çözülme büyük işletmelerin ve geniş üreticilerin doğamaması ile sonuçlanmıştır. Tarım işletmeleri sahipleri topraklarında çalışmak üzere ücretli işçiler çalıştırmamış bunun yerine ortaklık gibi geleneksel yöntemler kullanmıştır. Bu şekilde ücretli işçiler çalıştıran kapitalist işletmelerin yaygınlaşması mümkün olmamıştır (Keyder, 2003).

Osmanlı topraklarında değişim ulaşım araçları sayesinde Avrupa ile temas eden noktalarda başlamıştı. Avrupa ürünlerinin en hızlı ulaştığı nokta liman kentleri, batı ile hızlı ekonomik etkileşimi sayesinde kapitalist birikimin mekânsal dönüşümlerine ilk hedeflerdir. Limanlar etrafında demiryolları yabancı sermayenin çıkarları doğrultusunda kurulmuştu. Tekeli'nin (1977) belirttiğine göre: *'liman şehirlerinden içeri doğru uzanan, zamanının ulaştırma araçları demiryolları, liman ve hinterlandın ilişkisini kuran koloniyel yapıyı kanıtlayan bir ağaç şeması halinde gelişti'*.



Şekil 3.1 Türkiye Demiryolları (1860-70) (1890 – 1900) (1900 – 1910) (Anonim, 1938:902-907).

Demiryollarıyla karşılaşması Tanzimat zamanına, 1830'lara denk gelen Osmanlı'da, bu tarihten 1853'e kadar demiryolu yapımı için hazırlık dönemi sürer. 1854'den 1866'ya kadar teşebbüsler özel şirketler tarafından gerçekleşir. Bu tarihte devletin de demiryolu yapımına katıldığı görülmektedir. Devletin bu inşa süreci on yıl kadar sürmüş bunu takip eden on sene duraklama dönemi yaşanmıştır. 1889'dan itibaren özel şirketler yeniden faaliyete geçerler. 1900'lü yıllardan ilk Dünya Savaşı'nın başladığı 1914'e kadar Hükümet, özel şirketlerle birlikte çalışmıştır. Savaşın devam ettiği dört sene içinde yabancı şirketlerin imtiyazlı yollarına hükümetçe el konulmuş ve bazı yerlere askeri yollar yapılmıştır. Mütarekeden Cumhuriyetin ilanına kadar duraklama evresine geçilmiştir (Demiryollar Dergisi, 1944).

Liman şehirlerinde daha bariz olmakla beraber demiryolu ucundaki merkezlerde de "ikili" bir mekân organizasyonu görülmeye başlamış, geleneksel kent merkezi dışında liman ya da demiryolu etrafında gelişen yeni bir yapılaşma alanı doğmuştur. Bu yeni yapılaşma alanının büyümesinde Pamuk, göçlerin de etkisi olduğunu, büyük kısmı kırsal alandan gelen göçmenlerin özellikle İç Anadolu'da ekime elverişli yerlere özellikle demiryolu çevresine yerleştirildiğini söyler (Pamuk, 2008, s12). Yabancı şirketler tekelinde olan demiryolları yeni yerleşmelerin doğmasına ve bazı eski yerleşimlerin kaybolmasına ya da önemlerinin azalmasına sebep olmuştur. Keyder'e göre bu süreçte Anadolu'nun içindeki şehirler ve doğu şehirleri genellikle önemlerini kaybettiler ve çöküntüye uğradılar, bunun sebebi saydıkları batılılaşmaya karşı da bazı müdafaa mekanizmaları geliştirerek konservatif yapılar haline geldiler (Keyder, 2003). Tekeli ise bu gelişmeler ile Anadolu'daki şehirlerin 16. yy feodal döneminin üretim fonksiyonları ve coğrafik ihtisaslaşmalarını kaybederek, yalnızca dağıtma ve toplama fonksiyonları olan *ticaret şehirleri* haline geldiklerini söyler.

1820'den itibaren Osmanlı devleti, Batı'nın askeri siyasal ve iktisadi gücü ile karşı karşıya gelerek Batı'nın artan gücü karşısında reformlar uygulamayarak gücünü ve etkinliğini arttırmaya çalışmıştır (Pamuk, s.14). Tanzimat dönemine kadar ulaştırma politikaları devletin güvenlik savunma ve fetih politikaları ile belirlenmiştir fakat ekonomik kalkınma için demiryollarının inşası gerekliliği Tanzimat döneminde ortaya çıkmış (Nalçakan, 2010) ve ekonomik kalkınmanın endüstrileşme yolunda adımlar atarak sağlanabileceği de bu dönemde fark edilmiştir.

Pamuk'un belirttiğine göre Osmanlı son döneminde büyük ölçekli endüstri işletmeleri kurulmaya başlanmış ve bu kurguda iki ayrı dönem etkili olmuştur. Birincisi 1830-1840 yılları, ordu ve devletin gereksinimlerini karşılamak üzerine devlet tarafından kurulan fakat bir süre sonra kapatılan fabrikalar dönemidir. 1840'dan sonraki ikinci dönemde ise, serbest ticaret anlaşmalarıyla ulaşılabilir olan Osmanlı ekonomisine yerli yabancı sermayedarların batı mallarıyla rekabet gösterebilecek şekilde yaptıkları üretimhanelerin olduğu dönemdir. Bu dönemde en büyük endüstri işletmeleri iplik, bez ve kumaş üreten tekstil fabrikalarıdır. Bunun yanı sıra tuğla, kiremit, çimento, yağ, sabun ve çeşitli gıda maddeleri de üretilmeye başlanmıştır (Pamuk, s.14).

Tanzimat döneminde 'sanayii güçlendirme operasyonu' denilebilecek bir dizi çalışmaların yapıldığı görülmektedir. Bu süreç, 1840-1860 yılları arasında yaklaşık 20 yıllık devletçi politikaların ağır bastığı birinci dönem ve 1860-76 yılları arasındaki özel sektör oluşturma çabalarının uygulamaya konduğu iki döneme ayrılabilir. 1840-1860 yılları endüstrileşmede devletin öncülüğünün, bilinçli ekonomik bir tercihin sonucu olmaktan çok, Avrupa'daki gelişmelerin etkileri ve bundan etkilenen Osmanlı yüksek bürokrasisinin, artık bu konuda bir şeyler yapılması gerektiğinin farkına varmasıyla geliştiğini, Adam Smith'in liberal ekonomisi ya da himayeci politikaların tartışılması sonucunda varılan düşünsel ideolojik bir tercih olmadığını vurgular. İstanbul'un batı yakasında Marmara denizi kıyısı boyunca uzanan bir endüstri bölgesi, bu döneme ait ilk önemli örnekleri göstermektedir (Seyitdanlıoğlu, 2009).

1842 yılında Zeytinburnu'nda⁹ demir, demir boru, çelik raylar, pulluk, gem, üzengi, tüfek çakmakları, mızrak başı, kılıç, kilit, anahtar, bıçak, ustura, yivli top, havan topu (veya obüs), süvari ve piyade tüfekleri, tabanca, şayak, astar, pamuklu kumaş ve çorap gibi çok çeşitli ürünler üretilmekte idi. Bu endüstri bölgesinin devamı niteliğinde bir kısım fabrika da Bakırköy, Yeşilköy, Küçükçekmece ve Yedikule'de bulunmaktadır (Seyitdanlıoğlu, 2009). Bu dönemdeki diğer endüstri atılımları çuha, ipek, cam, porselen fabrikaları ve ordu kaynaklı endüstrilerdir.

İkinci dönemde yabancı sermaye ile kurulan dokuma, boyama, zeytinyağı fabrikaları bir kısmını oluştururken, devlet tarafından teşviklerle yerli sermayeler dericilik, kumaş ve demir endüstrilerinde atılım yapmıştır.

3.1.2 Cumhuriyet Modernleşmesi ve Endüstrileşme; Birinci Dönem, 1923-1960 Arası Dönem

Cumhuriyet'in ilanının ardından başlayan süreç, dünyada var olan dönüşümlere hızla adaptasyon sağlayan yeni bir ulus devletin kendini var edebilmek için seçimlerini ve bu hedefle uyguladığı eylemleri kapsayan bir süreçtir. Cumhuriyet Dönemi 'yeniden yapılanma' sürecine bakarak, dünyada yaşanan gelişmelere (Fransız ve İngiliz Devrimi) adapte olabilmış, kendi içinde sistem ve hiyerarşisini oluşturabilmiş, merkezi kararlar ile parçalardan bütüne eşit özellikler taşıyan, kendi sürekliliğini sağlayabilen bir devlet ve toplumsal yapı kurulmaya çalışıldığı söylenebilir. Bu hedefi gerçekleştirirken rasyonellik ve ilerleme kavramları yönlendirici üst hedefler olarak görülmektedir. Kalkınma ve ilerlemenin tek yolu olarak görülen ekonomik bağımsızlığın aracı endüstrileşme, bu süreci domine etmektedir. Endüstrileşme için yeterli sermayenin bulunamayışıyla devletin bu rolü üstlenmesi, hatta devletin yeni kamusal alanları da inşa etme sorumluluğunu üzerine alması, merkeziyetçi bir tavrın somut örneklerinin sıkça karşılaşıldığı bir süreci beraberinde getirmektedir. Endüstri tipi üretimi merkezine alan bir hayat tarzı önermesi halka sunulurken, tüm bu belirleyiciler doğrultusunda, birbirini geri besleyen ekonomik, sosyal, mekansal değişiklikler başlatılmıştır.

3.1.2.1 Fikirs el Yapı

Cumhuriyet modernleşmesi dünyadaki modernleşme sürecinden farklı olarak toplum dinamiklerinden yönetime yansımamış, diğer bir deyişle ‘alttan üste’ gelişmemiş, yeni bir ulus devlet yapılaşırken **tümden gelim** ile önce toplum kurgusu belirlenmiştir. Toplumdan bireye inerken vatandaş özellikleri de tanımlamaktadır. Keyder, Osmanlı İmparatorluğunun kapitalizm karşısında gerilediğini ve milliyetçi akımlarla parçalandığını, imparatorluk parçalanırken yeni bir ulus devleti kurup bu devleti modernleşmeye koyulmanın burjuvazi değil bürokrasi olduğunu söyler (Keyder, 2003, s.9). Kongar (1995) bu görüşe paralel olarak, bu projenin toplumdaki değişimler sonucu ortaya çıkan ve güçlenen yeni bir sınıfın değil, zaten egemen olan merkezi bir bürokrasinin başlattığı siyasal ve ideolojik bir eylem olduğundan bahseder. İhtilalin, Ankara ve İstanbul hükümetleri arasında işleyen süreçte Batıdaki örneklerinden farklı bir biçimde sermaye birikimini sağlayamamış ayan ve eşrafın Ankara hükümetinin yanında yer alması sonucu yeni bir toplumun siyasal, toplumsal ve ekonomik temelini oluşturulduğu bir dönüm noktası olduğunu söyler.

Genel modernleşme nosyonlarından **seküler, rasyonel, ilerlemeci** bir yapı oluşturmak medeniyeti yakalamak olarak görülmektedir. Bozdoğan, Cumhuriyet kurucularının medeniyet görüşünü tariflerken; her milletin izlemek zorunda olduğu evrensel bir ilerleme yörüngesine, karşı konuşamaz ve karşı konulmaması gereken teknolojik bir yazgı anlamı taşıdığını ve dünyada modern hareket ve Cumhuriyet Projesinin paylaştığı ortak felsefenin bu düşünce olduğunu söyler. Muasır medeniyet sırf orada doğdu diye Batı’nın tekelinde değildir. O, insanlığın tarihsel evriminin tözünü oluşturan ve bütün ülkelerin malı olarak görülmesi gereken bilimsel bilgi, yöntem ve araçlar, dünya görüşü ve hayat tarzı birikimidir. Modernizmin ithal edilen bir şey olmadığı gibi, modernleşme adına atılan adımların, Türk kültüründe cehalet ve geri kalmışlık katmanları arkasında unutulmuş da olsa zaten bulunan rasyonel ve modern unsurları açığa çıkarılmak için benimsendiği öne sürülmektedir (Bozdoğan, 1999, s.125). Medeniyeti yakalama arzusuyla ilerleyerek kalkınmaya çalışan ve bunu tüm organlarına yansıtan devlet, koşullara ve çağın gerekliliklerine göre form değişikliklerinden kaçınmamıştır. Bu durum, ekonomi

politikalarından mekan kurgularına, mimari estetiklerin değişimine kadar birçok noktada hissedilmektedir.

‘Kemalist cumhuriyetle birlikte, “medeniyet” terimi, salt Batı’nın daha üstün araçları, teknolojisi, mamülleri ve bilgisi olarak değil, bilimsel ve teknolojik gelişmelerin harekete geçirdiği, tarihsel ve kaçınılmaz toplumsal evrim süreci olarak daha geniş bir biçimde kavranmaya başladı’ (Bozdoğan 19.s. 124).

Padişahın dinsel geleneksel yetkisine karşı ulus egemenlik kavramı ortaya konmuştur (Kongar, 1995). Türkiye Cumhuriyeti kurulurken Atatürk ilkeleri işleyiş ile ilgili net tanımlar vermiştir. Laiklik, halkçılık, ulusal egemenlik genel anlamda yetkinin kime ait olacağını belirten ideolojik çerçeveyi çizmektedir. Her fırsatta bu hareketin tüm halka mal edildiği, toplumcu bir tavırla, egemenliğin millete devredildiği vurgulanırken halkın yeni düzene hızla alışması için ulus bilinci, milliyetçilik, halkçılık, devletçilik, inkılapçılık ile toplumsal yaşamı belirleyen motivasyonlarla ulus bağlılığı güçlendirilmiştir. Bozdoğan, **toplumcu** bir kalkınma adına “halk için, halka rağmen” fikriyle devletin toplum için atılması gereken adımlarını belirlediğinden bahseder.

Ulus devletin doğuşu yeni bir toplumsal düzene işaret eder. Tekeli (1999), modernizmin, geleneksel tarım toplumundan endüstri toplumuna geçişte toplumsal ilişkilerin kısa aralıklı zaman ve mekândan, yerel bağlamdan çıkarıp, bu düzene daha belirsiz, daha aralıklı bir zaman ve mekân bağlamını yeniden tanımladığını söyler. Toplumsal ilişkilerin yerel zaman ve mekândan kopması için ise yol gösterici uzmanlıkların oluşumu ve buna bağlı ilişkiler kalıbı ve semboller sisteminin kurulması gerekmiştir. Bu noktada devrim, geçmişten gelen alışkanlıkların terk edilmesini ve idari ve sosyal anlamda yeni bir düzenin kurulmasını gerektirir. “Tek tek kurumlarla uğraşmak, onları kurmak, reforme etmek, kaldırmak” yerine topyekûn bir değişim anlamına gelen ulus devlet, bu değişimi radikal biçimde gerçekleştirmenin yolu olarak görülmektedir.

Türkiye’de **devlet merkezli**, devlet eliti tarafından şekil bulan, yeni kamusal modelin oluşumu ve kamusal alan, ideolojik özelliklerini sosyalist ülkelerdeki kadar katı olmamakla birlikte yine de taşımaktadır (Tekeli, İlkin, 2004, s.259).

3.1.2.2 Ekonomik Yapı ve Endüstrileşme

Boratav, 1923-1929 dönemini açık ekonomi koşullarında yeniden inşa ifadesiyle tanımlar. (Boratav, 1998) Yenil ise, Cumhuriyetin kuruluş yılları olan ilk yedi yılda atılan adımları iki biçimde özetler: “toplumsal altyapının ve iktisadi altyapının oluşturulmaya başladığı yıllar”.

Devlet desteği ile yerli ve milli bir burjuvazi yetiştirilmesi, kalkınma ve modernleşmenin temel mekanizması olarak görülürken, ekonomik kalkınma ile ilgili ilk önemli örgütlenme, Şubat 1923’de yapılan İzmir İktisat Kongresi’dir. Kalkınmacı, yerli ve yabancı sermayeye ve piyasaya dönük özendirici bir tutum izlenirken, ekonomik hayatın denetiminin “milli” unsurlara geçmesini öngören ılımlı bir korumacı politika izlenmiştir. ‘Kapütüler’ ayrıcalıklar aranmaması koşulu ile yabancı sermayeye de davetkâr olan yaklaşım dönemin resmi tutum ve politikalarına tamamen egemendir (Boratav, 1998). Artık örgütlenme dönemi başlamıştır ve bu bağlamda atılacak adımların belirlenmesi, sınırlarının çizilmesi gerekmektedir. Boratav, İzmir İktisat Kongresi’nin pratik olmaktan çok simgesel bir anlama sahip olduğunu vurgular. Burada **milli iktisat** fikri öne çıkmıştır. Yenil paralel bir görüşle, bu kongrede ülkesel bir kalkınmanın gereği vurgulanırken, devletin halka dönük ve iktisadi kalkınmaya yönelik devriminin özünü yalın biçimde aktardığı için, kongrenin önemli bir adım olduğunu söyler (Yenil,1998. s. 26-27).

1923-1929 arası dönemde, endüstri ile ilgili olarak atılan adımlar, 1925 yılında Sanayi ve Maadin Bankası’nın kurulması (Osmanlı devletine ait dört¹⁰ işletmeyi devir alırken, esas olarak endüstri ve maden işletmelerini kredi veya iştiraklerle destekliyordu), Alpullu ve Uşak Şeker fabrikaları kurulması, 1927 de Teşvik-i Sanayi Kanunu ile teşvikler sağlanmasıdır. Cumhuriyet’in ilk yıllarında endüstri Osmanlı ekonomisi içindeki nicel ve yapısal özelliklerini koruduğu için, anlamlı bir

endüstrileşme süreci oluşamamıştır (Boratav, 1998).

Dünya ekonomik bunalımına kadar olan evrede “milli iktisat” fikri ile öncelikle savaş yıkıntıları onarılmaya, devlet kurumları yerine oturmaya başlamıştır. Demiryolları ülkenin modernleşme ve kalkınma aşamalarında önemli bir konuma ulaşarak hızla yenilenmeye başlamış, endüstri alanında teşviklere gidilse de bu konuda yeterli birikim sağlanamamıştır.

‘20’lerin sonunda tarım ve endüstride istenilen noktalara gelinememesi ve kapitalist dünya sistemini derinden sarsan 1929 “dünya ekonomik buhranı”nın ortaya çıkması ile devletler iç piyasalarına dönmüş, bu da Türkiye’de endüstri adımlarının atılmasına olanak sağlamıştır.

1929 krizi sonrasında gelişen devletçilik politikası sonucu uygulanmaya başlanan endüstri planlarında yapılması öngörülen fabrikaların yerleri demiryolu güzergâhı üzerindeki küçük Anadolu kentleri olarak seçilmiştir ve yatırımlar Karabük, Nazilli, Kayseri, Eskişehir, Tokat, Alpullu gibi küçük Anadolu kasabalarına yönelmiştir (Tekeli).

Yerli hammaddeler kullanacak bir endüstrinin geliştirilmesiyle ithalata bağımlılığı azaltacak yeni bir yönelişe gerek duyulmuş ancak, özel sektör gerekli sermaye ve tecrübeye sahip olmadığı için bu endüstriyel altyapının devletçe kurulmasına karar verilmiştir. **Devletçilik** ilkesi böylece, 1933’te CHF’ nin ana ilkelerinden biri olmuş, 1936 da ise anayasaya girerek devletin temel vasıfları arasına girmiştir. Bu dönem Korumacı-devletçi politikaların uygulandığı yıllardır.

Bu dönemde ilki Sovyet Rusya’da uygulanan ve dünyada ikinci uygulayıcısı Türkiye olduğu vurgulanan, 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planları 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanmıştır. Devlet endüstrileşme sorumluluğunu üzerine almış ve bunu gerçekleştirebilmek üzere 1933’de Sümerbank’ı kurmuştur. Sümerbank, devlet programında öncelikli kurulması istenilen endüstrilerin ve mekânlarının inşasında milli ve özel sermaye ile beraber çalışması esasına dayanmaktadır. Sümerbank

modelinin sınırlı sorumlu ve sermayesinin tamamı devletçe verilen şirket modeli, 1938’de İDT (İktisadi Devlet Teşekkülü) sisteminin ana üretim birimi olan kuruluş ile daha geniş bir zemine kavuşmuştur (Kuruç, 1998).

Bu bağlamda 1934’den itibaren hızlı bir endüstri hamlesi gerçekleştirilmiştir. Sümerbank’ın ardından 1935 yılında Etibank’ın kurulmasıyla enerji ve madencilik konusundaki işletmelerin bir merkezden yönetilmesi sağlanmaya başlandı (DPT). Kayseri Dokuma, İzmit Kağıt ve Paşabahçe Cam, Keçioğlu Kükürt, Isparta Gülyağı, Bakırköy Bez fabrikaları kısa süre içinde kurulmaya başlar. Bu dönem yaygın tüketim mallarının (un, şeker, dokuma) ülke içinde üretilmesi yönünde adımlar atılmıştır. Yatırım malı ve ara mal üreten endüstri kollarının kuruluşu bu döneme denk gelmektedir. Metalürji, özellikle demir-çelik, kağıt ve kimya endüstri kollarında ilk modern tesisler bu dönemde yapılmıştır. İnşaat malzemesi ve çimentoyla makine ve teçhizat alanı yatırımlarında artış görülmektedir (Boratav, 1998).

“1930’ların sonundaki tabloda, endüstrileşmeye dönük hızlı büyümede çözüm aranmış, tarımsal kaynakların bir kısmı endüstriye transfer olurken, endüstri kesimi ve devletle çalışan içe dönük yatırımcılar sermaye birikimine katkı sağlamıştır” (Boratav, 1998. s.79). 1930’larda başlayan yoğun endüstri hareketleri İkinci Dünya Savaşı’na gelindiğinde ciddi bir kesintiye uğramıştır ve bu dönemde devletçi korumacı endüstrileşmede bir çözülme dönemine girilmiştir (Boratav, 1998).

Savaş sonrasına gelindiğinde, ülke içinde, ticaret burjuvazisi ile piyasaya yönelik büyük toprak unsurlarının savaş yıllarında aşırı zenginleşmesi ve güçlenmesi yeni bir sınıf dengesini açığa çıkarmış; dünyada ise, ABD kapitalist dünyanın yeni ve tartışmasız lideri olarak ortaya çıkmış ve ABD kaynaklı sermaye dünya ekonomisindeki gelişmenin başlıca aracı haline gelmiştir. 1950 yılında iktidara, ticaret ve endüstri burjuvazisi ile büyük toprak sahiplerinin, kendi sınıfsal çıkarları açısından daha liberal, daha az müdahaleci yönetim istemlerini temsil eden “Demokrat Parti” gelmiştir (Boran, 1975).

...Maden kömürü ve büyük linyit havzaları ile büyük elektrik santrallerinin ve demir-çelik fabrikalarının, demiryollarının tamamen ve denizyollarının da kısmen devlet eliyle kurulması ve işletilmesi bir devlet vazifesi olarak kabul edilmek suretiyle, devletin iktisadi sahadaki faaliyetlerinin limitlerine alınmış, bu mevzunun dışında kalan her türlü faaliyetlerin hususi teşebbüs tarafından vücuda getirilmesi ve yürütülmesi ve bu sahalara dâhil olup da halen devlet elinde bulunan ve ilerde tesis edilecek olan işletmelerin de zamanla hususi sermayelere devredilmesi prensibi vazolunmuştur (İlkin, Tekeli, 1974).

Demokrat Parti'nin iktidarı, Türkiye demokrasi ve ekonomi tarihinde çok partili döneme geçiş kapsamında önemli bir kırılma noktası olarak görülmektedir. Bu dönemde endüstrileşmenin özel kesim öncülüğünde yürütülmesi ve dış ekonomik ilişkilerde devlet müdahalelerinin asgariye indirilmesi hedeflenmiştir. '50'lerden '60'lara uzanan dönemde devlet girişimciliğinin amacı, özel girişime altyapı kurmak ve koruma sağlamaktır (Tayanç, 1973, s.120). Yabancı sermaye Türkiye'ye çekilmek istenmektedir. Devlet' in ekonomideki payının küçültülmesi hedeflenmiş olmasına karşılık, aynı partinin iktidarının sürdüğü 1950- 1960 döneminde, devletin ekonomideki payının küçültülmesi sağlanamamış, mevcut KİT'lerin özel sektöre devredilmesi bir yana, bu dönemde TCDD, PTT, Denizcilik Bankası T.A.Ş., ve DMO iktisadi devlet teşekkülü haline dönüştürülmüş, TPAO, EBK, TDÇİ ile SEKA ve T.C. Turizm Bankası gibi yeni teşekküller kurularak KİT kapsamı daha da genişletilmiştir (Sayıştay Raporu).

Endüstrinin giderek özelleşmesi, dışa bağımlılığın artması ve sermayenin yoğunlaşması ve merkezileşmesi bu dönemin üç önemli özelliğidir (Tüzün,1998). Türkiye'deki endüstri dış sermayeye açılmış, ABD yardımları ve dış kredilerle dış ticaret açıkları kapatılmaya çalışılırken bu durum dışa bağımlılığı pekiştirmiştir.

3.1.3 *Cumhuriyet Modernleşmesi ve Endüstrileşme; İkinci Dönem, 1960 Sonrası Dönem*

“Demokrat Parti’nin iktidarda olduğu süreçte neoliberal politikaların uygulandığı görülmektedir. Bu süreçte, 1954 yılından itibaren baş gösteren döviz dar boğazını aşmak için, ithalatta liberalleşmeye son verildi. İthal ikamesi yoluna gidilmesi için KİT’lere yeniden yatırım yapma ve izni verilmiştir. Yani yeniden Türkiye’de endüstri sektöründe kamu ve özel kesim yan yana, işbirliği içindedir”. Bu amaçla 1960 yılından itibaren ekonomide planlı döneme girilmiş, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın hızlandırılması, uygulanan politikalar arasında uyum sağlanması, toplumsal ve kültürel dönüşümün uyumlu yönlendirilmesi ve ekonomiye rasyonel kamu müdahalesinin temini amacıyla Kalkınma Planlarının hazırlanması ve uygulanması fikri benimsenmiştir (DPT).

‘80lerin başında nitelik itibariyle sona eren planlı dönem boyunca, dayanıklı tüketim mallarından ara ve yatırım mallarına doğru bir yapısal değişmeyi hedefleyen ithal ikameci endüstrileşme politikası uygulanmaya çalışılmıştır (Soyak 1998, s.81). Kamu yatırımlarının sosyo-ekonomik altyapının yanı sıra, üretim sektörlerinde ağırlıklı ara malları olmak üzere büyük sermaye gerektiren ve özel kesimin gerçekleştiremediği alanlara yönelik olduğu bilinmektedir (DPT). İthal ikameci endüstrileşme genellikle yabancı şirketlerin teknik, ustalık ve bilgiyi (gereken lisansları) ve çoğu zaman (bir kısım) yedek parça ve hammaddeleri temin ettiği bir ortak girişim biçiminde olmaktaydı. Türk ortak ise, (bir kısım) sermayeyi, işgücünü, dağıtım sistemini ve önemli nüfuzlu kişilerle olan ilişkileri sağlıyordu... İç kapalılık ve ithalat sınırlarıyla, açık bir dünya pazarıyla hiçbir zaman rekabet edemeyecek durumdaki endüstriler ülke için çok yüksek karlar sağladılar. İzmir ve Adana bölgelerinde daha küçük yoğunlaşmalar ile birlikte, çok büyük çoğunluğu İstanbul bölgesinde toplanan bu işletmeler, ülke içinde heterojen bir şekilde dağılım göstermişlerdir (Zürcher, 2000, s.386-387). Bu sistemin en zayıf noktasını Zürcher, yedek parça ve malzeme imalatında dışa, dolayısıyla dış rezervin kullanımına bağımlılık olarak tanımlamaktadır. Bu dönemde endüstriyel veya ticari nitelikten çok bu kaynakların kullanımına ulaşabildiği oranda şirketler ayakta kalmıştır. Türkiye bu

yirmi yıl boyunca, endüstrileşmede adımlar atılmasına rağmen sürekli bir ticaret açığı ve dış ödemeler dengesi açığı ile karşı karşıya kalmıştır (Zürcher, age)

Irak Savaşının sonuçları, dış borç bulmada karşılaşılan sorunlar neticesinde Türkiye üretimde kullanılan girdilerini ithal edememeye başlayınca dış kaynak arayışlarına girilmiştir. Dünya Bankası, IMF gibi dış kaynak sağlayan kuruluşlar bu yardımları ekonomide yapısal bir dönüşüm yapılması şartına bağlamışlardı. 1980 sonrasında, ithal ikameci politikaların yerini ihracata yönelik kalkınma politikaları almış, serbest piyasa koşullarını geçerli kılma politikası benimsenmiştir. Yapılan düzenlemelerle, ekonominin dışa açılması, piyasa mekanizmasının geliştirilmesi, kamu kesiminin sınırlanması, enflasyonun kontrol altına alınması, yabancı sermayenin teşviki hedeflenmiştir (Eroğlu, 2003). Artık devlet endüstriye yatırım yapmamakla beraber elindeki tesisleri de hızla elden çıkarmaktadır.

3.1.4 Modernleşme bağlamında Türkiye’de Demiryolu

Osmanlı İmparatorluğunun demiryolu sistemi ülkenin iç pazarının bütünlüğünü sağlamaktan çok ülkenin değişik bölgelerini etkisi altında bulunduğu dış gücün ekonomisiyle bütünleştirilmeye dönük biçimde gelişmişti. Birbirinden kopuk hatlar halindeydi. Cumhuriyet ile beraber milli demiryolculuk politikası devletin ön plana çıkardığı bir amaç olmuştur. Kurtuluş savaşı sonunda bozulan hatların onarılması, yabancı şirketlerin elindeki hatların millileştirilmesi ve yeni demiryolu hatlarının döşenerek Ankara merkezli bir demiryolu şebekesi oluşturulması demiryolu politikasının ana hedefleridir. Anadolu içinde teşkil edilen boyuna hatlar arasında bir bağ kurmakta, bu ağ liman şehirlerine bağlanmaktadır. Bu şebeke hem iç pazarın bütünlüğünü sağlamak hem de ülkeyi ‘baştanbaşa sararak’ başkentin vatan üzerindeki denetimini güçlendirmek amacıyla planlanmıştır (İlkin, Tekeli, 2004, s.287).

Cumhuriyetin ilanından sonra hatların devletleştirilmesi, yeni hatların yapımı ve bu hatların bir sistem olarak ülkeyi bütünleştirme, endüstrileşme hedefine hizmet edecek konuma getirilmesi, özellikle ‘50’li yıllara, karayolu ulaşım politikalarının

ağırlık kazanmasına kadar önemli bir stratejik adım olarak görülmektedir. 1950’lerde öncelik karayolu politikalarına verilmiş, dokuz yıllık karayolu inşa programı, Marshall yardımının sağladığı finansal destekle uygulamaya konmuştur. Bu süreçten sonra demiryolu politikaları zayıflamıştır. Türkiye demiryolu sisteminin kurulduğu ‘30’lu ‘40’lı yıllarda oluşturulan hatların uzunlukları, nitelikleri ve işletmeleri ile ilgili detaylı çalışmaları, Tekeli’nin araştırmalarından izlemek mümkündür.

Demiryollarının modernleşme nosyonları ile paralel olarak formüle ettiği optimum bir birimin çoğaltılarak tekrar edilmesi ile bir sisteme dönüştürülmesi, ve bu sistemin evrensel geçerliliğinin olduğu fikri aslında rasyonel bir öze işaret eder. Modernleşmenin de temelinde olan rasyonel öz, Cumhuriyet Türkiye’sinde ağ yapımı sırasında standartlaşmalardan, vagon birimlerinin düzenlenişine, sistemin işlerliğini düzenleyen ilişkiler sisteminin kurulmasına kadar birçok noktada okunabilir.

Ülkede yolculuk konforunun artması için yapılan işlerin başında da ısıtma sistemlerini onarmak ve 1926’da Beynelminel Yataklı Şirketi ile yapılan anlaşma ile de bu hatlarda yataklı ve yemekli vagonları hizmete sokmak gelir (İlkin, Tekeli, 2004, s.307). Demiryolu ile beslenen ve yayılan yeni üretim biçimi, yine demiryolunu kullanarak gündelik hayatı biçimlendirecek yeni aktiviteleri de içine katmış; hareketli vagonlar, rasyonel birimler olarak tasarlanmaya başlanmıştır. Bu vagonlar ulaşım süresinin uzunluğundan ortaya çıkan yataklı vagonlar başta olmak üzere, gün içi aktivitelerin yapıldığı spor vagonu, içinde piyano olan, müzikli vagon, yemek vagonları olarak günlük hayata yeni giren bazı fonksiyonları destekleyen birimleri de kapsamaya başlamıştır. 19 yüzyılda sinemanın ortaya çıkışı ile sinematografik anlatımın insanlar üzerindeki sarsıcı etkisi fark edilince çağın gereksinimi yada trendi olarak sinema gündelik hayata katılmış, bir eğitim ve eğlence aracı olarak vagonların da içine girmiştir.



Şekil 3.2 Vagon içinde spor olanakları ve sinema salonu (Demiryol Dergisi, 1925) .

Bunun yanı sıra demiryolu merkezleri seçiminde, merkezler ve nüfus yoğunlukları arasında rasyonel bir ilişkinin varlığı İlkin ve Tekeli'nin aktardığına göre Kolars ve Malin isimli araştırmacılar tarafından test edilmiş ve ikisinin önemli derecede benzerlikler gösterdiği saptanmıştır (İlkin, Tekeli, 2004, s.317).

Boratav demiryollarının Cumhuriyet rejiminin ilk modern ve dinamik devlet işletmeciliği olarak ortaya çıktığını söyler (Boratav, 1998). Planlar ortaya konmuş uygulanmış, sonuçta hedeflenen noktaya yakın bir yere ulaşılabilmiştir. Ülkedeki gelişmelere adapte olarak, geliştirilen sistem aynı zamanda kar oranlarıyla kendi sürdürülebilirliğini de sağlamıştır. İşletmecilik yönünde ilerleme misyonunu yerine getiren demiryolları, aynı zamanda ülkenin ilk ağır endüstri kollarından biri olma niteliğindedir. “1894 yılında kurulan Eskişehir’deki demiryolu araçları tamir atölyeleri ile başlayan bu süreç, yıllar içinde yeni fabrikaların kurulmasıyla büyük bir endüstrinin doğmasını sağlamıştır” (İlkin, Tekeli, a.g.e.).

“Demiryol Fabrikalarının toplandığı dört ana merkez olan, Eskişehir Demiryol Fabrikası 1894, Sivas Demiryol Fabrikası 1939, Ankara Demiryol Fabrikası 1944, Adapazarı Demiryol Fabrikası 1951 yılında işletmeye açılmıştır” (TCDD Demiryol Fabrikaları Mamülleri Dergisi 1963).



Şekil 3.3 Demiryol fabrikalarının toplandığı merkezler (TCDD Demiryol Fabrikaları Mamülleri Dergisi 1963).

Endüstri yatırımlarını ülke geneline yaymak hedefi ulaşım ağı seçiminde etkili olmuştur (TMH 2006). Demiryollarının kendisinin bir endüstri kolu haline gelmesinin yanında, ulaşımı kolaylaştırarak, ucuzlatarak, ulaşımın süresini azaltarak, riskini düşürerek toplumdaki işbölümünü değiştirdiği ve geliştirdiği, bu yolla üretimi arttırdığı vurgulanmalıdır (İlkin, Tekeli, 2004, s.317). Devletin belirlediği endüstri politikası, ülkenin her yerinde açılan fabrika yerleşkeleri ile homojen biçimde kalkınmayı sağlarken bu endüstri kuruluşlarını demiryolu ile birbirine bağlamaktadır. Demiryolları, endüstri işletmelerine lojistik destek sağlayarak hammadde, ürün ve işçi hareketleri bağlamında en önemli rolü üstlenmiş, bu bağlamda **üretim odaklı/fonksiyonel** bir yapı sergilemiştir.

İlerlemeyi sağlayacak önemli adımlardan biri toplumun eğitilmesi olarak görülmektedir. Demiryolları bu kapsamda bir eğitim kurumu olarak da çalışmış, bünyesinde birçok mühendis, memur ve işçiyi eğitmek suretiyle yetiştirmiştir. Yeni Türkiye için eğitim faaliyetlerinin önemi demiryolcular tarafından çok hızlı fark edilmiştir. Savaş öncesi ve sırasında Türk olmayan kalifiye demiryolu çalışanlarının mübadelesi ile açığa çıkan eleman eksikliği ve yurdun genel anlamda savaş sonrası durumu düşünüldüğünde, demiryollarının devletleştirilmesinin ardından yeni

elemanlar yetiştirmek üzere eğitimle ilgili adımların atılması son derece anlamlı görünmektedir. Anadolu-Bağdat Demiryollarının Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğüne geçmesinin ardından kurs gören personelin eğitimi için birçok çareler aranmış, demiryolu merkezlerinde kurulan okulları desteklemek üzere, bir eğitim vagonu alınmasına karar verilmiş ve bu amaçla 1927 yılında İsveç'ten bir eğitim vagonu satın alınmıştır. Atmış kişilik bir salon, bir yatakhane, bir mutfak ve motor odasıyla, sinemanın olmadığı ara istasyonlarda personele mesleki ve kültürel filmler gösteren “Eğitim Vagonu”nda, Haydarpaşa Şimendifer Mektebinin 11. devresinden itibaren öğrencilere mesleki sahada filmler izletilmeye ve konferanslar tertip edilmeye başlamıştır (Demiryol Dergisi,1953).

Öte yandan tüm bu katkılarıyla birlikte Bilgin'e göre demiryolları, özellikle Cumhuriyet'in ilk yıllarında, henüz hareketli bir ulusal pazar ortada olmadığı için işlevini tam anlamıyla yerine getiremez fakat bir devlet projesi olarak varlığını radikalleştirerek sürdüren “modernleşme projesinin omurgası” haline gelir (Bilgin, 98).

Tanyeli bu bağlamda, Cumhuriyet'i kuranlar için demiryolunun ekonomik gerekçelere yaslanmaktan çok, ülkenin siyasal bütünlüğünün ve ulusal savunma gereksinimlerinin aracı olarak alındığını söyler. 1950'ye kadar uygulanan demiryolu politikası ile homojen bir hat dağılımının amaçlandığını bundan ötürü demiryolu şebekesi ve mimarisinin bir anlamda ulus devletin ve ülke bütünlüğünün simgesi olarak anlamlandırıldığını belirtir. Yapımları yoğun biçimde resmi propaganda malzemesi olarak kullanılan garlar, somut yararlılıkların ötesinde yeni rejimin baştan göstergeleri olarak planlanır. Hatta demiryolu “insignia”sı¹¹ grafik ve sanatsal kalitesi açısından genç Cumhuriyet'in başarısının en geniş ölçekte kamusallaştığı malzeme olmuştur (Tanyeli 1998).

Ülke iç pazarını birleştirme amacıyla, ağaç dalı şeklinde kurulan açık sistemli Osmanlı demiryollarının kapalı sistemler haline getirilmesi ve yeni bir ağın oluşturulması, ülkenin homojen bir ulus devlet mekânı olabilmesi adına atılmış

adımlardan biridir. Tüm ülkenin her noktasının eşit olarak yeni oluşumdan aynı miktarda faydalanması ve etkilenmesi homojen bir yapının kurulmasına katkı sağlar.

Ankara merkezli bir demiryolu şebekesi, başkentin vatan üzerindeki etkisini ulaşılabilirlik/ kontrol edebilirlik bağlamında arttırmıştır. Ana karar merkezi Ankara'da olmakla beraber diğer önemli merkezlerde kurulan idare binaları Ankara'daki merkezi yönetimin bu bölgelerdeki somut temsilcileri olma niteliğindedir.

3.2 Cumhuriyet Modernleşmesi ve Endüstrileşmenin Mekânsal Yansımaları

Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte Osmanlı'dan devir alınanların, oluşturulan yeni yapının parçaları haline getirilmeleri süreci ile her ölçekte karşılaşmaktadır. Kentlerin yeniden organize edilmesi, yeni bina tipolojilerinin yoğun biçimde kent hayatına katılması inşa faaliyetleri arasında iken, ekonomik kalkınmayı destekleyecek endüstrileşmeye de eşzamanlı olarak adım atıldığı görülmektedir. Büyük ölçekli endüstri mekanları Cumhuriyet öncesi bazı kentlerde var olsa da Cumhuriyet'in ilanı sonrası kazandırıldıkları yeni kimlikleriyle ortaya çıkmıştır. Küçük Anadolu kasabalarında dönüştürücü etkiye sahip büyüklükte endüstri mekânları yeni bina tipolojileri olarak inşa edilmektedirler.

3.2.1 Kent ve Bina Ölçeğinde Dönüşümler

“Kentlerin planlanması, “konut, iş, dinlence ve dolaşım”la yani standart bir kent plancısının planlama anlayışıyla sınırlandırılmaz: Bütün bir kent aslen aktif yurttaşlık faaliyetlerinin, eğitimin ve canlı ve özerk bir kişisel hayatın sahnelendiği bir tiyatro alanı olarak algılanmalıdır.” (Mumford, 1961, s.529).

Cumhuriyetin ilk yılları beraber yaşayan bir halkın ulus haline gelmesine ve ortak kaygılarla ekonomik ve sosyal olarak kalkınmalarına yardım edecek yeni mekânsal pratiklerin benimsendiği yıllardır. Tekeli 1923'den 1946'ya kadar geçen süre içinde ülkenin mekân organizasyonu bakımından anlamlı olan hedeflerini: *Batılılaşma,*

Osmanlı imajının kaldırılması, Emperyalist etkilerin minimuma indirilmesi, milli endüstrinin kurulması, Anadolu'nun geliştirilmesi olarak tanımlar (Tekeli, 1997, s.112). Bu plan doğrultusunda atılan adımları dört başlık altında toplamaktadır:

Yeni yönetsel ve kültürel merkezin İstanbul'dan Ankara'ya taşınması, birçok il merkezini idari ve kültürel merkez haline getirerek çevrelerine ve bölgelerine sosyal değişmeyi yayacak modern şehirler meydana getirmek, ülkeyi demir ağlarla örmek, koloniyel yapının ağaç sistemi şemasından ağ şemaya geçmek, karayollarını demiryollarını besleyecek şekilde geliştirmek, küçük Anadolu şehirlerine büyük endüstrileri yaymak (Tekeli, 1997, s.113).

Tanyeli “Türk insanının zihnindeki modern kenti kimi olanaklar ve donatıların bulunduğu yer” olarak tanımlamıştır... Kentin böyle tarif edilmesi nedeniyle “kentsel yaşamın çağdaştırılması da, kimi olanaklar ve donatıların kullanılması” olarak yorumlanmıştır (Tanyeli 1998). Cumhuriyet'in ilanının ardından kentlerin kabuk değiştirmesi henüz insanların, paranın ve malın hareketinin bir talebi ve sonucu haline gelmemiş, politik elitin ve batılılaşmadan yana aydınların vizyonlarının bir sonucu olarak uygulanmaya konmuştu (Bilgin, 1998). Bu bağlamda mekânsal yenilenmelerin üstlenicisi konumuna gelen devlet, yeni bir kamusalığın inşası adına **merkezci** bir yaklaşım izlemektedir. Devletçi/merkezi bir yaklaşımla Anadolu'daki taşraları önce birbirine bağlamak ve kimliklerini modern kent görünümüne kavuşturulmaya çalışmak önemli amaçlar olarak görülmektedir.

Türkiye'deki modernleşme devrimi atılan ilk adımlarından biri yönetimin **Ankara** merkezine taşınmasıdır. Bu değişim, geçmişteki yönetsel geleneklerin terkinini vurgularken yeni bir sistem için gerekli ana merkezi vurgulayarak dönüşümün karar üssünü mekânsallaştırmaktadır. İstanbul'un güzelliği, konumu, geçmişi bağlayıcılığını yitirmişken, bir amaç uğruna birleşen toplumda idari merkez olarak Ankara, tüm ülke toprağının eşit miktarda değerli olduğunun da gizli mesajını vermiştir. Homojen bir ulus mekânı yaratırken tüm bireyleri vatandaş haline getirebilmek için ulusun her noktasını eşit olarak kalkındırmak gereklidir. Bu

anlamda Ankara'nın Başkent oluşu modernliğin **homojenleştirici** etkisinin somut bir yansıması olarak görülebilir.

Ankara yeni kurulacak şehirlere örnek model oluşturmuş kendi içindeki yapılanmaları diğer kentlere de taşıyarak ortak bir dilin oluşmasına da öncülük etmiştir. Kimliklerini dönüştüren diğer şehir merkezleri devrimin yayıldığı mekânlar haline gelmektedir. Cumhuriyet kurucuları yeni toplumsal biçimin önerdiği yeni işlevleri Tanyelinin tanımıyla modernleşme ajanları olan simgesel donatı ve mekânları yaratarak modern kenti biçimlendirmeyi hedefler (Tanyeli 1998). Bu bağlamda modern kentsel dizgeler olarak adlandırılan bir prototip uygulandığı gözlemlenmektedir:

Tanyeli, 1926'da açılan Ankara imar planı yarışmasını, rasyonel planlama ilkelerinin ilk önemli uygulamalarından biri olarak görürken, Jansen planında, birbirleriyle dik açılarla kesişen büyük uzun caddeler, bu caddeler arasında gevşek dokulu konut alanları ve akslar boyunca art arda uzanan kamu yapıları konumlandırılır. Bu çerçevede bir büyük bulvar (Atatürk Bulvarı), onun açıldığı meydan (Kızılay ve Ulus Meydanları) ve bu bulvar ve meydan üzerinde sıralanan devlet yapıları (Bakanlıklar, Meclis, genel müdürlükler, v.b. binalar) oluşturulur. Arıtan'ın da meydan-bulvar-devlet yapıları dizgesi olarak tariflediği bu yapının, ilk ve en önemli örneklerinden biri Ankara'da yaşama geçirilmiş, sonra da bu dizge Anadolu'nun pek çok kentinde yinelenmiştir (Arıtan, 2004, s.67).

Ankara'daki bu kurgu bahsedildiği gibi Anadolu'ya da aktarılmaktadır. Anadolu yerleşimlerindeki modern şehircilik eklemeleri ya da değişiklikleri eski şehre teğet geçen bir aks üzerine kurulan cumhuriyet caddesi ve/veya meydanı ile bu eksen boyunca kümelenmiş yeni kamu binalarından oluşmaktadır (Bilgin, 1998). Lojman ofisleri ve depoları ile bir bütün halinde tasarlanan gar kompleksini, hükümet konağını, okulları ve diğer yeni kamu binalarını üzerinde toplayan bu cadde, kamu binalarının boyutlarıyla, yeşil refüjleriyle, ağaç dizisiyle, ayrılmış yaya ve araç trafiğiyle başlı başına bir modernist projedir ve eski kent dokusundan radikal biçimde farklıdır (Bilgin, 98). Arıtan'ın belirttiğine göre; 'Bu dizge Batı kentlerinde

uygulansa da özellikle onun devlet egemen karakteri, yine devlet merkezli Sovyet imar çalışmalarını andıran bir görünüm sergiler' (Arıtan, 2004, s.73).

Dünya ölçeğinde mimaride modernizmin devrimci söylemi özellikle de teknolojik temalar ve makine çağına yönelik atıflar kullanışı heyecanla benimsenerek, mimarinin akademik ve klasik geleneklerden kurtuluşu sevinçle karşılanmıştı. Makineler, elektrik, uçaklar, trenler ve transatlantikler modern sanat ve mimarinin gerçek kaynakları olarak sunuluyordu (Bozdoğan, 2012, s.166). Bu kapsamda yeni kent planları ve bahsedilen kentsel dizgeye ek olarak yeni bina tipolojileri de modern mimari üslupta kent mekânına katılmakta idi. Tahıl ambarları ve silolar, yani Le Corbusier' nin ünlü modern mimarlık arketipleri, Türk mimarlarının da ilgisini çekmiş; süssüz kitle ve hacimlerden oluşan temel kompozisyonlarına ve fayda gözetken tasarım ilkeleri ile inşa edilmişlerdir. Barajlar enerji santralleri Vesnin Kardeşlerin tasarımlarındaki gibi Ankara çubuk barajını da yeni Cumhuriyet'in doğa üzerindeki hakimiyetinin ötesinde, fonksiyonel bir programın estetik olarak etkileyici biçimini sunmaktadır (Bozdoğan, age, s.139). Merkezi/devletçi bir anlayışla toplumsal fayda gözetilerek inşa edilen Halkevleri, Köy Enstitüleri, KİT Yerleşkeleri, modern tarımı destekleyen Çiftlikler, Haralar ve Demiryolu İstasyonları modern mimarlığın gelenekten kopuşunu simgeleyen motivasyonu ile inşa edilen diğer yeni bina tipolojileri olarak ortaya çıkmaktadır.

'...30'larda tüm ekonoik/toplumsal politikaların devlet merkezine oturduğu günlerde, kentsel ve mekânsal ölçekte kendini bütün ağırlığıyla hissettiren devlet, büyük ölçekli, monumental yapılarıdaki ağırlığın ötesinde devlet ağırlığını boyutlar yoluyla değil, sistem haline getirme mekânsal işleyişi belirleme, model mimari önerileri somutlaştırma gibi daha zihinsel, içeriksel yöntemlerle ve Halkevleri, Köy Enstitüleri, KİT yerleşkeleri gibi örneklerle realize olur' (Arıtan, 2004, s.72).

Tanyeli, **Halkevinin** geleneksel sistemde entelektüel ilişki kurmanın okul ve arkadaş topluluğuyla sınırlı olan mekânsal çerçevesinin genişlettiğini söyler: *İki cinse de açık yaş hiyerarşisine göre temellenen geleneksel insan ilişkileri düzenini genişleten*

halk evine katılım isteğe tabidir... Kamusal mekânı bireyin özerk eylemleri için tasarlanmış tarafsız bir sahne olarak anlamlandıran modernitenin Türkiye’deki ilk kapsamlı uygulamasıdır. Erken Cumhuriyet yalnızca modernleşmeyi, kamusalılığı ve yeni kenti değil, uluslaşmayı ve ulusun üyesi olacak bireyi de öncelikle garda, parkta ve halk evinde düşlemiştir (Tanyeli 1998).

Kentsel ölçekli yeni kamusal kurgu düğümlerinden birini garlar oluştururken, demiryolu şebekesi ile bu zincire eklemlenen **kamu fabrika kompleksleri** (Bilgin, 1998) endüstrileşmeye geçiş sürecinde yeni kamusal pratikler olarak somutlaşmaktadırlar. Bunlar üretim ve depo mekanlarının yanı sıra lojmanları, sosyal hizmet ve rekreasyon alanları ile bütün ve dışa kapalı bir koloni niteliğindeydiler.

Erken Cumhuriyet Dönemi idealizminin bir ürünü ve bir sosyal dönüşüm projesi olan **Köy Enstitüleri Projesi** (Corakbaş, Sümertaş, 2012), Cumhuriyet’in kamu yapıları arasında modernleştirici misyonlarıyla ortaya çıkmaktadır. Eğitim amacıyla kurulan Enstitüler, köylerin kalkınmaları, köy mekânının organize edilmesi ve inşa faaliyetleri başlatmanın yanı sıra; köylerin her bakımdan modern hale getirilmesi ve köylünün Cumhuriyet’e sahip çıkacak fertler olarak yetişmesi de hedeflemektedir (Baysal, 2006).

Ulusal mimarlık akımı çerçevesinde, İslami değerlerin tasfiyesi, seküler bir ulusçuluk, devlet eksenli bir gelişim (Arıtan 2004) gözetilerek inşa edilen bu kamu yapıları, seküler, rasyonel, ilerlemeci devlet merkezli yaklaşımın işaretlerini barındırırlar. Öyle ki Cengizkan’a göre ilerlemeci bir tavırla benimsenen bir üslup olarak “modernist estetik” Barok ve Rönesans gibi bir dönem estetiği olarak belli bir zaman aralığında uygulandı ve Erken Cumhuriyet Dönemindeki uygulamaları da bir dönem özelliği taşıdığı için mimari miras konumuna geldi.

Sonuç olarak bu dönem sonunda Anadolu kentleri genelinde bir homojenleşme hareketi başlamıştır. İstanbul ve İzmir’in büyüme hızı genel nüfus artış hızı ve şehirli nüfus artış hızından daha az olmuş buna karşılık Ankara ve Eskişehir başta olmak

üzere İç Anadolu şehirleri hızla büyümüştür. Ortak bir dil oluşumu sağlansa da yine de tam bir şehirleşme hareketi başlayamamıştır (Bilgin, 1998).

Öte yandan yapı üretimi ölçeğinde de Cumhuriyet Dönemi özellikle yeni kamu yapılarının oluşumuna ağırlık vermiştir. Bu kapsamda Bilgin'e göre kamu yapıları toplumsal işlerliğin bütününe ayarlamaya, piyasa mekanizmaları içinde giderilemeyen bir boşluğu telafi etmeye, dahası toplumsal yapıyı henüz içinden geçilmediği bir yöne doğru yönlendirmeye yatkın bir yapıya sahiptirler. ...Dolayısıyla bir toplumsal vizyonun, toplumsal projeksiyonun ifadesi ve aracı olma potansiyelini taşırlar (Bilgin, 98).

3.2.2 Endüstri Mekânları

Cumhuriyet'in ilanının ardından inşa edilen kamu yapıları arasında endüstri yerleşkeleri de kentleri dönüştürücü etkileriyle modernleşme sürecinin önemli bir parçası olarak ortaya çıkmaktadır.

Türkiye endüstrileşme sürecine 1930'lar itibariyle girebilmiştir. Dünyada 1910-1920'lerde özellikle vurgulanan avangard akımlar eleştireliliğini '30'lara geldiğinde yitirmiş daha çok teknolojik egemenlik ve endüstriyel gelişme fikirleri modern bir devletin gücünü, üretkenliğini ve etkinliğini muhafaza edebilmesini sağlayan zorunlu araç olarak birçok ülkenin resmi ideolojisine dahil edilmişti (Bozdoğan, age, s.166).

Kemalist 'muasır medeniyet' anlayışında ve bu anlayışın 1930'lardaki yaygın ikonografisinde merkezi bir yer işgal eden teknoloji, endüstri ve ilerleme bazlı temaların altyapı projeleri olarak fabrikalar görsel ve mekânsal olarak cisimleşmeleri ile Cumhuriyet modernliğinin en güçlü sembolleri arasındadır (Bozdoğan, a.g.e., s.125). 1929 sonrası devletin endüstriyel girişimi üstlenmesi ile kurulan endüstri işletmeleri, bahsedildiği gibi kent yaşamını dönüştüren önemli bir ölçeğe ulaşmıştır. Karabük, Nazilli, Kayseri, Eskişehir, Tokat, Alpullu gibi küçük Anadolu kasabalarında üretime geçen bu fabrikalar, beraberlerinde konutlar ve sosyal mekânlar da içeriyorlardı. Aynı zamanda modern hayat tarzının öğrenildiği eğitim

kurumları olarak fayda sağlayan bu yerleşkeler, modern kentin küçük ölçekli bir modeli olmaktaydı.

...Türkiye Devletinin İstanbul'da veya Ankara'da, Ereğli kömür havzasında veya Karabük çelik fabrikalarında şehir mütehassısına verdiği yeni vazifeler münasebet ile meslekten olmayan herkes şunu bilmelidir ki şehir imarı ve inşası aslında hayat yaratmak ve iktisat vücude getirmekten başka bir şey değildir. Ve şehir mütehassısının esas vazifelerinden biri de yeni Türk hayat ve iktisadına en uygun ve yalnız ona mahsus olan kıyafetini vermektir (Wagner,1938).

Bilgin'e göre bir bütün olarak bakıldığında 19. yy'ın filantropist endüstri girişimcileri tarafından yaptırılmış olan "şirket şehirlerini" model alan bu fabrikalar, yerleşme karakteri ve konut düzenleri bahçe şehir anlayışını yalınlaştırarak devralan 1920'lerin "yeni nesnelci" ve "elementerist" vurgularını taşıyordu (Bilgin, 1998, s.261).

Arıtan ise, KİT yerleşkelerinin etkilendiği fikirler üzerine detaylı bir vurgu yaparak KİT yerleşkelerinin; 19. yy sosyalist ütoplarıyla eşitlik ve paylaşım çerçevesinde benzeştiğini, İngiltere çıkışlı Bahçe Şehir fikriyle dolaylı bazı bağlantılar içerdiğini, Avrupa kentlerindeki yarı yerleşkelerle belirli bir ölçüde uyuştuğunu, kurulan yakın ilişkilerle Almanya'dan ciddi etkiler aldığını, Amerikan endüstri yerleşkelerinden mülkiyet bazında ayrılıp kendine yetebilme anlamında ortak özellikler taşıdığını ve tüm bunların ötesinde Sovyet uygulamalarıyla oldukça yoğun ve doğrudan bağlar geliştirdiğini vurgular (Arıtan, 2004, s.81-82).

KİT yerleşkelerinde Sovyet örnekleriyle etkin ilişkilerin kurulduğunu 'devlet mülkiyetini, ulusal kalkınmayı, işçi merkezli bir örgütlenmeyi temel alma, kentsel alanlamaya yönelme ve kolektif üretimi hedefleme bağlamında KİT Yerleşkeleri Sovyet uygulamaları ile ciddi bazı benzerlikler içerdiğini söylemektedir (Arıtan, 1999, s. 82).

Bu fabrikaların kuruluş amaçlarından bir tanesi çevrelerine sosyal değişmeyi getirecek noktalar olmaları, diğeri kurulduğu şehirde özel sektörün de gelişmesini

sağlayarak bu şehirlerin kendi kendilerine gelişmeleri için başat önlemlerden biri olmalarıdır.

Tekeli, bu fabrikaların şehirdeki konumları, dışa kapalı örgütlenme biçimleri ve Anadolu şehirlerinde yalnız bürokratlara açık sosyal tesisleriyle, sosyal değişimi çevreye yayma konusunda pek başarılı olamamalarını eleştirmektedir. Devlet fabrikalarına yönelik eleştirilerin bir kısmı da özel sektör ve devlet eliyle kalkınma politikalarının çelişkisinden doğmaktadır.

Sonuç itibarıyla yinelemek gerekirse, Cumhuriyet Dönemi Türkiye’inde Cumhuriyet’in ilanından 1929’a kadar geçen sürede yerli ve yabancı sermayeye teşvikler verildiği halde henüz yeterli sermaye birikiminin olmaması endüstri bakımından istenilen noktaya gelinememesi ile sonuçlanmıştır. 1929 yılında ortaya çıkan dünya ekonomik krizi içe dönük politikalar uygulamayı zorunlu kılmış, ekonomide devletçi-korumacı bir tutum izlenilerek bu dönemde devlet tarafından ülkenin birçok noktasına endüstri işletmeleri kurulmaya başlanmıştır.

Cumhuriyetin ilanından İkinci Dünya Savaşı’na kadar olan süreçte ekonomik kalkınmanın yanında demiryolu politikalarına önem verilmiş, ulusal bir demiryolunun kurulması savunma ve ekonomik kalkınma adına en önemli yatırım olarak görülmüş, hatta demiryolları ulusal propagandaların üzerinden yapıldığı, teritoryal bilinci (Bozdoğan), ulus bilincini ve kalkınmayı simgeleyen örgütlemeler olmuştur.

1953 sonrası özellikle Amerika ile yapılan anlaşmalar neticesinde dışa bağımlı politikalar gündeme gelmiştir. Eşzamanlı olarak demiryolu siyaseti eski etkinliğini kaybetmeye başlamış, önceleri demiryolu ile birbirini desteklerken karayolları yapımına, bu dönem sonrasında farklı bir politika uygulanarak bağımsız bir önem yüklenmiştir.

Öte yandan Cumhuriyet modernleşmesinin endüstri mekânları üzerindeki yansımaları bağlamında bir özet yapmak gerekirse ilk yıllarda ulus devlet mekânı

yapılaşırken ulus devletçi, toplumcu, devlet merkezli, ilerlemeci yaklaşımlar benimsendiği söylenebilir. 2. Dünya Savaşı sonrasında bu mekânlarda, ulus devletçi, toplumcu olma nitelikleri çözülmeye başlamış, devlet, daha liberal bir anlayışla ilk dönemdeki kurucu görevini terk etme yoluna gidince, bu mekânlarda, devletin merkeziyetçi hiyerarşisi bir miktar gerilemiştir. Özellikle ‘60 sonrası dönemde ithal ikameci ekonomi politikalarıyla endüstri mekân ve yerleşkelerinde çözülmeye uğrayan ilk dönem nosyonları yerine, **ilerlemecilik** nosyonunun güçlendiği görülmektedir. Bu bağlamda hala devletin etkinliği bir şekilde hissedilse de, özellikle devlet sermayeli endüstri kuruluşlarında, daha güçlü bir motivasyon olarak ilerlemecilik, teknolojik atılımlar ve yeni mekânsal oluşumlar varlığını hissettirmektedir.

Modernleşme süreçlerini okumanın bir yöntemi, belirlenmiş bazı temel kavramlar üzerinden incelenen örneğin taşıdığı motivasyonların değerlendirilmesi biçiminde yapılmaktadır. Arıtan gibi araştırmacıların ekonomik ve sosyal dinamikleri de içine katarak modernleşme süreçlerini analiz edebilmek adına kullandığı yöntem, bu tez çalışmasında da uygulanmıştır. Bu kapsamda yapılan incelemede, modernleşme motivasyonları dünya genelinde rasyonellik, fonksiyonellik, sekülerlik, kentleşme, endüstriyel üretim odaklılık nosyonlarını beraberinde getirirken, Cumhuriyet’e özgü modernleşme sürecinde de bu nosyonların varlığı tespit edilmiştir. Bunlara ek olarak Cumhuriyet modernleşmesinde devlet merkezci, toplumcu ve ilerlemeci motivasyonların dünyadaki modernleşme süreçlerinden farklı biçimde Cumhuriyet’e ait, özgün motivasyonlar olarak öne çıktıkları görülmektedir. İşte böylesi bir genel çerçevede tezin örnekleme alanı olan Eskişehir TÛLOMSAŞ Yerleşkesi, dünyadan ve Türkiye’ye ait modernleşme/endüstrileşme süreçlerinden süzülerek gelen bu nosyonlar aracılığı ile değerlendirmeye alınmaktadır.

BÖLÜM DÖRT

ESKİŞEHİR TÛLOMSAŞ (TÛRKİYE LOKOMOTİF ve MOTOR SANAYİİ ANONİM ŞİRKETİ) YERLEŞKESİ VE CUMHURİYET MODERNLEŞMESİ

Çalışmanın asal örnekleme kapsamında bu bölümde, modernleşme genel çerçevesinde ve Cumhuriyet modernleşmesi bağlamında Cumhuriyet'in demiryolu projesini endüstriyel ölçekte destekleyen demiryolu endüstri tesisi Eskişehir TÛLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif Sanayii Anonim Şirketi) Yerleşkesi analiz edilmiştir. Cumhuriyet'in ilanının ardından modernleştirici kamusal kurguların kent ve bina ölçeğinde uygulandığı Eskişehir kentindeki dönüşümler, bu kurgulardan bir tanesi olan TÛLOMSAŞ Yerleşkesi'nin kent ile ilişkilerini ortaya koyabilmek için taranmıştır.

4.1 Eskişehir'in Cumhuriyet Modernleşmesi Bağlamında İrdelenmesi

4.1.1 Cumhuriyet Öncesi Dönemde Eskişehir ve Endüstri

Orta Anadolu'nun Yukarı Sakarya bölümünde bulunan Eskişehir, Osmanlı öncesinde Anadolu Selçuklu, Bizans, Roma uygarlıkları altında varlığını sürdürmüştür. 19. yy'a gelindiğinde, Hüdavendigâr Vilayetine bağlı Sultanönü Sancağının merkezi olarak, kuzeybatıda Ertuğrul Sancağı, doğuda Ankara Vilayeti, güneyde Karahisar Sancağı, batıda Kütahya Merkez Sancağı ile çevrilidir.

Köprübaşı civarında Romalılardan kaldığı düşünülen taş köprü izlerine rastlansa da (Özkut sözlü görüşme) bugüne kadar izleri okunabilen büyük ölçekteki yerleşimi 1200'lerin başlarında Anadolu Selçuklu döneminde inşa edilen Alaeddin Camisinin işaret ettiği (yapı orijinal halini korumamaktadır) Odunpazarı bölgesidir (Ertin, 1996). 1289 yılında Osman Gazi'ye verilerek Osmanlı İmparatorluğunun ilk yerleşimlerinden biri olan Eskişehir, bu dönemde idari olarak Ankara ve Kütahya Beylerbeyliğine bağlı kalmıştır. Osmanlı döneminden günümüze kadar varlığını sürdüren Kurşunlu Külliyesi 1525 yılında Çoban Mustafa Paşa tarafından

yaptırılmış, Odunpazarı semti içinde bulunmaktadır. Şehrin ilk Türk konut yerleşim alanı Odunpazarı dokusu Osmanlı döneminde korunarak kalan önemli yerleşim merkezlerinden biri olmaya devam etmektedir.

Farklı dönemlerde yerleşmiş Manavlar, Yörükler, Tatarlar, Çerkezler, Abazalar, Romanya ve Bulgaristan göçmenleri kentin etnik kimliğinin oluşmasında önemli paya sahiptir.

Yer altı sularının zenginliğinden ötürü, endüstri öncesi dönemlerden beri aktif turizm niteliği değeri taşıyan kaplıca turizmi sebebiyle gezginlerin uğrak noktası olan bölge, gezginlerin yazılarından anlaşıldığı üzere uzun yıllar boyunca köhne bir Anadolu kasabası görüntüsündedir. Gezinlerin anlatımları 19. yy başlarında kentin iki kısımdan oluştuğundan, yukarı kısım denilen Türk mahalleleri ile aşağıda Porsuk çevresindeki Gayri-Müslim mahalleleri arasında ticarethanelerin bulunduğu ve Türklerin günlerini aşağı kısımda geçirip gece olunca yukarıya çıktıklarından bahsederler.

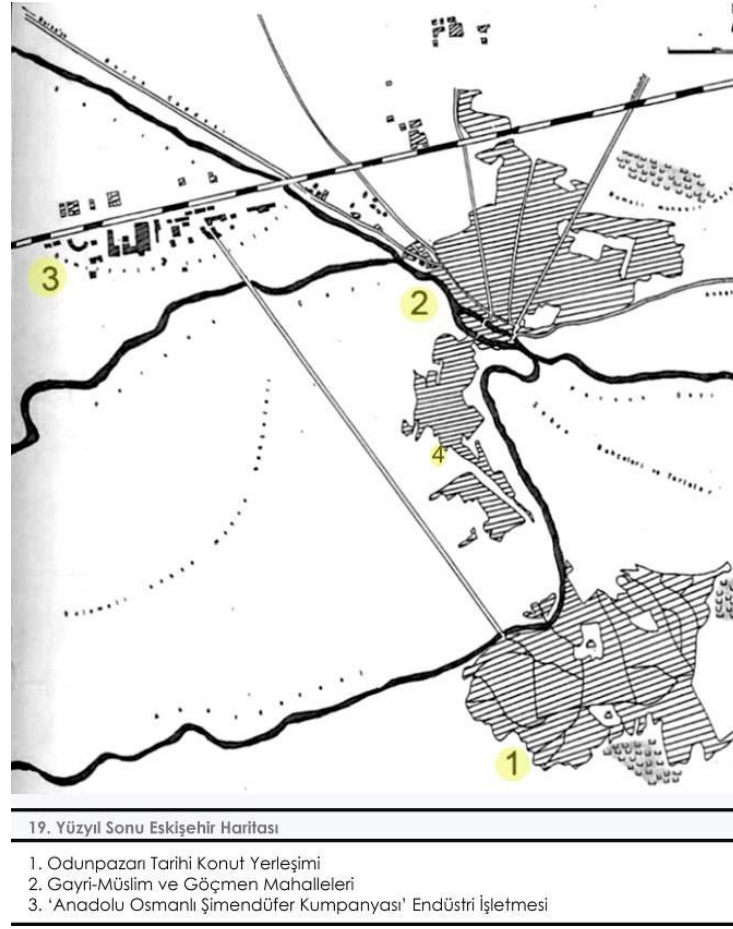
19 yüzyıl ortalarında güneyde Türklere ait, cami etrafında biçimlenmiş organik Osmanlı konut dokusu ve kuzey doğuda Balkanlardan göç eden ve 1854-1857 Kırım Savaşı sonrası kente gelen göçmenlerin yerleştiği Porsuk nehri referans alınarak geometrik olarak parsellere bölünerek düzenlenmiş göçmen mahallelerinin bulunduğu görülmektedir (Aksoylu 2012). Kent dokusuna bakıldığında Odunpazarı dokusunda endüstri öncesi kent özelliği olan organik sokaklar okunurken, modernleşmenin plan anlamında getirdiği bir etki olan rasyonel geometrik biçimde bölünmüş doku, görece daha geç kurulan kuzeydeki göçmen yerleşiminde okunmaktadır.

Kente demiryolunun ulaştığı 1982 tarihi, kent mekânı ve kent hayatındaki değişiklikler bakımından bir dönüm noktası niteliği taşımaktadır. Demiryolunun bölgeye gelişinin kentsel mekâna etkisi yeni ihtiyaçları karşılayacak organizasyonların şehre katılımı ve mevcut hayatı dönüştürmesiyle olur:

Endüstri devriminin somutlaşmış mekânsal sembollerinden istasyon yapısı ve demiryolu araçları bakımı ve onarımı üzerine kurulan fabrika kent mekanını dönüştüren en belirgin fonksiyonlardır. İstasyon çevresi, açılan ticarethaneler ve gelen yolcuların konaklayabilmesi için restoran ve oteller ile canlanmıştır. Yine bu dönemde demiryolu sahasının yakınında çalışanlar için konutlar ve bir hastane açılmıştır. Demiryolunun kente gelişi yalnızca kent mekânında değil aynı zamanda sosyal ve kültürel hayatta da etkiler yaratmıştır. Yeni bir işçi ve memur sınıfı oluşmaya başlamış, Yabancı ustaların aileleri için yeni eğitim kurumları açılmaya başlamıştır. Fransızlar için açılan St. Croix Okulu bunlardan bir tanesidir. Kente yerleşen göçmenlerin de bu anlamda kent kültürünü zenginleştirdikleri belirtilmelidir.

İstasyon çevresinde yeni işlevler yerini alırken bu bölge aynı zamanda bir yerleşim alanı olarak da kullanılmaktadır. Rumeli’de kaybedilen topraklar Anadolu tarımının önemini arttırmış ve bu durum yönetimi Rumeli göçmenleri yerleşim probleminin çözüm arayışlarına götürmüştür. Eskişehir, Ankara ve Konya üçgenini hububat üretimi için çok elverişli olması sebebiyle, Isparta Bursa Balıkesir yöreleriyle Karadeniz ve Ege kıyılarının yanında göçmenlerin en fazla yerleştirildiği bölgelerden biri olmuştur. (Boratav, s.13). Bu bağlamda, göçmenlerin bir kısmı istasyon civarına yerleşerek yani mahalleler oluşturmuşlardır. Macuncu, Hacı Seyit, Hayriye, Hacı Alibey ve İhsaniye Mahalleleri bu mahallelerin bazılarından(Yurt Ansiklopedisi, 1982, Aksoylu 2012). Tuğla ocaklarının bulunduğu Eskibağlar ve Güllük mahallelerinin kurulmasıyla da yerleşme, demiryolunun kuzeyine atlamış, konut alanlarında etnik yapıya bağlı bir tabakalaşma gözlenmiştir (Aksoylu, 2012).

Konut bölgelerinden Müslüman mahalleleri ovanın güneyinde kalırken (1), güney doğuya doğru göçmen mahalleleri (2) (güneyde Hristiyan mahalleleri, doğuda Rum mahalleleri, batıda Ermeni mahalleleri), bu iki doku arasında Porsuk çayını takip eden gevşek dokulu bir ticaret alanı (4) (Pazaryeri ve Kapalıçarşı) bulunmaktadır (Efe, 2002). Bu merkezi iki yağ lekesi halindeki mekân organizasyonuna istasyon ve demiryolu fabrikaları eklenerek yeni bir yerleşim merkezi oluşturmuştur (3).



Şekil 4.1 19. yüzyıl sonu Eskişehir haritası (Ertin 1994).

Tahıl tarımına uygun verimli arazilerle çevrelenen Eskişehir kentinde, tarımsal üretimin başlıca çeşitleri tahıllar, baklagiller, şekerpancarı, ayçiçeği, meyve ve sebzelerdir. 1890'dan sonra Konya- İstanbul, Ankara-Eskişehir demiryolu hatlarının devreye girmesi ile İç Anadolu'dan iç pazar için hububat üretimi artmıştır. Demiryolu yapımından sonra İç Anadolu uzun mesafeli pazarlara yönelmiştir. (Boratav, s.13). Tarımın yanında, bölgeye özgü önemli bir ticaret unsuru olan lüle taşı ticareti ile uğraşan bir kesim de bulunmaktadır. Tarımsal alandaki ürün yelpazesi sonraları tarıma dayalı endüstrinin gelişmesine öncülük etmiştir. Porsuk çayı tarımda olduğu gibi tarım ürünlerinin işlenmesinde de etkindir. Çay üzerinde birçok değirmen bulunmaktadır. Bu değirmenlerde çevreden toplanılan tahıllar hidrolik enerjiden yararlanılarak un haline getirilmektedir. Bu dönem Eskişehir için **bacasız sanayi** dönemidir (Ertin, 1999).



Şekil 4.2 Akarbaşında Çakırlar ailesine ait bir un değirmeni (Atuk Arşivi).

4.1.2 Cumhuriyet Dönemi Eskişehir’de Modernleşme ve Endüstri Mekansallığı

4.1.2.1 Kent ve Bina Ölçeğinde Modernleşme

Eskişehir Cumhuriyet’in ilanından sonra da modernleşme adımlarının hızla atıldığı pilot kentlerden olma özelliğindedir. Cumhuriyet’in modernleştirici söylemlerini yansıtan yapılar kent mekânında hızla yerini bulmuş ve bu kapsamda kent hızla dönüşmeye başlamıştır. Kentin bugünkü görünümünü sağlayan gelişmelerin çoğu ‘23-‘50 yılları arasında yaşanmıştır (Ertin, 1994). Cumhuriyet’in kamusal alandaki dönüştürücü programlarının kente katılımı, geçiş, endüstrileşme hareketleri, artmakta olan nüfus ve büyük kent merkezine yönelik göç hareketi, bu dönemde kentteki değişimi tetikleyen dinamiklerdir.

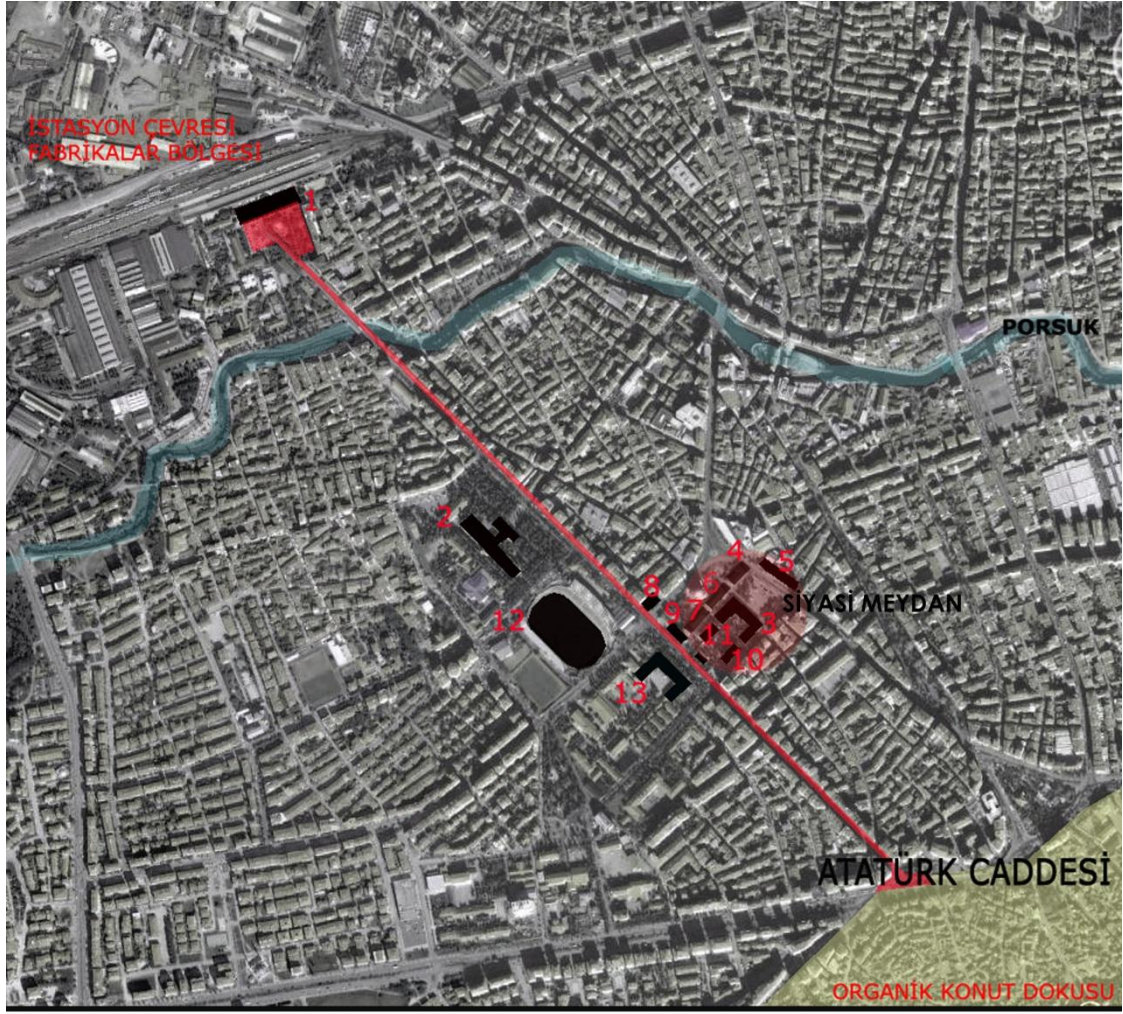
1922 yılında işgalcilerin geri çekilirken çıkardıkları yangın sonucunda yapıların çoğunu kaybedilmiş, kentin güneyindeki konut dokusu (Odunpazarı) ve kuzey doğusunda kalan göçmen mahalleleri hariç bu iki doku arasında kalan ticari merkez büyük ölçüde yok olmuştur. Kent 1923 yılının başlarında güneydeki tepenin eteğinde

Odunpazarı semti yani esas nüve, kuzeyde Porsuk çevresinde yer alan tali bir nüve ve iki nüve arasında gevşek dokulu yerleşim sahalarından ibarettir (Ertin,age).



Şekil 4.3 1923-1950 yılları arası Eskişehir planı (Ertin, 1994).

Yangının ardından, 1923 yılında kentte iki nüve arasında kalan bahçelik alanlarda Akarbaşı, Arifiye, İstiklal ve Hoşnudiye mahalleleri oluşmuştur. Kentin ticaret faaliyetlerini yürüttüğü Taşbaşı Ticaret Bölgesi'nin yakın çevresinde, kamu yönetim binalarının yapımına başlanmıştır böylelikle iki yerleşim nüvesi arasındaki boşluk hızlı bir şekilde ortadan kalkmış ve ikili doku birleşmiştir (Ulu ve Akçoral, 2004). Osman'lı Döneminde oluşmaya başlayan, demiryolu ve Odunpazarı geleneksel konut dokusunu birbirine bağlayan cadde Cumhuriyet'e devir edilirken M. K. Atatürk Caddesi ismini almıştır. Konut dokusunu demiryoluna bağlanan bu caddenin üzerinde, önceki bölümde bahsedilen Erken Cumhuriyet Dönemi kurgularından bulvar- meydan-devlet yapıları dizgesinin bu kentte de gar ile bağlanarak uygulandığı görülmektedir. Başlangıcında gar binası bulunan ve konut dokusuna bağlanan M. K. Atatürk Caddesi yeni idari merkezin takıldığı ve bina ölçeğinde Cumhuriyet'in kamusal simgelerinin uygulandığı önemli bir aks haline getirilmiştir.



Kentsel Bir Dizge Olarak Atatürk Caddesi; 1923-1950 Arası İnşa Edilen Kamu Binaları

1 İstasyon, 2 Hava Hastanesi, 3 Hükümet Konağı, 4 Merkez Bankası, 5 Eski PTT binası, 6 Adliye, 7 Müftülük, 8 Eskişehir Halk Kütüphanesi, 10 Emniyet Müdürlüğü, 11 Askeriye, 12 Atatürk Stadyumu, 13 Atatürk Teknik Meslek Lisesi ve Olgunlaşma Enstitüsü

Şekil 4.4 Gar, bulvar, meydan, devlet yapıları dizgesi.

M. K. Atatürk Caddesinin üzerinde bahsedilen kamusal kullanımlar Atatürk Stadı (1952), Hava Hastanesi, Eskişehir Halk Kütüphanesi Emniyet Müdürlüğü, Askeriye, Atatürk Teknik Meslek Lisesi'dir. Gar binasına bağlandığı vurgulanan Cadde, kamusal simgelerin bir diğeri olan endüstri yerleşkelerinden tezin örnekleme alanı olan TULOMSAŞ Yerleşkesi'ni de beslemektedir.

Yönetim binalarının da İki Eylül Caddesi ve M. K. Atatürk Caddesi arasındaki bölümde yer aldığı görülmektedir. 1945 yılında Hükümet Konağı ve çevresinin imar planı ve meydan düzenlemesi projesi bir yarışmaya açılmış, sonucunda Hükümet

Konağı 1945-1948, Adliye Binası 1947-1949, Köprübaşı Belediye Binası (Aksoylu, 2012), M.K. Atatürk Caddesi üzerinde bir kenarı bulunan yönetim yapıları parseline inşa edilmiştir. Binaların mimari karakteri yapıldığı dönemin izlerini taşımaktadır.



Şekil 4.5 Atatürk Caddesi ve kentsel boşluklar (Eskişehir.gov Hava fotoğrafları).

Merkez Bankası binası ticari aksı sonlandırarak kentsel boşluğu ikiye ayırır. Hükümet Konağının olduğu taraf siyasi meydan, Reşadiye Caminin olduğu kısım ise sivil kullanımların yoğunlaştığı meydan olarak işlevlendirilmektedir.

“M. K. Atatürk Caddesi doğu batı doğrultusunda uzanan ve kenti ikiye bölen Atatürk ve Cumhuriyet bulvarlarıyla birleşir. İstasyon, M. K. Atatürk, İkieylül, Köprübaşı, Hamamyolu caddeleri ve sonraları Sakarya ve Muttalıp Caddeleri boyunca ticaret fonksiyonları gelişmiş tek merkezli bir kent olma niteliğine dönüşmüştür” (Ulu ve Akçoral, 2004).

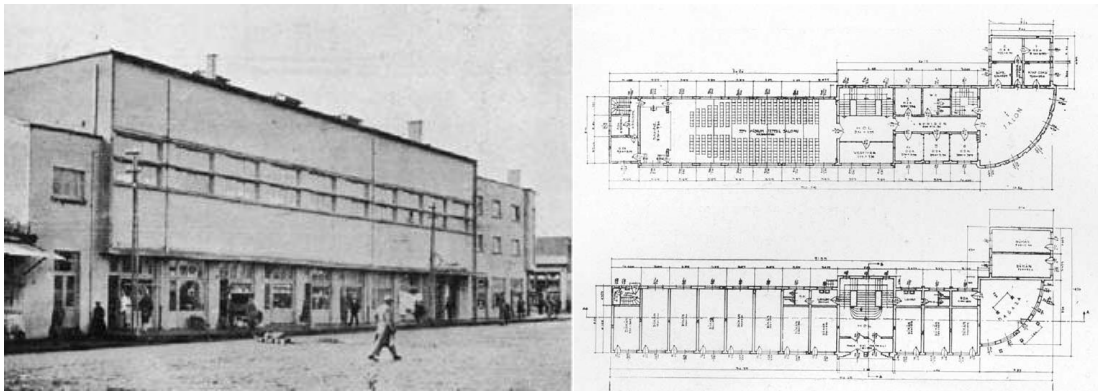
1950 yılına kadar, Yediler Parkı, Necatibey Parkı, Alaaddin Parkı (Aksoylu, age) modern kent planlamasının bir parçası olarak, devlet tarafından toplumcu fayda

gözeterek düzenlenmiş, sekülerleştirici alanlar kapsamında Eskişehir’de yerini almıştır.



Şekil 4.6 Atatürk Caddesi üzerinde modernist mimari estetik izleri taşıyan bir bina.

Tekeli’nin Erken Cumhuriyet Dönemi’ni işaret ederek bina ölçeğinde modernleşmenin aktörleri olarak tanımladığı, halkevleri köy enstitüleri, gar binaları, parklar, fabrikaların Eskişehir ölçeğinde de uygulanmaları, Eskişehir’in Cumhuriyet modernleşmesinin pilot kentlerinden olduğu varsayımını kanıtlar niteliktedir. Bu kapsamda Eskişehir Halkevi, Eskişehir Çifteler Köy Enstitüsü ve ileriki kısımda ise endüstri yerleşkelerine kısaca göz atılmıştır.



Şekil 4.7 Eskişehir halkevi binası ve planı (Alpagut, 2009).

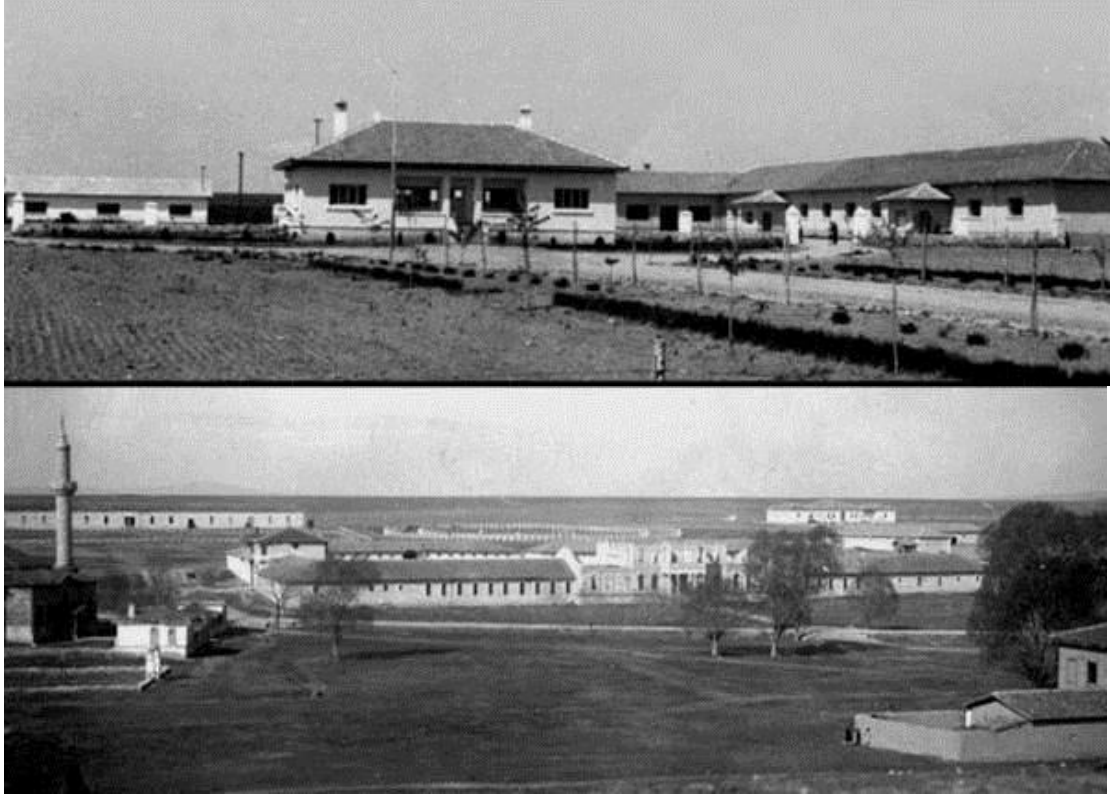
Eskişehir’de birkaç konutun ve Hava Mektebi (1935) binalarının tasarımı yapan İzzet Baysal, 1936 yılında Eskişehir’de açılan halkevinin de tasarımı yapmıştır. **Eskişehir Halkevi** binası, modern mimarlığın tasarım biçimlerinden olan yuvarlatılmış köşesi, rasyonel kübik kütle organizasyonu, yatay hatları, cephede vurgulanmış düşey sirkülasyon aksı ile küçük bir kanat ile sonlanan uzun dikdörtgen bir kütleden oluşmaktadır. Bina programında 250 kişilik çok amaçlı salon, büro, kütüphane, büfe okuma salonu gibi mekânlar yer alırken işleviyle ve tasarımıyla yapıldığı dönemde kentin önemli binaları arasında olduğu vurgulanmaktadır (Alpagot, 2009). Yayın politikası Atatürk tarafından belirlenen, halkevlerinin 1932 Ağustos’undan itibaren çıkardığı ilk yayın olan Halkevi (sonraki adıyla Porsuk) dergisi, ilk defa Eskişehir’de çıkarılmış sonra diğer halkevlerinde de yayılmaya başlanmıştır. (Huyugüzel, 2000).



Şekil 4.8 Çifteler Köy Enstitüsü (EBA bilişim ağı).

Çorakbaş ve Sümertaş’ın belirttiğine göre Osmanlı Döneminde Eskişehir’de tarımsal faaliyetler ve koyun yetiştiriciliği amacıyla kurulan Çiftliği-i Hümayun (Köksal 2009) yapıların öncelikle öğretmen yerleştirme okulu (1937), daha sonra 1940 yılında proje haline getirilen Köy Enstitüleri kapsamında dönüşmesi ve açılan yarışma sonucunda yeni binaların eklenmesi ile büyük bir yerleşke halini almıştır.

Türkiye'nin ilk Köy Enstitüsü olma özelliğindeki **Çifteler Köy Enstitüsü**, Eskişehir ili sınırları içerisinde kalan ve Mahmudiye ve Hamidiye yerleşimlerinde yer alan iki ayrı eğitim yerleşkesini ifade eder. Bu iki eğitim yerleşkesi Köy Enstitüleri döneminde aynı çatı altında yönetilmektedir (Çorakbaş ve Sümertaş, 2012).



Şekil 4.9 Çifteler Köy Enstitüsü (mimarlık müzesi) üst resim Hamidiye yerleşimi, alt resim Mahmudiye yerleşimi, Eskişehir.

1941-1942 yılında, Emin Onat ve Leman Tomsu'nun fonksiyonel/rasyonel bir tasarım anlayışı ile hazırladıkları Eskişehir Çifteler Köy Enstitüsü olarak anılan Hamidiye ve Mahmudiye Enstitüleri'nin projeleri, yarışma sonunda seçilerek uygulanmıştır.

Hamidiye ve Mahmudiye Enstitüleri'ni, okullar, işlikler, lojmanlar, revir, kitaplık, toplantı salonları, ahırlar ve kümesler, damlar gibi atmış beş yapıdan oluşmaktadır (mimarlık.müzesi,2008).

“1934 yılında Eskişehir’de Bozdoğan’a göre modern işlevsel binaların arketipleri olarak sunulan bir silo yapısı demiryolunun hemen kenarına inşa edilmiştir. **Eskişehir TMO Silosu** yapımını bir Fransız şirketi olan Froment Clavier üstlenmiştir” (Bozdoğan, 2012, s.139).



Şekil 4.10 TMO Silosu yapıldığı dönem ve bugünkü durumu (EBA dijital kütüphane, Tural arşivi 2008).

4.1.2.2 Cumhuriyet Dönemi Eskişehir’de Endüstri Mekânları

Osmanlı döneminde başlayan yapılaşma hareketleri Cumhuriyet Dönemi’nde özellikle endüstri yatırımlarıyla büyük bir ivme kazanmıştır. Endüstri tesislerinin yer seçimi kararları kentlerin makro formunun oluşmasında büyük etken olmuştur (Ertin,1999). Eskişehir’in endüstri yatırımları için seçilmiş bir kent olması konumundan kaynaklanmaktadır. Ankara gibi Anadolu’nun tam merkezinde bulunmasa ve liman şehirleri gibi dışarıdan gelen ve gidecek ürünler için bir dağılım merkezi niteliğinde olmasa da, Anadolu’nun batısı ve doğusunu birbirine bağlayan bir kapı olma ve kendisine yakın birçok küçük merkezden gelen tarım ve ticaret ürünlerinin toplanma noktası olma özelliğini taşımaktadır.

Bir önceki bölümde üzerinde durulduğu gibi ekonomik kalkınmanın en önemli ayağı olarak endüstri yatırımlarının demiryolu güzergâhı üzerindeki küçük Anadolu kentlerine yapılması politikası, stratejik konumu ve birikimi ile Eskişehir’de önemli ölçüde kamu yatırımı yapılmasını sağlamıştır. Özellikle 1929 sonrasında devletin

endüstri yatırımlarını üstlenmesi ile Erken Cumhuriyet Dönemi'nde devlet tarafından bölgede açılan üç büyük endüstri kuruluşu vardır. Bunlardan ilki Osmanlı döneminden kalan ve Cumhuriyet'in kurulması ile devletleştirilen Eskişehir Cer Atölyesi'dir. Demiryollarının devletleştirilmesi ile beraber lokomotif ve vagon tamiri yapan atölyenin de devlete devri yapılmış ve üretim kapasitesi arttırılmıştır. Kentin kuzey batısında bulunmaktadır. İkinci olarak Eskişehir Tayyare Tamirhanesi 1926 yılında hizmete girmiştir. Şehrin kuzey doğusunda askeri bölgenin içinde kurulan bu atölyede uçakların bakım ve onarım işleri yapılmaya başlanmıştır. Bu dönemde yine kentin kuzey batısında, devlet tarafından kurulan son endüstri kuruluşu 1933 yılında hizmete giren Şeker Fabrikası'dır. Kamu yatırımlarının dışında özel girişimciler tarafından da tahıla ve toprağa dayalı sanayi kuruluşları Cer Atölyesi'nin kuzeyinde kalan fabrikalar bölgesine kurulmaya başlanmıştır.

Genel bir bakışla tekrarlanırsa, endüstri işletmeleri erken dönemde, kentin kuzey doğu ve kuzey batısında olmak üzere iki bölgede toplanmaktadır (Aksoylu, 2012). Sadece bir üretim biçimi değil yeni bir yaşam biçimi önermesi yapan endüstri yerleşkeleri bu bağlamda Cumhuriyet'e özgü söylemleri Eskişehir kentine sunmaktadır.

İşletmelerdeki çok sayıdaki çalışanın barınma ihtiyacını karşıladığı büyük bir yerleşim alanı oluşturacak biçimdeki konut yerleşimleri endüstri yerleşkelerinin kent formunu dönüştürücü etkisini kanıtlar niteliktedir. Eskişehir'de de fabrikalarda çalışan işçilerin iş yerlerine yakın oturma ihtiyacı ve isteği ile endüstri bölgelerinin çevrelerine, yeni mahalleler kurulmaya başlamıştır. Şeker, Yenimahalle, Işıklar, Ömerağa mahalleleri şehrin kuzeybatı bölgesinde ise Kırmızıtoprak ve Yenibağlar mahalleleri kurulmuştur (Ertin, 1994).

1960 yılından sonra Planlı Dönem'e geçilmesiyle, 1969 yılında hızla endüstrileşen kentin ihtiyacını karşılamak üzere Eskişehir Organize Sanayi Bölgesi kurulmasına karar verilmiş 1973 yılında hizmete açılmıştır. Bu dönemdeki önemli yatırımlardan biri Arçelik buzdolabı ve kompresör fabrikalarının açılmış olmasıdır. Bu fabrikaların yan sanayini çevredeki endüstri kuruluşlarından temin etmesi ile üretimde canlanma

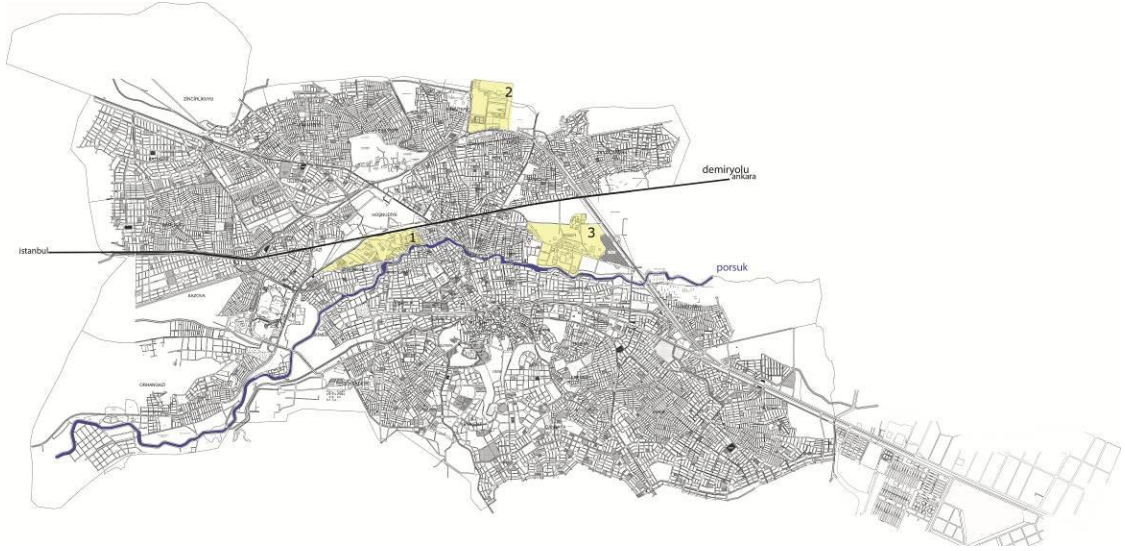
yaşanmıştır. 1969 yılında büyüklüğü 1 milyon m2 olarak planlanan bölge, 1979 yılında genişleme alanıyla birlikte 3 milyon m2 olmuş, sürekli yeni yatırımların yapılması ile günden güne büyümüş ve 1996 yılında 32 milyon m2'ye ulaşmıştır. Bu dönemdeki endüstri yatırımları arasında plastik ve metal eşya sektöründe orta ölçekli üretimler yanında otomotiv, hazır giyim sektöründe de atılımlar görülmektedir.

Bu dönemde farklı iş kollarına sahip küçük çaplı üreticilerin ortak girişimi ve Sanayi Bakanlığı'nın kredi desteği ile 964 işyeri ve sosyal tesisi kapsayan Baksan Sanayi Sitesi kurulmuştur. Kurulduğu dönemde büyük ölçüde mobilya imalatı yapılmakta ve İç Anadolu'nun mobilya merkezi olarak çalışmaktadır. Baksan Sanayi Sitesi içinde üretimde çalışacak elemanları yetiştirmek üzere Çırak Okulu açılmıştır. Günümüzde bu alanın aktif olarak kullanılmaması kentsel dönüşüm projesini gündeme getirmiştir.

'80 sonrası endüstride ihracata ağırlık verilmiş makine ve imalat endüstrisi, taş ve toprağa dayalı imalat endüstrisi ve madencilik sektöründe büyük ihracat hacmine sahiptir. Türkiye'deki dizel lokomotif, uçak motoru ve boraks üretiminin tümü Eskişehir'de yapılmaktadır. Dünya bor rezervlerinin yüzde atmışısı Eskişehir sınırları içindedir (Eskişehir Belediyesi).

4.1.2.1 Devlet Tarafından Kurulan Endüstri İşletmeleri

Cumhuriyetin ilanının ardından demiryolu siyasetinin bir parçası olarak o döneme kadar Anadolu'da yapılmış tüm demiryolları ve ona hizmet veren işletmelerin devletleştirilmesi söz konusu olunca 1894 yılında Almanlar tarafından kurulan 'Cer Atölyesi' 1924 yılında devletleştirilir, böylece Türkiye'nin ilk ağır endüstri kuruluşlarından biri hatta ilki Eskişehir'de açılmış olur (4.2 bölümünde ayrıntılı olarak açıklanacaktır).



Şekil 4.11 Eskişehir’de devlet tarafından kurulan endüstri kuruluşları. 1.Eskişehir Cer Atölyesi 1894, 2. Tayyare fabrikası 1926, 3.Eskişehir şeker fabrikası 1933.

Şeker fabrikası, Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası ve Ziraat Bankası ortaklığı ile 1933 yılında Atatürk tarafından hizmete açılmıştır. Verimli tarım arazileri ile çevrelenen bölgede bir hat ile demiryoluna bağlı olan fabrikanın kapladığı alan 3.671.322 m²’dir. Kurulduğu dönemde Eskişehir’in kuzeydoğu sınırındadır.



Şekil 4.12 Eskişehir Şeker Fabrikası ilk kurulduğu yıllarda (Kılıç, 1997).

Şeker Fabrikası’nda üretim alanlarının yanı sıra depolama amaçlı silolar, ambarlar ve garajlar, idari binalar, sinema, misafirhane, satış mağazası, işçi pavyonları, hamam, hastane, konutlar, spor alanları içeren sosyal tesisleri bulunmaktadır. Üretim alanı ile konutların bulunduğu alan şehirden gelen ana ulaşım aksı ile birbirinden ayrılmaktadır. Sanayi kuruluşlarının düzenlemesi gerekli olan büyük bir peyzaj

alanına sahiptir. Bu fabrika da diğer sanayi kuruluşları gibi modern kentin küçük bir modeli olma niteliğindedir.

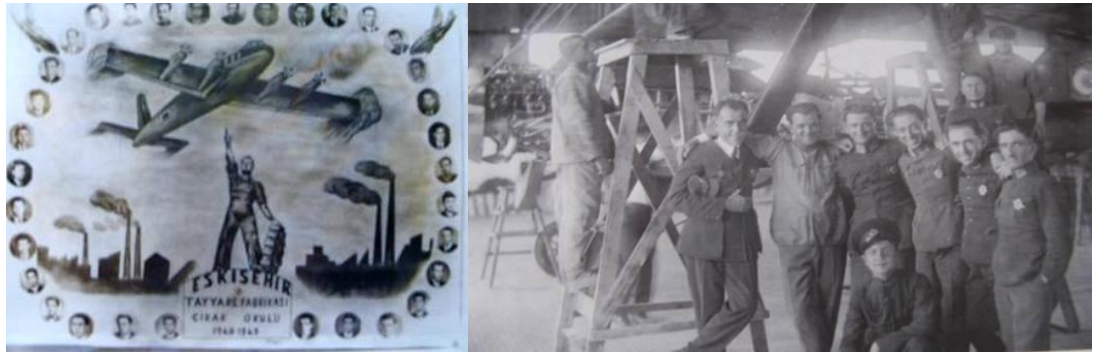


Şekil 4.13 Eskişehir Şeker Fabrikası vaziyet planı.



Şekil 4.14 1950’lerde Tayyare Fabrikası İmalat Atölyesi bugün 1.Hava Bakım İkmal Merkezi yemekhanesi olarak kullanılmaktadır (Atuk, 2002).

1920 yılında 1. Ana Jet Üs Komutanlığının çekirdeğini oluşturacak Hava İstasyon Komutanlığı kurulmuştur. Burada eldeki uçakların tamiri gerçekleştirilir ve Kurtuluş Savaşı’nda bu uçaklar kullanılır. Eskişehir tayyare tamirhanesi açılışı 1926 yılındadır. Aynı yıl hizmete başlayan çırak okulu ile burada çalışacak elemanlar yetiştirilmeye başlanır. 1930 yılında kente gelen uzmanlar tarafından yeniden düzenlenmiş ve havacılıkla ilgili teknoloji derslerinin uygulama yeri olarak da kullanılmıştır (Ertin 1994, s.126). Tayyare Bakım atölyesi bu dönemde kentte en geniş alana sahip olan askeriye’nin içinde askeri havaalanı ile beraber konumlanmaktadır.



Şekil 4.15 Çırak Okulu Afişi 1931 yılında Tayyare Fabrikası’nda bakıma alınmış bir uçak önünde uçuş ekibi (Atuk, 2002).

Tayyare Fabrikası Çırak Okulu’nun 1948-49 döneminde öğretmen resimlerinin bulunduğu afişte gökyüzü işaret edilirken arka plandaki fabrika betimlemeleri yeni Cumhuriyet ile gelen endüstrileşme, ilerleme ve çağın teknolojisini yakalamanın gururu aktarmaktadır.

1950-1960 yılları arasında kentteki yatırımlardan en büyük iki tanesi 1956 yılında kamu ortaklığıyla kurulan Eskişehir Basma Fabrikası ve Eskişehir Bankası ve kamu desteğiyle kurulan Eskişehir Çimento Fabrikalarıdır.



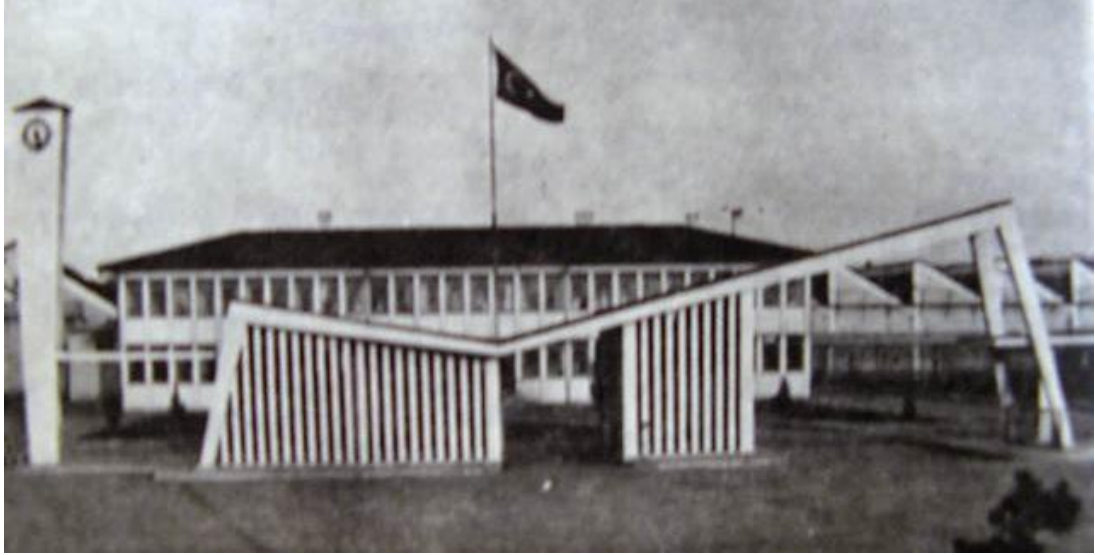
Şekil 4.16 Un ve kiremit fabrikaları gazete reklamları. (Anılarda Eskişehir).



Şekil 4.17 Kılıçoğlu kiremit fabrikası, (kılıçoğlu.org).

Eskişehir Cer Atölyesi giriş saçağına benzer bir estetik yaklaşımla tasarlanan Basma Fabrikası'nın girişinde de dönemin modernist estetiği okunmaktadır. Halk arasında “**çekirge**” ismi verilen Eskişehir Sümerbank Yerleşkesi girişi kent belleğinde önemli bir yere sahiptir. Betonarme kirişlerle “doluluk boşluk” ve “tekrar” kullanılarak özgün bir giriş tanımlanmıştır. Burada da giriş saçağının yatay etkisi, düşeyde bir saat kulesi ile dengelenmiştir. Sarar firmasına devredilen bu fabrikanın özgün girişi şu an ayakta değildir. Böylesi bir girişe sahip Eskişehir Sümerbank

Yerleşkesinde de Şeker Fabrikası Yerleşkesinde olduğu gibi sosyal alanlar ve lojmanlar bulunmaktadır (Sarttaş, sözlü görüşme, 2013).



Şekil 4.18 Eskişehir basma fabrikası giriş kapısı (1967 Eskişehir İl Yıllığı s.258).

4.1.2.2.Özel Sermaye İle Kurulan Endüstri İşletmeleri.



Şekil 4.19 Eskişehir’de özel sermaye ile kurulan kiremit fabrikalarının kurulduğu bölge kentteki ilk endüstri kuruluşu olan Cer Atölyesinin kuzey doğusundadır.

Eskişehir, gıda sanayi yanında taş ve toprağa dayalı sanayi açısından da önemli bir bölge olmuştur. Tahıla dayalı üretim yapan fabrikalar ile tuğla ve kiremit üretimi

yapan fabrikaların önemli bir bölümü, Eskişehir'in yükseldiği 1923-1950 döneminde kurulmuştur.



Şekil 4.20 Eski fabrikalar bölgesi (Eskişehir Belediyesi hava fotoğrafları).

Cumhuriyetin ilanından sonra özel sermayeler ile kurulan un ve kiremit fabrikaları demiryolu hattıyla bağlantılı ve gar binasına yakın bir bölgededir. 1927 yılına kadar yurt dışından ithal edilmekte olan Marsilya tipi kiremit 1927 yılından itibaren Türkiye’de ilk olarak Eskişehir’de üretilmeye başlamıştır. Kurt Kiremit (1928), Çift Kurt Kiremit (1933), Aslan Kiremit (1938), Fil Kiremit (1942), Kartal Kiremit (1944), Güneş Kiremit (1948), Doğan Kiremit (1948), Kılıçoğlu Tuğla ve Kiremit (1953) fabrikalarının üretime başlamaları ile Eskişehir toprağa bağlı endüstri sektöründe önemli bir bölge olmuştur. 1932 yılında Eskişehir’de, Teşvik-i Sanayi Kanunundan yararlanan 19 firma vardı ve bunların içinde en ağırlıklı sanayi tesisi 145 işçi çalıştıran iki tuğla ve kiremit fabrikasıydı. 1940’lı yıllarda Kurt Kiremit, Çift Kurt ve Aslan Kiremit fabrikaları, şeker ve un fabrikalarından sonra en çok üretim yapan sanayi birimleriydi (Yurt Ansiklopedisi, cilt:4, sf. 2874).

Yine Eskişehir endüstrisinde Eskişehir Un (1926), Yasin Çakır Un (1938), Gümölcineli Un (1948), Gamgam Un (1948), Mühendisler Un (1953), Örnek Un

(1959), Pak Un (1965), Kanatlı Un (1969) fabrikalarının tarihi bir önemi olmuştur (Banger, 2006, Aksoylu, 2012).



Şekil 4.21 Erden şekerleme fabrikası, Esfaş ekmek fabrikası (EBA bilişim ağı, 2012).



Şekil 4.22 Eskişehir havagazı fabrikası (Eskişehir Belediyesi hava fotoğrafları).

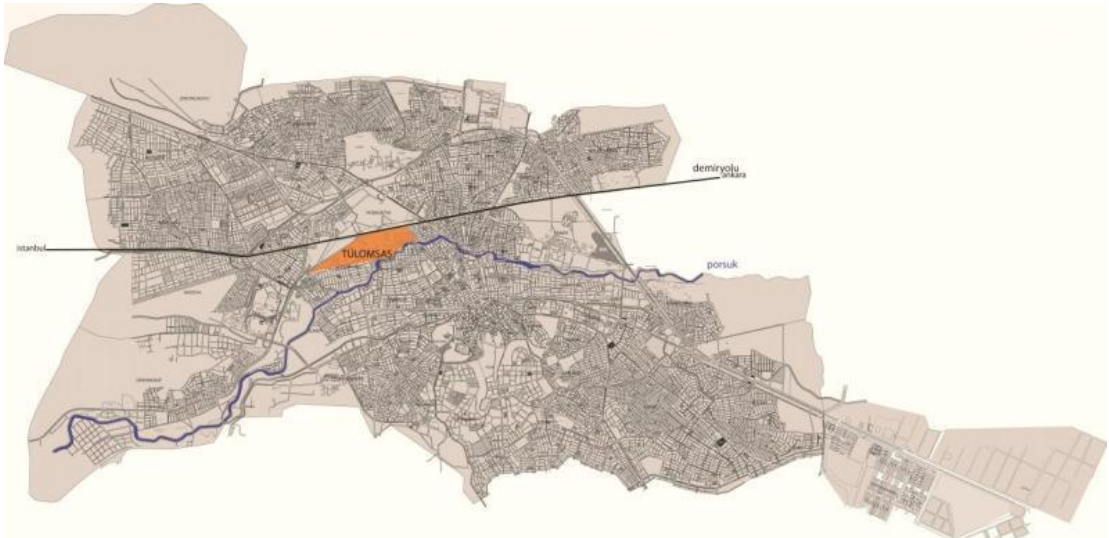
Bu fabrikaların pek çoğu, bugün Fabrikalar Bölgesi olarak isimlendirilen 70 hektarlık alanda bulunmaktadır. İsmet İnönü Caddesi'nin açılması ile ikiye ayrılan alan, Eskişehir kentine özgün endüstri birikiminin okunması açısından tarihi öneme sahiptir. Organize Endüstri Bölgesinin açıldığı özellikle '70 sonrası dönemde alanın kentin merkezinde kalması ve üretimlerin kentin dışına alınması kararı ile bu bölgedeki fabrikaların çalışmaları durdurulmuştur. Bu dönemden sonra kentsel

dönüşüm süreci gündeme gelmiş ve günümüz itibarı ile ticari fonksiyona sahip yeni yapılanmanın hızla arttığı bir hal almıştır. Endüstriyel işleyişin tüm aşamalarını okuyabilmek amacıyla yerleşkelerdeki her türden yapının korunmasına ihtiyaç duyulduğu için, aralarında tescillenmiş binalar olsa da kimi binaların yıkılması, plansız ve kontrolsüz bir kentsel dönüşüm süreci yaşanması nedeniyle eleştirilere sebep olmaktadır (Aksoylu, 2006).

4.2 TÛLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi) Yerleşkesinin Cumhuriyet Modernleşmesi Bağlamında İrdelenmesi

4.2.1 TÛLOMSAŞ Genel Bilgiler

4.2.1.1 Eskişehir Kenti İçindeki Konumu



Şekil 4.23 Günümüz Eskişehir haritası üzerinde TÛLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi).

Doğu batı yönünde uzanan İstanbul Ankara demiryolu hattı ve Porsuk çayının birbirine en çok yaklaştığı kısımda yer alan TÛLOMSAŞ'ın da içinde bulunduğu demiryolu arazisi, günümüzde, doğusunda İstiklal Yenibağlar ve Eskibağlar, batısında Ertuğrulgazi, kuzeyinde Hoşnudiye, güneyinde Kırmızıtoprak ve Osmangazi konut mahalleleri ile çevrilidir ve 500.000 m2 alana sahiptir. Kentin

içindeki konumu itibariyle, erken dönem endüstri yapılarının yer seçimlerindeki kent merkezinin hemen dışına yerleşme çözümü ile paralellik göstermektedir (Ertin). Gitgide büyüyen yapılaşma nedeni ile günümüzde kent merkezinde kaldığı görülmektedir. Güney batısındaki Ertuğrulgazi Mahallesi, 1950 sonrasında bu fabrikada çalışanların kooperatif sistemi ile edindikleri konutlardan oluşmaktadır. Tek katlı bahçe içindeki bu konutların “Bahçe Şehir” fikrinden yola çıkarak yapıldığı görüşler arasındadır (Aksoylu ders notları). Kuzeyindeki Hoşnudiye ve Eskibağlar mahalleleri, Eskişehir’de özel sermayeli fabrikaların yoğun olarak toplandığı ilk bölgedir.

Şu an neredeyse tüm fabrikaların imalatını durdurması ve yeni oluşturulan organize endüstri bölgelerine taşınmasıyla atıl durumda kalmış fabrikalar bölgesi yerleşkenin kuzeyinde bulunmaktadır. Bu bölgede önceden bahsedildiği üzere özel sermaye ile kurulan un ve kiremit fabrikaları binalarından kalanlar yer alırken, planlı bir kentsel dönüşüm endüstri tesisleri için yapılmamış, kent merkezinde kalan görece açık bu alan kentsel EsPark AVM gibi birçok büyük hacimli yapı tarafından hızla doldurulmaktadır.



Şekil 4.24 TULOMSAŞ Yerleşkesi ve yakın çevresi.

4.2.1.2 Kuruluşu

Demiryolunun kente gelişi 1892 kentte hızlı ve köklü değişimlerin yaşandığı bir dönüm noktası niteliği taşımakla beraber, ilk istasyon yapısı ve demiryolu atölyelerinin inşası 1894 günümüzdeki ismiyle TÜLOMSAŞ'ın kuruluş tarihini gösterir.

Osmanlı hükümeti Haydarpaşa'yı Bağdat'a bağlamayı dolayısı ile Hindistan'ı Avrupa ile birleştirecek olan hattın İstanbul'dan geçirilmesini düşünmekte idi. Kökleri 1830'lara kadar uzanan Anadolu demiryolu projeleri Avrupalı sermayedarlar tarafından fırsat alanı haline gelmiş ve özellikle 1882'de Düyun-i Umumiye' nin kurulması ile bu rekabet hat safhaya ulaşmıştır. 1880 yılında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa ülkeyi baştanbaşa kat edecek demiryolu imtiyazının yabancı sermayedarlara verilmesini ancak bu hatların tek bir şirkete değil bölünerek ayrı şirketlere verilmesini istiyordu (Efe, 1998, s.18). Yabancı sermayedarların bu işten çıkarı, endüstri ürünlerine yeni pazar ve hammadde bulmaları, km güvencesi (hattın yapım zorluk derecesi ile orantılı olarak gayrisafı hasılatın garanti altına alınması) ve nüfuz alanı oluşturmalarıdır (Pamuk, 1998).

Bu çerçevede II. Abdülhamit döneminde Anadolu-Bağdat hattının Marmara denizi havzasına isabet eden Haydarpaşa-İzmit kısmı Deutche Bank önderliğindeki konsorsiyuma verilmiş, 1886 yılında inşa edilerek hizmete açılmıştır. Hattın İzmit-Ankara kısmının inşaat ve işletme imtiyazı ise yine aynı guruba, 4 Ekim 1888 tarihli ferman ile verilir. (İzmit Ankara demiryolu hattı imtiyaz sözleşmesi 'Devlet-i Aliye' adına Nafia Nazırı Zihni Paşa ile Stutgard Wurtembergische Vereinsbang yöneticilerinden Dr. Alfred Kaulla arasında imzalanmıştır.)

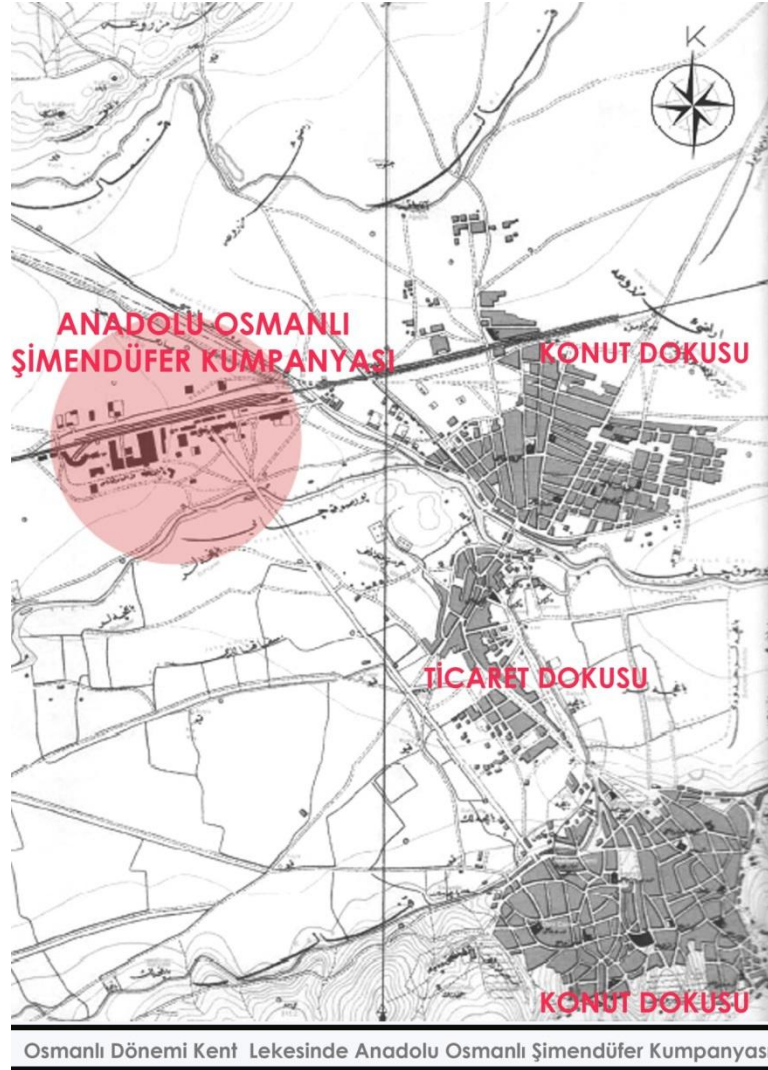
Deutche Bank Almanya'da demiryolu yapım şirketi bulma konusunda sıkıntı yaşayınca Fransızlar ile bir anlaşma yapıp inşa işlerinde görevli Fransız Graf Vitali ve Alman Phillippe Holzman şirketinin, Alman-Fransız ortaklığı ile bu işi tamamlamasına karar vermiştir (Efe, 1998, 28).

Şirket Nizamnamesine göre, İzmit'ten başlayıp Eskişehir'den geçerek hükümetin uygun gördüğü güzergahı izleyerek Ankara'ya varacak demiryolu hattı ile donanımının yapımı ve işletilmesi üzerine Deutsche Bank'a verilen imtiyazın icrası için 'Şeriatı Atiye' uygun bir anonim şirketi kurmuştu. Şirketin adı Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası (Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi) olacak ve şirket Osmanlı Hükümetinin kanunlarına bağlı bulunacaktı. Şirketin merkezi İstanbul olup Avrupa ülkelerinde de şubeleri açılacaktı (Efe, 1998, s.24).

Demiryolu yapım imtiyazı inşaatı üstlenen şirketlere çeşitli imtiyazları da beraberinde getirmektedir. Bunlardan biri olan demiryolunun geçtiği hattın 20 km² çapındaki madenleri işletme ve buralarda kendi işletmelerini kurabilme hakkıdır. İmtiyaz süresince demiryoluna ait her türlü masraf imtiyaz sahibine aittir, imtiyaz bitince istasyonlar, boşaltma ve yükleme yerleri, müfettiş ve tahsildar odaları ve sabit makinalar devlete teslim edecektir (Efe, a.g.e.).

1889'da yapımına başlanan, toplam 486 km'lik İzmit-Eskişehir, Eskişehir-Ankara hattı inşası 1892 yılında tamamlanmıştır. 1892 yılında Eskişehir istasyonundan ilk tren seferleri başlamış, Eskişehir Haydarpaşa-Ankara hattının ortasında gece konaklanan bir istasyon ve Eskişehir-Konya hattının başlangıcı durumuna gelmiştir. Anadolu demiryollarının genel merkezi olarak kabul edilen Eskişehir'de istimlak edilen 80 dönüm arazinin içinde istasyon binası yakınında, lokomotif ve vagonların bakım ve onarımları için bir fabrika kurulmuştur. Bu fabrika yüz yılı aşkın bir dönem sonunda büyüyerek üretim kapasitesini ve çeşitliliğini arttırmış, bugünkü adı TÜLOMSAŞ olan ağır endüstri tesisinin çekirdeğini oluşturmaktadır.

'Kumpanya', 'Eskişehir Cer Atölyesi' ya da bu maksatla kurulan ilk atölye olması sebebi ile uzun bir süre akla gelen ilk demiryolu atölyesi olan 'Cer Atölyesi', 1894 yılında **Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası** adı ile açılmıştır. (Almanca adı 'Anatolsche Eisenbahgne Sellchaft', Fransızca adı 'La Societe du Chemin de Fer Ottomane d'Anatolie') Ankara ve Konya demiryolu hatlarının bakım teçhizatı da burada bulunmaktadır (Efe,1998. s.41).



Şekil 4.25 19.yy sonu Eskişehir kenti ve demiryolu fabrikası.

4.2.1.3 Günümüze Kadar Hukuki İşleyiş ve Üretim Biçimlerindeki Değişimler

1894’de yabancı sermaye ile kurulan Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası, Kurtuluş Savaşı’nda 1920 yılında Kuva-i Milliye tarafından alınarak ismi Eskişehir Cer Atölyesi adını alır. İşletme 24 Mayıs 1924 yılında 506 sayılı kanunla devletleştirilir. 1927 yılında ‘Devlet Demiryolları ve Limanlar İdaresi Umumiyesi’ ne bağlanır.

1923 yılından itibaren, Cumhuriyet dönemi modernleşme politikalarının ‘omurgası’ olarak görülen demiryolları inşasına paralel olarak hızla genişlemeye ve yeni fonksiyonlar eklenmeye başlar. 1925 yılına kadar demiryolu araçlarına bakım ve

onarım sağlayan fabrika 1925’den itibaren yol yapımı çalışmalarında kullanılacak çelik araç gereç üretimine de başlamıştır. Çelik inşaatları yeni yapılanmakta olan bir ülkenin en büyük ihtiyacı durumundayken, 1930 yılında çelik işlerini yapan kısım büyüyerek **Yol Atölyesi** adını almıştır. Artık demiryolu araçları yanında demiryolu alt ve üst yapı gereçleri de temin edilmektedir.

1929’dan itibaren devletçi politikaların benimsenmesi ve devletin toplumcu çıkarları gözetken yatırımlara ağırlık vermesi ile önceki dönemde az sayıda olan sosyal mekanlar, bu dönemde çeşitlendirilerek arttırılmaktadır. Tespit edilebilen ilk sosyal mekan, 1930 yılında açılan Demirspor Kulübü binasıdır. Bu bina kapalı ve açık spor alanlarından oluşmaktadır. Ardından, 1938 yılında artan çalışan sayısı ve aileleri için Yerleşke özelinde Toplantı Evi olarak isimlendirilen, birçok sosyal aktiviteye hizmet verebilecek kapasitede bir bina daha eklenmiştir. Önceki dönemde inşa edilmiş binaların bir kısmının lojman ve misafirhanelere dönüştüğü düşünülmekte, Cumhuriyet’in ilanı özellikle de ’30 sonrasında yeni lojmanların inşa edildiği gözlenmektedir. Açık- kapalı yemek yeme, yıkanma alanları, hastane binaları, eğitim birimleri de eklenen Cer Atölyesi yerleşkesi son olarak Ahmet Kanatlı Caddesi Üzerindeki cer girişi kısmına inşa edilen Giriş/İdare/Yemekhane binasının ’40’ların sonunda eklenmesi ile tam yerleşke modeline dönüşmüştür.

Sosyal mekânlar ve donatıların dışında sürekli gelişmekte olan üretim kısmına 1943’te Kaynak Evi adı verilen kaynak fabrikası eklenmiştir. Kaynak Evi sadece demiryolu araçları için değil ülke genelinde önemli kaynak işleriyle başa çıkabilecek niteliğe kavuşturulmuştur. 1947 de Takım Fabrikasının da kurulmasıyla Cer Atölyesi artık lokomotif yedek parçaları da üretebilecek bir duruma gelmiştir. Bu gelişmeler ışığında ülkedeki ilk mekanik kantar imalatını 1951 yılında gerçekleştirmiştir. 1946 yılında II. Dünya Savaşı sonrası artan enerji ihtiyacını karşılamak için kurulan kuvvet santrali ile Eskişehir kentinin bir bölüne elektrik sağlayarak hizmet vermiştir.

1950 yılından itibaren çok partili döneme geçilmesi, İkinci Dünya Savaşı’nın etkilerinin ülkemize de ulaşması, devletin ekonomi politikalarında yön değiştirmesi ile sonuçlanmaktadır. İçeriden ekonomi politikalarından uzaklaşma ve dış pazara

açılımlar bu dönemin özellikleri arasında görülür. '50'ler sonrasında tarım, enerji yatırımları haberleşme, ulaştırma sektörlerinde devletin hâkimiyeti sürerken, ulaştırma içinde demiryolunun öneminin '50 sonrasında yerini karayoluna bırakması İşletme özelinde çeşitli değişikliklere yol açacaktır.

1953 yılında KİT haline gelen İşletme, ekonomi politikalarından etkilenecek üretim yapabilecek şekilde yeniden organize edilmiş, 1958 yılında Eskişehir Demiryolları Fabrikaları ismini almıştır. İthal ikameci politikanın ipuçlarını veren ilk üretimi 1957 de Mehmetçik ve Efe isiminde iki küçük buharlı lokomotifin imalatıyla verir. 1958 yılında yapımına başlanan ve 1961 yılında tamamlanan ilk Türk lokomotifi Karakurt (Sivas Atölyesinde ise eşzamanlı olarak Bozkurt üretilmiştir) ise Cumhuriyet döneminde ulaşılan endüstri seviyesini gösteren bir gurur kaynağı olarak sunulmuştur. Aynı motivasyonla 1961 yılında 4,5 ay gibi kısa bir sürede yapımı tamamlanan Devrim Arabaları'da Cumhuriyet tarihinde özgün yerini almıştır. 1961 yılında vagon üretimine de geçiş yapılarak 5 adet yolcu vagonu üretilmiştir.

1960 yılında planlı döneme geçilmesinin ardından plan kararları doğrultusunda, çok sayıda vagon ve lokomotif siparişi alan işletme bu üretimi gerçekleştirebilmek için ek olarak, mekansal yenilemeler ve yeni yapılanmalar amacıyla yatırım almıştır. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planına göre fabrikada yapılan asıl köklü değişiklik ise, TCDD işletmesinin dizelasyon ve elektrifikasyon programlarının kabulünün gerçekleşmesi ile buharlı lokomotif tamiratının sonlandırılıp dizel ve elektrik lokomotifleri tamiri ve imalatı gerçekleştirilmesine karar verilmesidir (Özcan, 1963). Bu amaçla 1969-1970 yılında Motor Fabrikası kurulurken, Lokomotif Fabrikası büyütülerek dönüştürülür. 1965-1970 yılları arasında yapılan dizelasyon çalışmaları sonucunda 1968 de iki adet dizel manevra lokomotifi üretimi başarılmıştır.

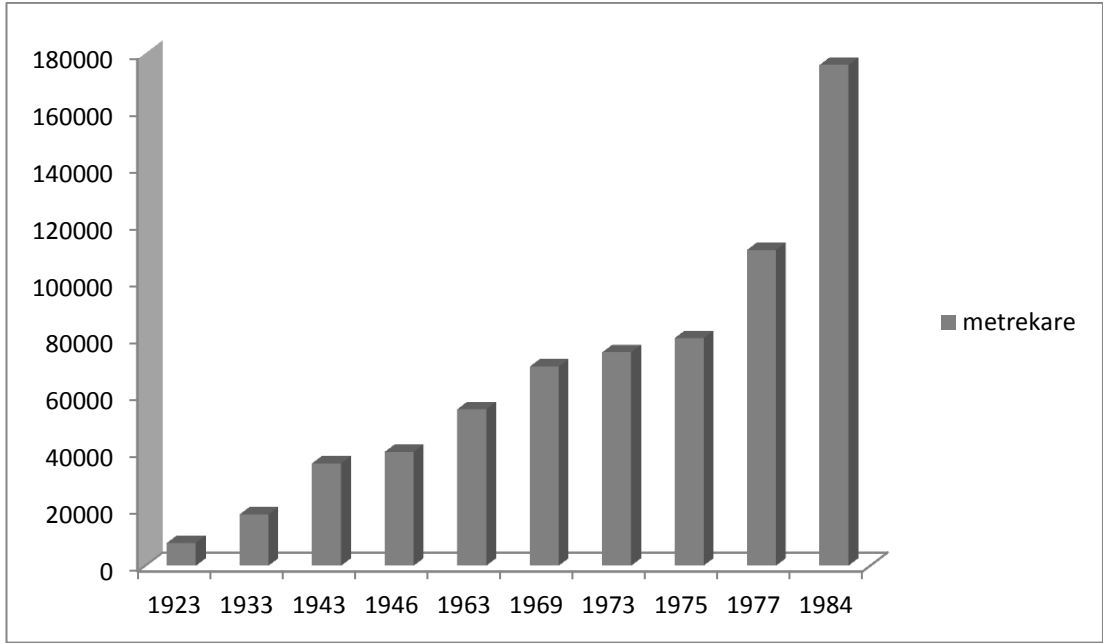
1970 yılında TCDD bünyesine bağlı Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii (ELMS) olarak ismi değişmiştir. ELMS dört ana fabrikadan oluşmaktadır: Lokomotif Fabrikası, Vagon ve Genel Makine Fabrikası, Motor Fabrikası, Elektrik Fabrikası. 60'ların sonlarına doğru dizel üretime geçen fabrika 1971 yılında bir teknolojik sıçrama daha yaparak Fransızlarla ortak olarak dizel-elektrikli lokomotif üretimine

başlanmıştır. 80’den itibaren demiryolu ulaşımının ülke içinde iyice zayıflaması, yeni teknolojilere geçiş yapılırsa da demiryollarının lokomotif doygunluğuna ulaşması sebebiyle üretim ve istihdamında yakaladığı sürekli artışı yitirmiştir.

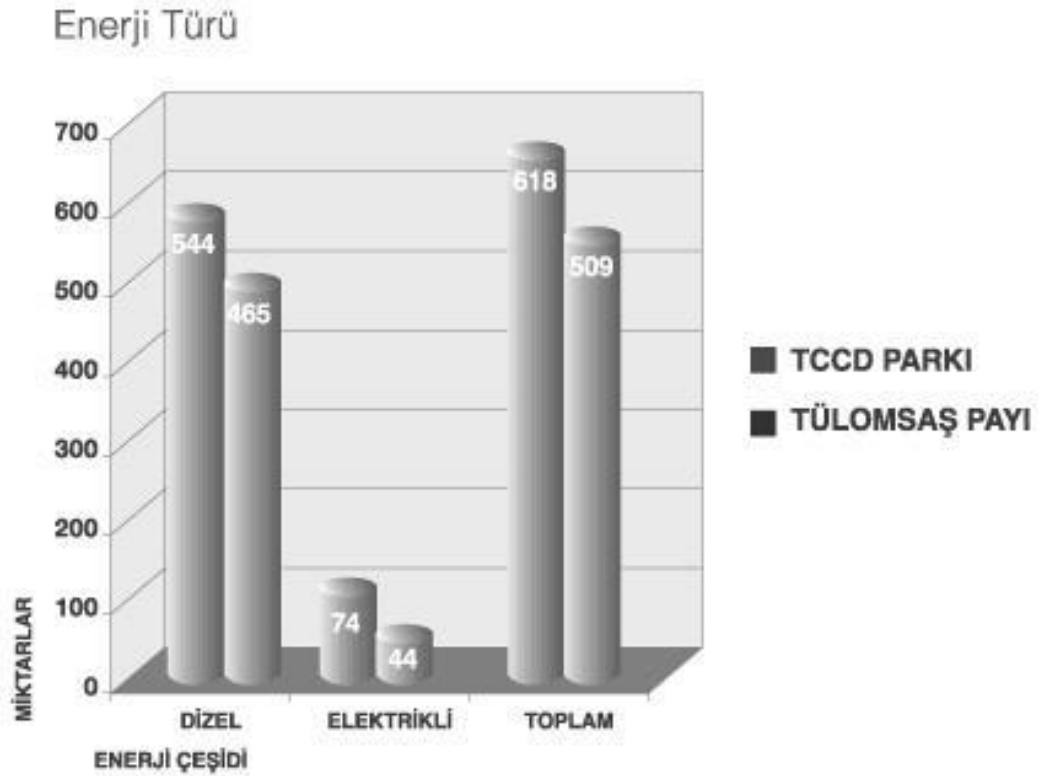
ELMS, 1986’da değişen koşullara göre yeniden yapılanarak, Bakanlar Kurulu kararı ile bağlı ortaklık haline dönüştürülür ve Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş. TÛLOMSAŞ adını alır. TÛLOMSAŞ, Lokomotif Fabrikası, Vagon ve Yol Gereçleri Fabrikası, Motor Fabrikası, Elektrik Fabrikası’nın yanında, Dişli Takım Kalıp Fabrikası, Döküm ve Kimyasal İşlemler Fabrikası ve Bakım ve Yardımcı Üretim Fabrikası eklenerek toplam yedi ana fabrika ve onları destekleyen idari birimleri ile dev bir fabrikalar kompleksi haline gelmiştir.

TÛLOMSAŞ, 1994 yılında ilk kendi projesi 'Yunusemre Dizel Hidrolik Manevra Lokomotifi' ile demiryolu bakım araçlarını hizmete sunmuştur. 1960’lardan itibaren Alman, Fransız, Amerikan, Japon şirketleri ile teknolojik lisans anlaşmalarına imza atmıştır.

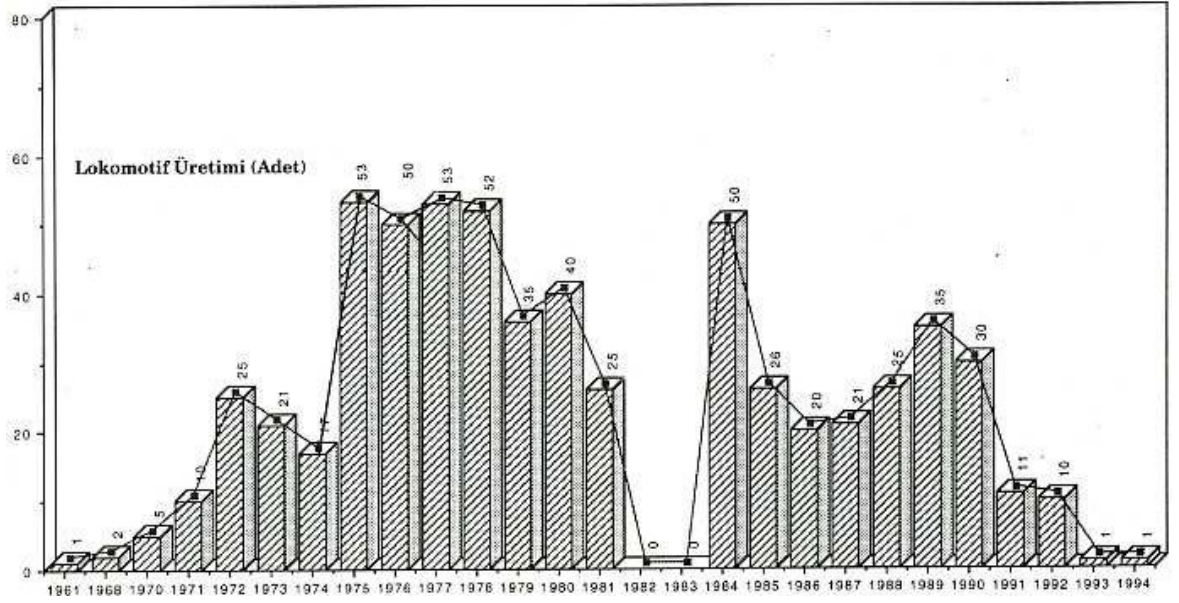
Bugün misyonunu “Lokomotif, motor ve metro araçları imalatında mevcut teknolojiyi ileri teknolojik seviyeye getirerek, verimli, karlı ve rekabetçi bir kuruluş olmak” olarak açıklamaktadır. 2009 yılına kadar, yaklaşık 1.800 kişinin çalıştığı, 1923 yılında 8000 m2 kapalı alana sahip Eskişehir Cer Atölyesi’nden, kapalı alanı 176.000 m2 toplam alanı 500.000 m2 olan bir endüstri kurumuna dönüşmüştür. Ana faaliyeti TCDD’nin lokomotif ve vagon ihtiyacını karşılamak olan TÛLOMSAŞ çeşitli tipte lokomotif, demiryolu bakım aracı, bujili yük vagonu, çeşitli tipte dizel motor, alternatör, cer motoru, çelik ve pik döküm üretim kapasitesiyle Türkiye Ağır Endüstrisi’ne hizmet vermektedir. 2009 yılına kadar yaklaşık 707 adet çeşitli tipte lokomotif ve 7.680 adet çeşitli tipte bujili yük vagonu üretimi, 620 adet dizel motor, 429 adet alternatör, 2.835 adet cer motor üretmiş; 2.422 lokomotif ve 9.941 adet vagon onarımı gerçekleştirilmiştir (TÛLOMSAŞ arşivinden aktaran Özasan, Özkut, 2009).



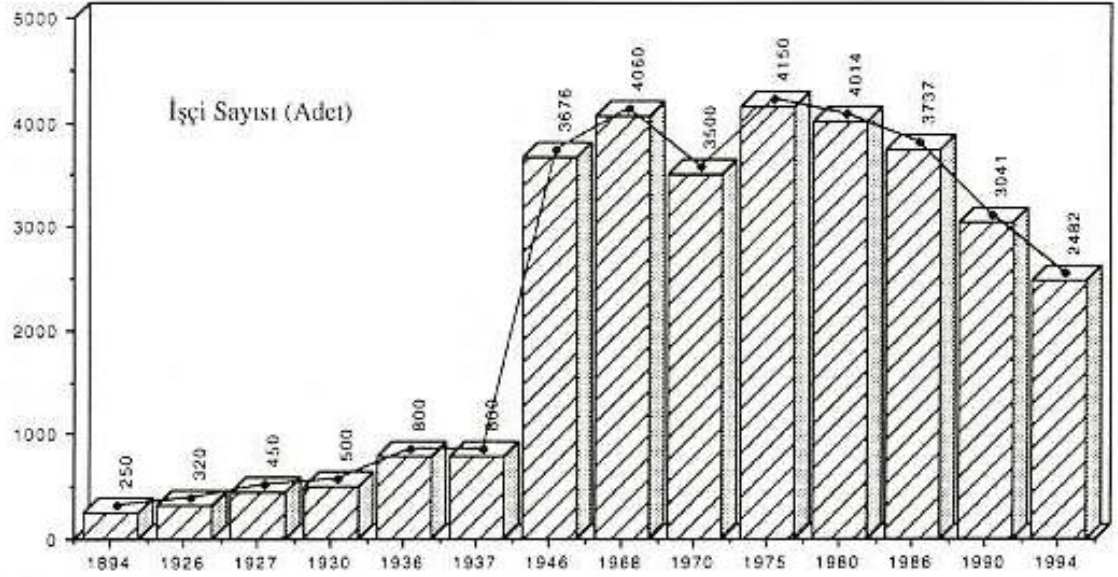
Şekil 4.26 TÛLOMSAŞ Sene- Kapalı mekan metrekare grafiği.



Şekil 4.27 Türkiye’deki mevcut lokomotifler arasında TÛLOMSAŞ üretimi (TÛLOMSAŞ Arşivi).



Şekil 4.28 Sene-Lokomotif üretimi (Adet) grafiği (TÜLOMSAŞ Arşivi).



Şekil 4.29 Sene-İşçi Sayısı (Adet) grafiği (TÜLOMSAŞ Arşivi).

4.2.2 T LOMSAŐ Yerleşkesi Endüstri Mek nsallığının Dönüşüm Süreçleri ve Cumhuriyet Modernleşmesi

T LOMSAŐ kuruluşundan itibaren, teknik ilerlemeler ile lokomotifte kullanılan enerji çeşitlerinin kömür/buhar, dizel, elektrik olarak değişmesi, idari/hukuki yapısındaki değişimler, yeni üretim birimlerinin eklenmesi ve var olanların dönüşmesi ile sürekli devingenlik halindedir. Bu süreçte yaşanan temel kırılma noktaları belirlenerek, kuruluşunda günümüze ulaşan süreç    katmana ayrılmıştır.

Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası kuruluşu olan 1894'den Kurtuluş Savaşı'na kadar, Almanlar tarafından kurulduğu haliyle, aynı işlevle çalışmaya devam etmiştir. EndüstrileŐmiŐ bir ülkenin tekniğiyle kurulmuş olan fabrikalar, Eskişehir bağlamında, demiryolu sayesinde Osmanlı devletinin modernliğin aktörleriyle karŐılaŐtıĐı ilk noktalardan biridir. Endüstri devrinin sonuçlarından yabancı sermayelerin kendilerine pazar bulma ve özellikle üretim stratejileri üzerine yeni kaynaklara ulaşma arzusu, bu fabrikaların kuruluşunun altındaki ana sebeplerdir. Kurtuluş savaŐına kadar devam eden bu durum bir sistem deĐiŐikliĐine işaret eden Cumhuriyet'in ilanı ile sona ermektedir. Bu sebeple kurulma ve Cumhuriyet'in ilanı arasındaki dönem, ** lk Dönem; 1894-1923** olarak adlandırılmıştır.

Cumhuriyet'in ilanı, kamusal alanın yeniden inşası kapsamında, ülke genelinde d n Ő t r c  etkiye sahip olması nedeniyle en belirgin kırılma noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Demiryollarının millileŐtirilip tek merkeze bağlanması ile yeniden yapılaşma içine giren fabrikalar, Türkiye için modernleşme projesinin önemli ayaklarından olan demiryolunu besleyen tek ağır endüstri kuruluşu olarak uzun bir süre hizmet vermiştir. Merkezi devlet kontrolünün yoğun olarak halim olduğu bu dönemde, fabrika birimlerinin etrafına inşa edilen ek donatılar ile tam yerleşke halini alması ve mekanlarının modernleşme motivasyonlarını güçlü biçimde yansıtması bakımından bu çalıŐmada en yoğun olarak odaklanılan zaman aralığıdır. Diğer kırılma noktası olarak tanımlanan 1960 yılına kadar olan bu süreç, **Cumhuriyet Birinci Dönemi; 1923-1960** olarak adlandırılmaktadır.

1950'lere kadar demiryolları, ulusal ölçekte önemli bir modernleşme aracı olma görevini sürdürse de, 50 sonrası dönemde dışa bağımlı endüstrileşme kapsamında karayolları yapımı öncelik kazanmıştır. İkinci Dünya Savaşının ardından 1963 yılındaki 1BBYKP dahilinde işletmenin aldığı yatırımlar, teknolojiye odaklanılarak üretim mekanlarının dönüşüp çoğalmasıyla sonuçlanmıştır. Öte yandan ulaşım politikalarındaki değişiklik, bu süreçten itibaren, demiryolunun taşıdığı Cumhuriyet İlk Dönemi motivasyonlarında çözülme yaşanmasına sebep olmuştur. 1960 yılına kadar, bakım onarım ve küçük parça imalatı dışında, demiryolu araçlarını üretmeyen işletmenin, '60 yılından sonra üretime yönelenerek mekânlarını genişletmesi, bu bağlamda yurtdışı lisans sözleşmeleri ile teknolojik gelişme ve üretimi hedef alması yanında, Cumhuriyet İlk Dönemi'ndeki motivasyonlarındaki çözümlerin başlangıcı olması, süreçte ilki kadar belirgin olmasa da diğer bir kırılma noktası olarak ortaya çıkar. Cumhuriyet'in ilanından sonra ikinci kırılma noktası olarak '60 yılından günümüze kadar olan süreç, **Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası** ismi verilmiştir.

1894 yılından itibaren günümüze kadar, diyakronik gelişmesi takip edilebilen İşletme için **İlk Dönem; 1894-1923, Cumhuriyet İlk Dönemi; 1923-1960, Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası** isimleriyle belirlenen her üç dönem tanımlanan değişimlerle birbirinden ayrıştırılmış, bu dönemler boyunca yaşanan diğer gelişmelerden her katmanın kendi içinde bahsedilmiştir.

Tablo 4.1 Kuruluşundan itibaren hukuki durum.

Tarih	İşletme
1984	Anadolu-Osmanlı Şimendifer Kumpanyası (Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi) (Özel Sermaye)
1920	Eskişehir Cer Atölyesi (Devlet İşletmesi)
1953	Eskişehir Cer Atölyesi (KİT) (Devlet İşletmesi)
1958	Eskişehir Demiryolları Fabrikaları (Devlet İşletmesi)
1970	'ELMS' Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii (Devlet İşletmesi)
1986-günümüz	TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi) (Devlet İşletmesi)



Şekil 4.30 Tarihsel katmanlar, İlk dönem; 1894-1923 yapılarının mevcut vaziyet üzerinde işaretlenmesi.



Şekil 4.31 Tarihsel katmanlar, Cumhuriyet İlk Dönemi; 1923-1960 yapılarının mevcut vaziyet üzerinde işaretlenmesi.



Şekil 4.32 Tarihsel katmanlar, Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası yapılarının mevcut vaziyet üzerinde işaretlenmesi.

4.2.2.2 İlk Dönem; 1894-1923 Arası Dönem

Bir tanesi görece eski, diğeri ise göçler sonrasında oluşmuş iki yerleşim bölgesinin de kuzeyinden geçen demiryolu hattı, batı-güney/doğu-kuzey doğrultusunda devam etmektedir. Porsuk'un kuzey-batı ve batı-güneyden gelen iki kolunun birleştiği bölgede demiryolu hattı boyunca lineer olarak konumlanan istasyon bölgesi, hem fabrika ve üretime özgü yan birimleri hem de istasyon ve ona yardımcı birimleri ile kapladığı alan bakımından kent planında büyük bir leke oluşturmaktadır.

1892 yılında demiryolunun kente gelişi ile 1894 yılında yapımına başlanan fabrikalar, savaş yılları ve Cumhuriyet'in ilanına kadar Eberlint ve Crombel adlarındaki Alman müdürler yönetiminde üretime devam etmiştir (Şenol, 1994). Eskişehir halkını endüstri tipi üretimle tanıştıran fabrika, kentte çalışan bir memur ve işçi sınıfının oluşmasını sağlamış, kuruluşu kentteki sosyal ve mekânsal dönüşümler için bir başlangıç noktası olmuştur. Yerleşkedeki binalar, belirlenen dönemlere göre katmanlara ayrıştırılınca, kronolojik olarak yerleşkedeki ilk katmanı demiryolu inşasını Fransızların yardımıyla üstlenen Almanlar tarafından inşa edilen binalar oluşturmaktadır. Bu binalar demiryoluna ait alandaki ilk yapılaşma ve bugün itibarı ile hala işlemekte olan fabrikanın ilk binalarıdır.

'Kentin kuzeyinde istimlak edilen 80 dönüm arazinin içinde istasyon binası ve bunun yanında taştan bir fabrika, Haydarpaşa, Ankara ve Konya'dan gelecek lokomotifler için bir depo, makinist ve hademeler için koğuşlar, depolar ve bilet alım yeri yapılmıştır. Bu dönemde istasyonda çoğu Rum ve Ermeni olmak üzere 140 istasyon görevlisi görev yapmaktadır. 420 kişinin çalıştığı fabrikada ise çalışanların 98'i Türk idi. İstasyon içinde polis memurluğu, posta ve telgraf idaresi bulunmaktadır' (Efe, 1998).

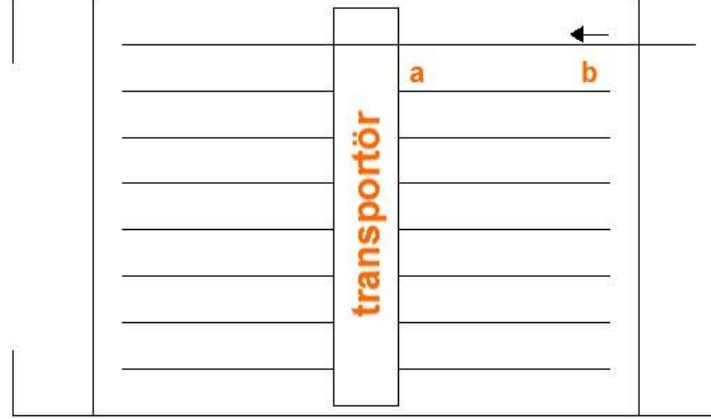
19. yy başlarında üretildikleri atölyelerde bakım ve onarımları görülen lokomotifler, ağların büyümesi ve araçların artması ile yapıldıkları fabrikalar yerine bu fonksiyona hizmet veren seçilmiş noktalarda bakım görmeye başlamıştır.

Demiryolu arabaları üzerinde yapılan tamirler büyüklüklerine göre küçük, orta ve büyük tamirler olarak üçe ayrılmaktadır. Küçük tamirler lokomotif depolarında yapılmakta, orta ve büyük tamirler ise yeterli donanımına sahip olmayan depolar yerine tamir istasyonlarında/atölyelerinde yapılmaktadır (Berkmen, 1961, 159). İlk dönem itibariyle, Eskişehir atölyeleri tamir istasyonu fonksiyonlarının görece mekânsal büyümesiyle oluşan bir atölyeler topluluğudur. Ana fonksiyonu buharlı lokomotif ve vagon bakım ve tamiri olan fabrikaların, lokomotifin çeken kısmına ait makineler üzerine çalışmalarından dolayı Cer atölyesi ismiyle de bilinmektedir.

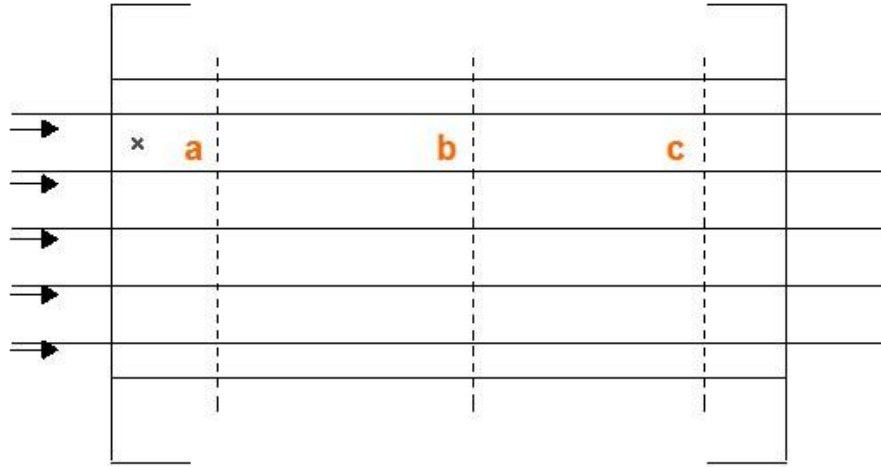
Buharlı lokomotif terminolojisinden gelen ‘cer’ kelime anlamıyla ‘çekme gücü, çekiş’ demektir. Buharlı lokomotifler, yük ve yolcu taşımacılığında kullanılırlar. Ağırlıkları yaklaşık 200-350 ton arasındadır. Çalışma prensibi basitçe şöyledir: Buharlı lokomotif üç parçadan ibarettir. Kazan, makina ve şasi. Kazan silindir şeklinde çelikten olup, içinde ateş kutusu, yanma ocağı denilen kısımlar vardır. Bu kısımda yakılan kömür veya başka yakıtın dumanı, ateş tüpleri denilen dar borulardan geçerek lokomotifin ön tarafındaki dumanlık denilen yerden dışarı çıkar. Bu arada kazan içindeki su ısınarak buhar haline gelir. Buhar, borularla buhar deposuna taşınır, buradan da, ateş tüpleri içine yerleştirilmiş olan ince boruları dolaşarak, yüksek basınçlı buhar haline gelir. Bu buhar silindirlere gider. Silindirler, buhar makinası kısmındadır. Basınç, pistonu ileri geri hareket ettirir. Bu hareket kollarla manivelalarla çekme tekerleklerine götürülür ve dönme meydana gelir. Kazan ve makina kısmı süspansiyon sistemi ile şasiye bağlıdır. Ana kol tekerleklerle dönme hareketi verir (Berkmen, 1962).

İşte böylesi bir genel işleyişe sahip olan lokomotifler ve onların çektiği vagonların tamirini yapmak üzere ‘enine tamir’ sistemine göre çalışan Eskişehir demiryolu İşletmesi enine atölyelerden oluşmaktadır. Enine atölyelerde; demiryolu aracı atölyenin eni doğrultusuna paralel (ab) hatlarına alınarak, burada gereğince sökülür ve tamir edilecek parçaları da ait olduğu kazan evi, döşeme evi gibi şubelere gönderilir. Parçalarının tamiri süresince araçlar, bulundukları montaj hattında kalırlar ve parça tamirlerinin bitmesinden sonra bu parçalar getirilerek montaj hattında duran araçlara takılır ve her türlü tamir bitirildikten sonra da araçlar montaj atölyesinden dışarı çıkartılır (Berkmen, a.g.e., 162). Bunun dışında bir de boyuna atölyeler vardır

ki bu atölyelerde demiryolu araçları (a-b) söküm hatlarına alınarak sonra uzantısındaki (b-c) montaj hattına yürütülürler (Berkmen 1961).

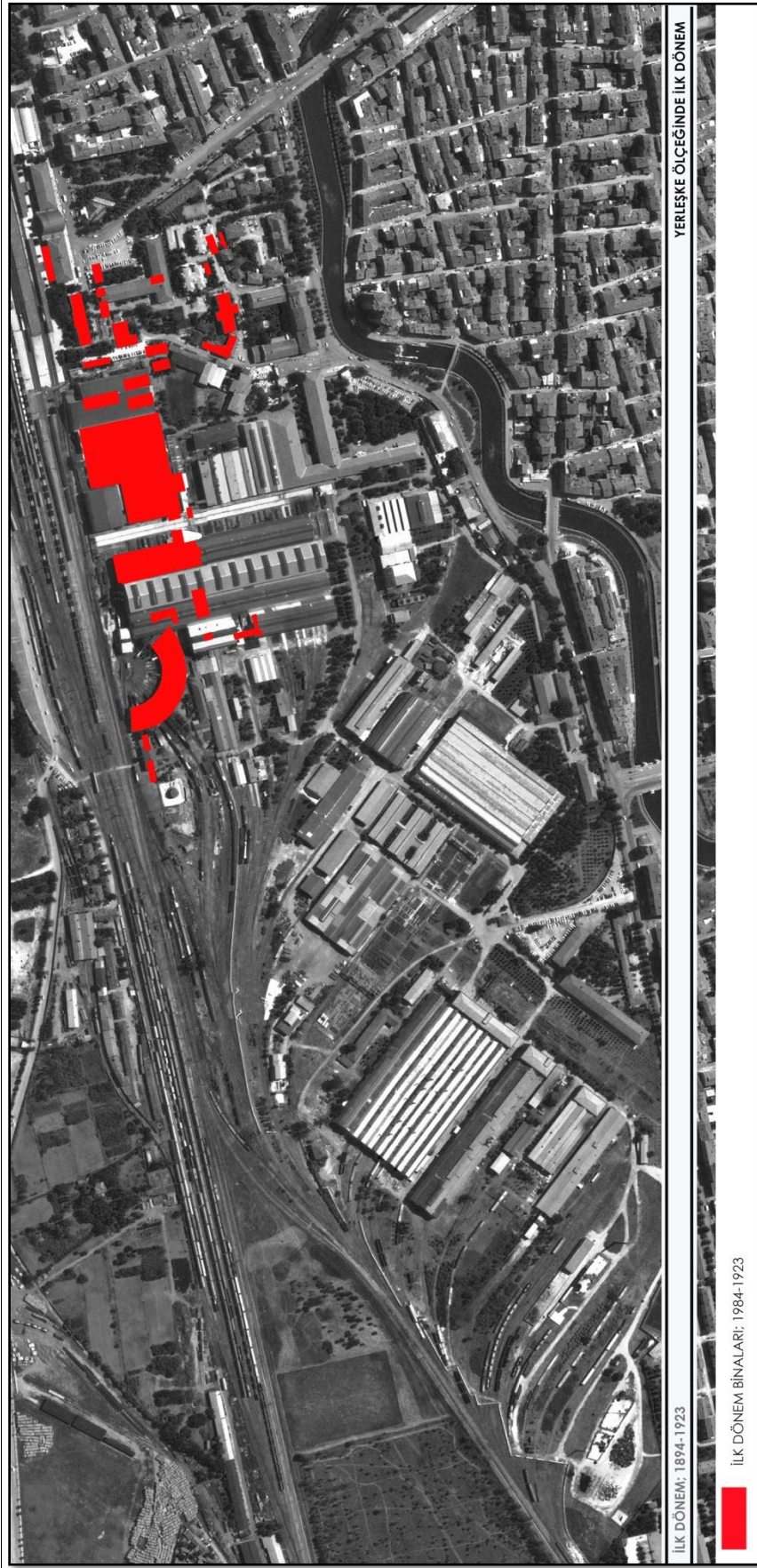


Şekil 4.33 Enine atölye (Berkmen, 1961).

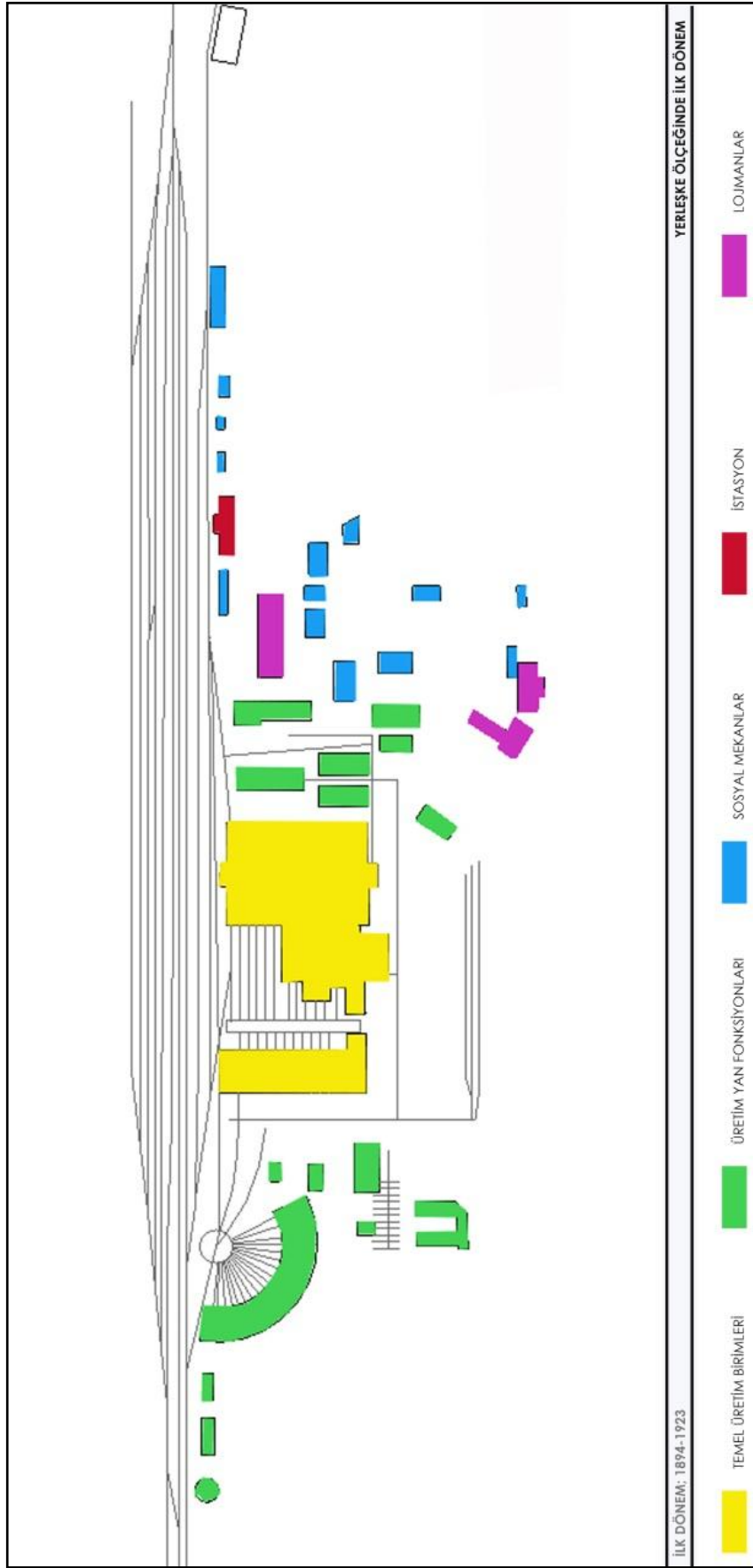


Şekil 4.34 Boyuna atölye (Berkmen, 1961).

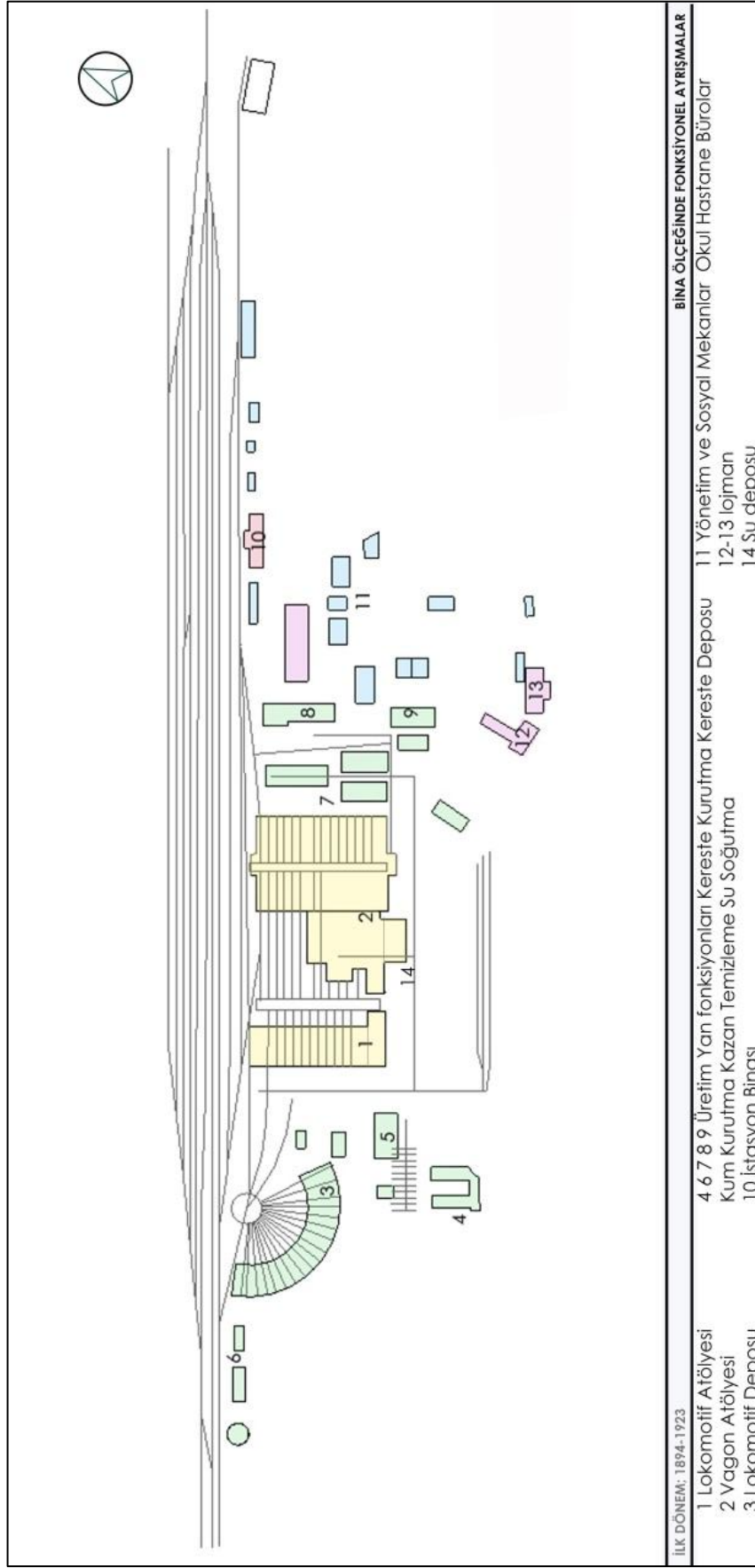
Yabancı sermayeli bir işletme olarak kurulan Kumpanya, demiryolu arazisinin içinde, tren istasyonu ile entegre çalışmaktadır. Fabrikada 420 kişinin çalıştığı bunlardan 98'inin Türk olduğu belirtilirken (Efe, a.g.e.) işçilerin kalanlarının Fransa ve Almanya'dan burada çalışmak üzere gelen (İki Demir Çubuk Belgeseli) mühendisler ve Müslüman ve Gayri-Müslim göçmenlerin olduğu tahmin edilmektedir. Bu dönemde ana üretim birimlerinin yanında üretime yardımcı birimler, lojmanlar, yönetime ait binalar ve az da olsa işçi kullanımına yönelik yemekhane gibi sosyal mekânların olduğu çıkarımı yapılmıştır.



Şekil 4.35 Eskişehir istasyonu ve atölyelerin kurulduğu yıllardaki mekan izlerinin günümüzdeki mevcut durumla çakıştırılması.



Şekil 4.36 Eskişehir istasyonu ve atölyeler, ilk dönem, fonksiyonel gruplama



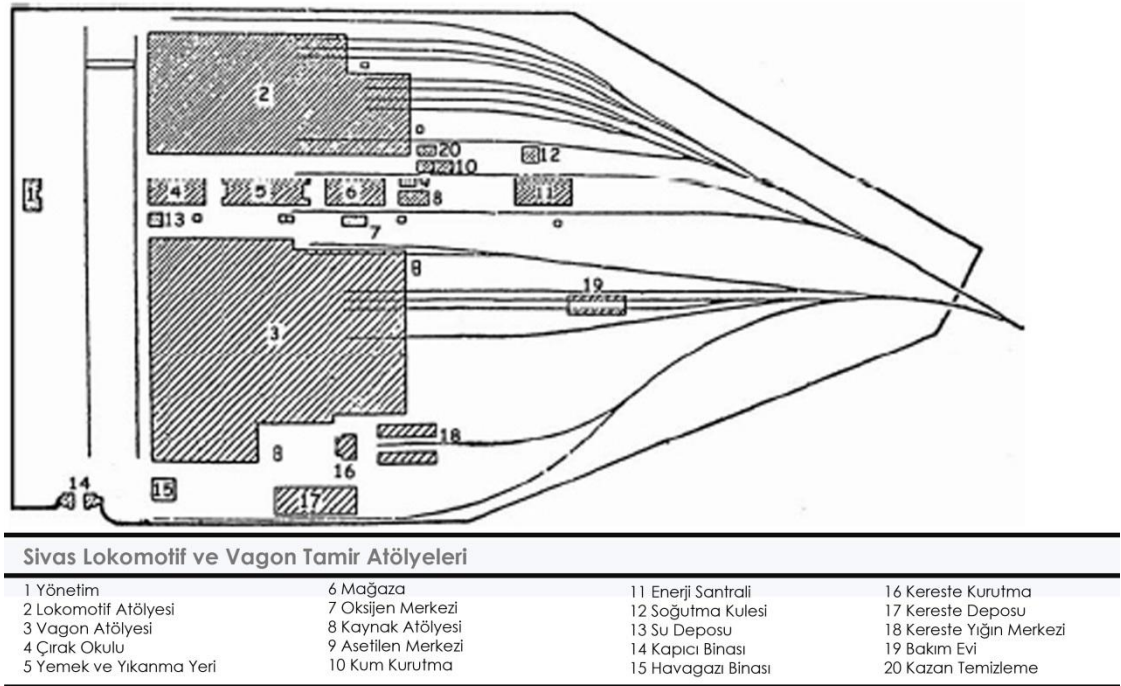
Şekil 4.37 Eskişehir İstasyonu ve atölyeler, ilk dönem 1894- 1923, bina ölçeğinde fonksiyonel ayrışmalar

4.2.2.2.1 *Yerleşke Ölçeğinde İlk Dönem; 1894-1923.* Kentin yerleşim alanlarının kuzey batısında bulunan Yerleşke'nin içindeki en yoğun kamusal kullanım bu dönemde istasyona aittir. İstasyon çevresinde istasyona ait yan fonksiyonlar, konutlar ve sınırlı da olsa sosyal donatıların olduğu düşünülmektedir. İstasyon ile Odunpazarı konut dokusunu birbirine bağlayan doğrusal hat bu dönemde oluşmaya başlamıştır ve atölyeler kısmının girişi de bu akstan beslenmektedir (Şekil 4.4). Dolayısıyla atölyelerin girişi için oluşan boşluk alanın güney doğusundadır. Odunpazarı ve istasyonu birbirine bağlayan yoldan atölyelere ulaşabilmek için iki ana yaya yolu planlanmıştır. Bunlardan biri İstasyon caddesinin güney paralelinden gelen hat diğeri ise Porsuk çayının yanından atölyelere ulaşan hattır.

Atölyelerin genel yerleşim planındaki doğu ve batı sınırları; istasyon ve C plan formu lokomotif deposu, kuzey ve güney sınırları ise, demiryolu ve Porsuk çayıdır. İstanbul-Ankara hattı raylarının güneyinde lineer uzanan arazide binalar genel olarak raylara dik olarak konumlandırılmıştır. Fonksiyonel gruplanması, birbirine paralel yerleşen ana üretim birimleri olan **lokomotif ve vagon atölyelerinin** domine ettiği, iki atölyenin arasında transportör boşluğunun bulunduğu, atölyeleri saran üretim yan birimleri ve kente yakın alanda sosyal mekânların örgütlendiği bir yerleşim biçimindedir. Binaların çalışma prensibi lokomotiflerin ve vagonların atölyelere alınması üzerine kuruludur. İstanbul-Ankara hattı raylarını dik kesen raylar ile hatta paralel yan raylar oluşturulmuş, atölyeler arasındaki boşluğa denk gelen, birbirine paralel rayların üzerinde bulunan kayar bir vinç yardımıyla atölyelere ağır parçaları taşımak üzerine kurulan **transportör** (transport hattı) ismi verilen bir sistem sayesinde lokomotif ve vagonlar atölyelerin içine aktarılmaktadır. Bakımı ya da tamiri yapılacak elemanlar park halinde, parçaları ise sökülerek ve küçük parçalar hareketli olacak şekilde bir program işlemektedir.

İlk dönem binalarına ait belgelerin hemen hepsi, Kurtuluş savaşı sırasında 1919 yılında işletmeyi işgal eden İngilizlerin, 1920 yılında buradan ayrılırken yanlarında neredeyse tüm önemli belgeleri götürmelerinden dolayı ulaşılmaz durumdadır. Bu bölüm için eldeki tek kaynak olan Merkez Atölye vaziyet planı (Şekil 4.51) üzerinden bir çalışma yapılmış bina lekeleri çıkartılmıştır. Cumhuriyet'in ilanından

sonraki yıllarda Eskişehir Atölyelerinin prototip oluşturduğu¹², kendisi gibi buharlı lokomotif teknolojisiyle kurulan ve bilgisine ulaşılabilen bugünkü ismiyle TÜDEMSAŞ (Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayii A.Ş., Sivas) Sivas Cer atölyeleri (1939) ile karşılaştırılarak varsayımlar üzerinden yorumlanmıştır. Sivas Cer Atölyesinin vaziyet planına ve binaların fonksiyonlarına bakılmış, o dönemde uygulanan teknolojinin mekanı biçimlendirışı incelenmiş ve bu kapsamda Eskişehir Atölyeleri hakkında çıkarımlar yapılmıştır.



Şekil 4.38 Sivas lokomotif ve vagon tamir atölyeleri (Berkmen, 1961).

2 ile 3 numaralı binalar sırasıyla lokomotif ve vagon atölyeleridir. Bu iki şube arasında, her ikisine birlikte hizmet eden yardımcı merkezler inşa edilmiştir. Bunlar 7 numaralı oksijen merkezi 9 numaralı asetilen merkezi, 8 numaralı kaynak atölyesi, 6 numaralı mağaza 5 numaralı yemek ve yıkama yeri, 4 numaralı çırak okuludur. Sadece lokomotif şubesine hizmet eden 10 numaralı kum kurutma yeri ve 20 numaralı kazan temizleme yeri, lokomotif şubesinin yanına ve yalnız vagon atölyesine hizmet eden 16 numaralı kereste kurutma yeri, 17 numaralı kereste deposu ile 18 numaralı kereste yığın merkezi de vagon atölyesinin yanına kurulmuştur. Bundan başka yük vagonlarına ayrılan ve atölye dışında olmak üzere

19 numara ile gösterilen bir bakım evi de tesis edilmiştir. Her iki şubeyi de besleyen 11 numaralı enerji santrali ile bunun 12 numaralı soğutma kulesi ve 13 numaralı su deposu da merkezi bir durumda tesis edilmiştir. İstasyona 1 numara ile gösterilen müdürlük bürosu, 14 numara ile gösterilen bir kapıcı binası ve 15 numara ile gösterilen bir havagazı binası eklenmiştir (Berkmen 1961).

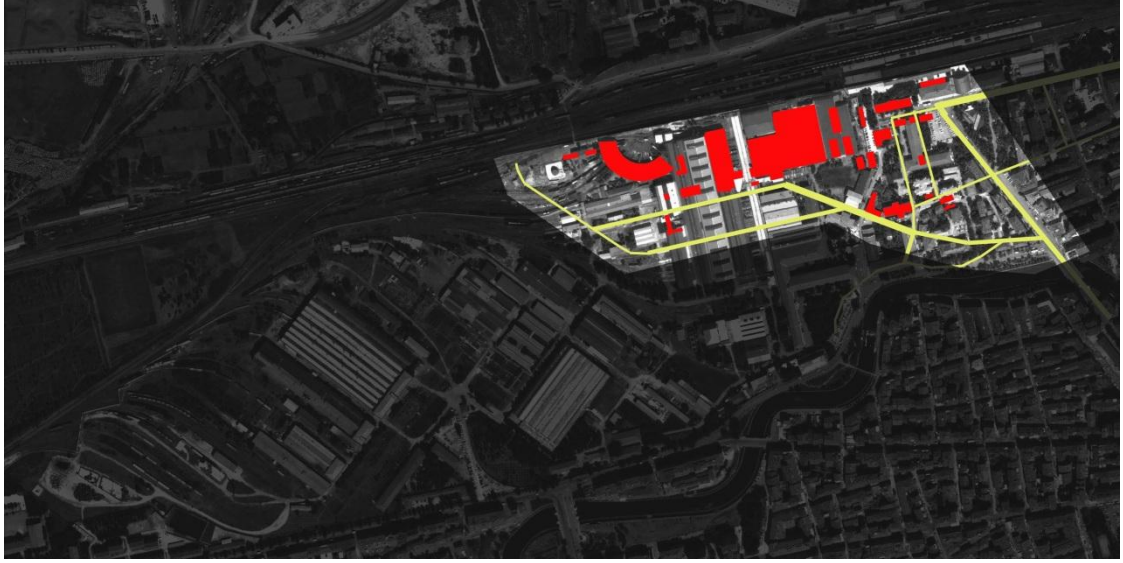
Sivas atölyeleri vaziyetine bakarak, Eskişehir atölyelerinde de, temel üretim fonksiyonuna sahip lokomotif ve vagon atölyelerinin birbiriyle paralel ve ilişkili olarak yerleşkedeki en hacimli yapılar olduğu çıkarımı yapılmıştır. Sivas yerleşkesinde açık transportör hattı lokomotif ve vagon atölyelerinin batı cephesine yüz vermişken, transportörün diğer kenarı açık alandadır. Vagon fabrikasının içinde de bir adet transportör bulunmaktadır. Lokomotif ve vagon atölyelerinin aralarında yardımcı üretim fonksiyonları konumlanmıştır. Aynı şekilde biri açık alanda diğeri ise vagon atölyesinde bulunan iki adet transportöre sahip Eskişehir’deki fabrikalarda transportörün atölyeleri örgütlemesi biraz farklıdır. Açık alandaki transportör lokomotif ve vagon fabrikalarının aralarına konumlanmış, yan üretim fonksiyonları ise onları sarmıştır. Demiryolu araçları açık alanda kullanılan, dış koşullardan korunmaya ihtiyaç duyulmayan araçlar olduğu için demonte, tamir ya da montaj sırasında tüm işlemlerin kapalı alanda yapılması zorunluluğu yoktur. Dolayısıyla üretim sırasında, açık alan-kapalı alan arasında yoğun bir ilişki görülmektedir. Sivas yerleşkesinde dikdörtgen plana sahip lokomotif deposu, Eskişehir’de C plan formunu almıştır. İki yerleşkede de lokomotif deposu raylardan ayrılan lokomotifi karşılayacak biçimde kurgulanan ilk yapıdır.

Sivas Atölyesi’nin görece geç dönemde kurulan bir atölye olarak üretim yan birimleri çoğaltılmıştır. Yine de buharlı lokomotif teknolojisi ihtiyaçları olan kereste deposu, kereste kurutmak ve depolamak için alanlar, marangozhaneler, üretim için ihtiyaç duyulan malzemenin temini için mağaza ve depo, işçilerin günlük ihtiyaçlarını karşılayacak yemek, dinlenme, barınma yerleri, genel olarak ayrı bir bina olarak inşa edilen WC’ler, su depoları ve soğutma kuleleri fonksiyonlarının Sivas atölyelerinde olduğu gibi, Eskişehir’de de bulunduğu çıkarımı yapılabilir. Ancak Cumhuriyet’in devlet sermayeli endüstri yaklaşımları kapsamında toplumcu

yön gözetilerek eğitim birimleri, sosyal mekanların eklendiği ve bir sistem dahilinde yeniden yapılanan demiryollarının ihtiyacını karşılayacak yol yapım atölyeleri ve elektrik santrali gibi çeşitlendirilmiş yan üretimlerle donatıldığı belirtilmeli, Eskişehir'deki tesisin ilk dönemde bu kadar geniş kapsamlı olmadığı vurgulanmalıdır.

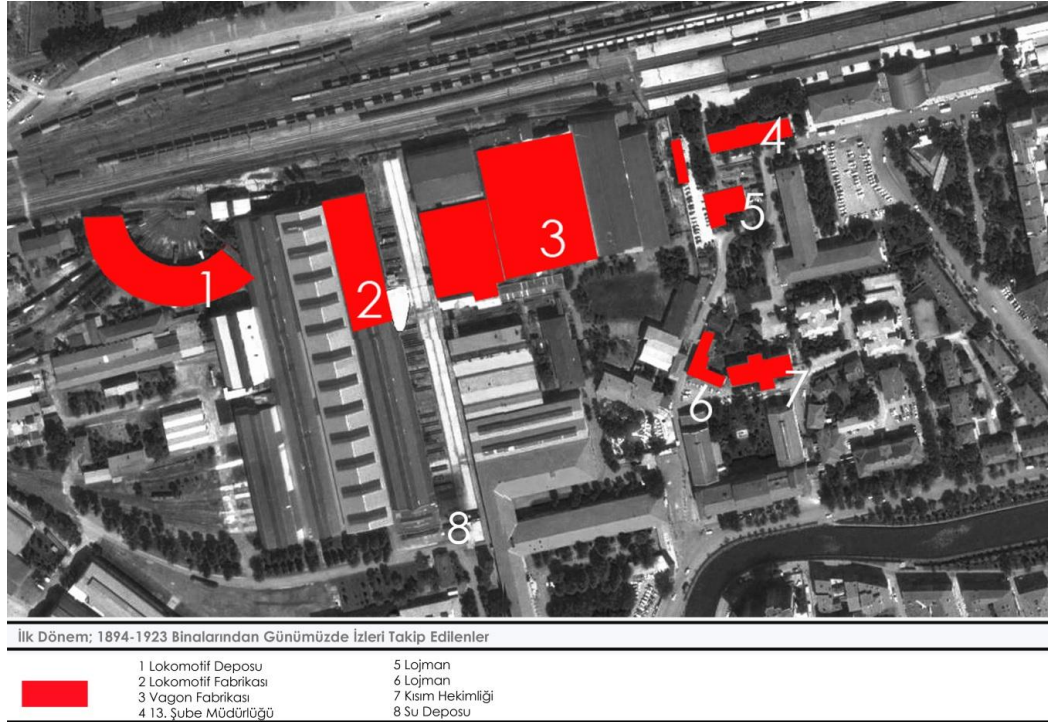
Bugünkü fabrikanın çekirdek kısmını oluşturan bu katmandan günümüze uzanan izler görülmektedir. Bunlardan ilki ana üretim birimleri olan lokomotif ve vagon fabrikalarıdır. Günümüze kadar yenilemeler ve eklemeler yapılarak oranları ve biçimleri değişse de, binaların izleri takip edilebilmektedir. Transportörün bulunduğu boşluk da aynı şekilde varlığını sürdürmeye devam etmektedir. Transportörün etrafında ona paralel raylar yeniden yapılaşma sırasında korunmuş ve binalar bu hatta göre konumlandırılmıştır. Transportörü dik kesen boşluk, bu ilk dönemde Vagon Fabrikasının güneyinde kalan ray boşluğu ile çakışmakta ve yine açık alan fonksiyonda kullanılmaktadır. C plan formuna sahip lokomotif deposu ve su deposu da varlığını sürdürmektedir. İlk dönemden aktarıldığı düşünülen bir diğer fonksiyon ise giriş açıklığıdır. Günümüzde kullanılan ana girişin hemen kuzeyinde kalan Toplantı Evinin bahçesine denk geldiği düşünülmekte olan dönemin giriş boşluğu, ilk dönemde yine yaklaşık aynı bölgede konumlanmaktadır. İlk dönem binalarının yetersiz kalması nedeni ile sonraki yıllarda atölyelerinde eklemeler yapılsa da yeni yapılaşmalar için girişten batı ve kuzeye uzanan hat bir boşluk olarak bırakılmış ve yeni yerleşme için bu hattın dışı seçilmiş, böylelikle ilk dönem vaziyetine ait dış yollarda izleri takip edilebilir hale gelmiştir.

Üretim kısmında durum böyle iken, kente yüz veren istasyon meydanı sabit kalmış, istasyon ve atölyeler arasında kalan alan üretim dışı yan fonksiyonlara ayrılmıştır. Günümüzde de bu alan aynı fonksiyonla kullanılmaktadır; konut, hastane ve sosyal donatı alanları gibi programlar için ayrılmıştır. İstasyon çevresinde büro, sosyal donatı ve lojman olarak yapıldığı tahmin edilen bazı yapıların da bu döneme ait olduğu düşünülmektedir. Bunlardan bir kısmı varlığını sürdürmektedir.



Şekil 4.39 İlk Dönem'e ait bina izleri ve yolların günümüzdeki vaziyete aktarılması.

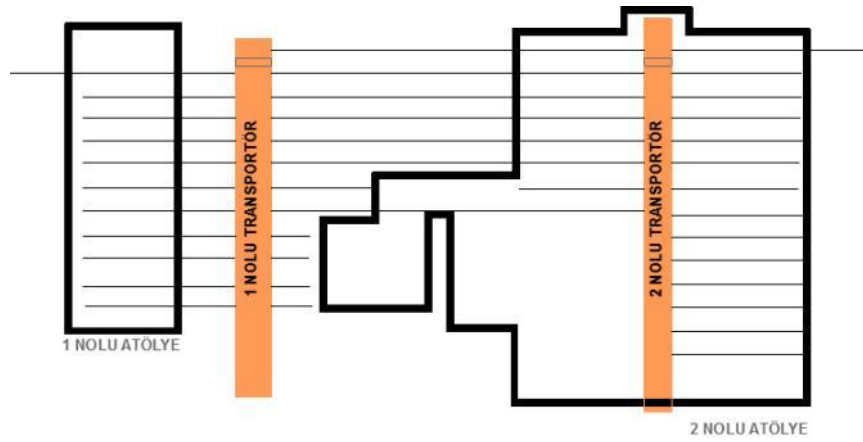
4.2.2.2.2 Bina Ölçeğinde İlk Dönem. Kurulduğu döneme ait olarak yalnızca bir vaziyet planına erişilebilen Kumpanya yerleşkesi için her binanın, bina ölçeğinde tanımlı verilerine ulaşamamıştır. Araştırmanın bu kısmında, erişilen vaziyet planı ile günümüz izleri karşılaştırılarak bu dönemden kaldığı tespit edilen bazı yapılar ve ana üretim binalarının dökümü yapılmaktadır.



Şekil 4.40 İlk Dönem binalarından günümüzde izleri takip edilenler.

Bu kapsamda, temel üretim birimleri, lokomotif atölyesi/fabrikası (2) ve vagon atölyesi/fabrikasıdır (3). Üretime yardımcı fonksiyonlardan izleri takip edilebilenler transportör hattı (T), lokomotif deposu(1) ve su deposudur(8). Bunların dışında lojman yönetim ya da sosyal mekânlar olarak işlevlendirildiği düşünülen istasyon çevresi binaları (4), (5), (6), (7) bulunmaktadır. Bilgisine kısıtlı da olsa ulaşılabilen gar binası da incelenmektedir.

A) Temel Üretim Birimleri



Şekil 4.41 İlk dönemde kullanılan transportörler: 1nolu atölye lokomotif atölyesi, 2 nolu atölye vagon atölyesi.

Lokomotif ve vagon atölyesi olarak 2 ana üretim biriminden oluşan fabrika, önceki kısımda belirtilen enine tamir sistemine göre oluşturulmuş, enine atölyeler sınıfına girmektedir. Batı kısmında olan Lokomotif Atölyesi, doğuda olan ise Vagon Atölyesi olduğu düşünülmektedir. Atölyeler arasında transportör boşluğu bulunmaktadır.

- Lokomotif Atölyesi

Günümüze ulaşmayan İlk Dönem Lokomotif Atölyesinin (Şekil 4.40-2), günümüzde de aynı işlevle kullanılan fabrikanın transportör hattına yakın olan holünün kuzey ucunda bulunduğu tespit edilmiştir.

- Vagon Atölyesi

Osmanlı Döneminden beri hala ayakta ve kullanılır durumda olan tek üretim birimi vagon atölyesidir (Şekil 4.40-3). Hollerden oluşan atölye günümüzde Elektrik Makinaları Fabrikası olarak kullanılmaktadır. Lokomotif fabrikası ile paralel rampalara dik konumlanmıştır. Yığma taş tekniğinde inşa edilen atölyeler aydınlık fenerli ve kırma ahşap çatılıdır (Günümüzde ahşap çatı makaslarının bir kısmı çelik ile değiştirilmiştir).

B) Üretim Yan Fonksiyonları

Üretim yan fonksiyonları ana üretim birimlerinin doğu batı ve güneyinde, onları saracak biçimde konumlanmaktadır.

- Transport Hattı (Transportör)

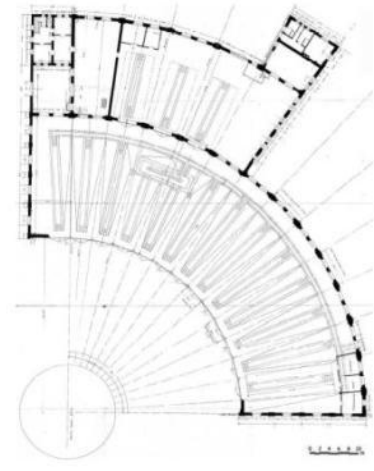


Şekil 4.42 1 nolu transportör hattı, 2011.

Bir tanesi günümüzde de varlığını koruyan iki adet transportör hattı (şekil 4.41) yerleşkenin vaziyet planında işaretlenmiştir. Üzerinde işlem yapılacak lokomotif

ulaşım için kullanılan raylardan binaların içerisine alınması amacıyla transportör olarak tanımlanan raylı kısma alınır. Transportör sayesinde vagon ve lokomotifler istenilen atölyeye girebilmektedir. Transportörlerden bugün varlığını sürdüren açık alanda kullanılan 1nolu taransportördür. Lokomotif atölyesi ve vagon atölyesi arasında bulunmakta ve atölyeler arası çalışmaktadır. 2 nolu transportör hattı ise vagon atölyesinin içindedir ve bu atölyeye hizmet verir.

- Lokomotif Deposu

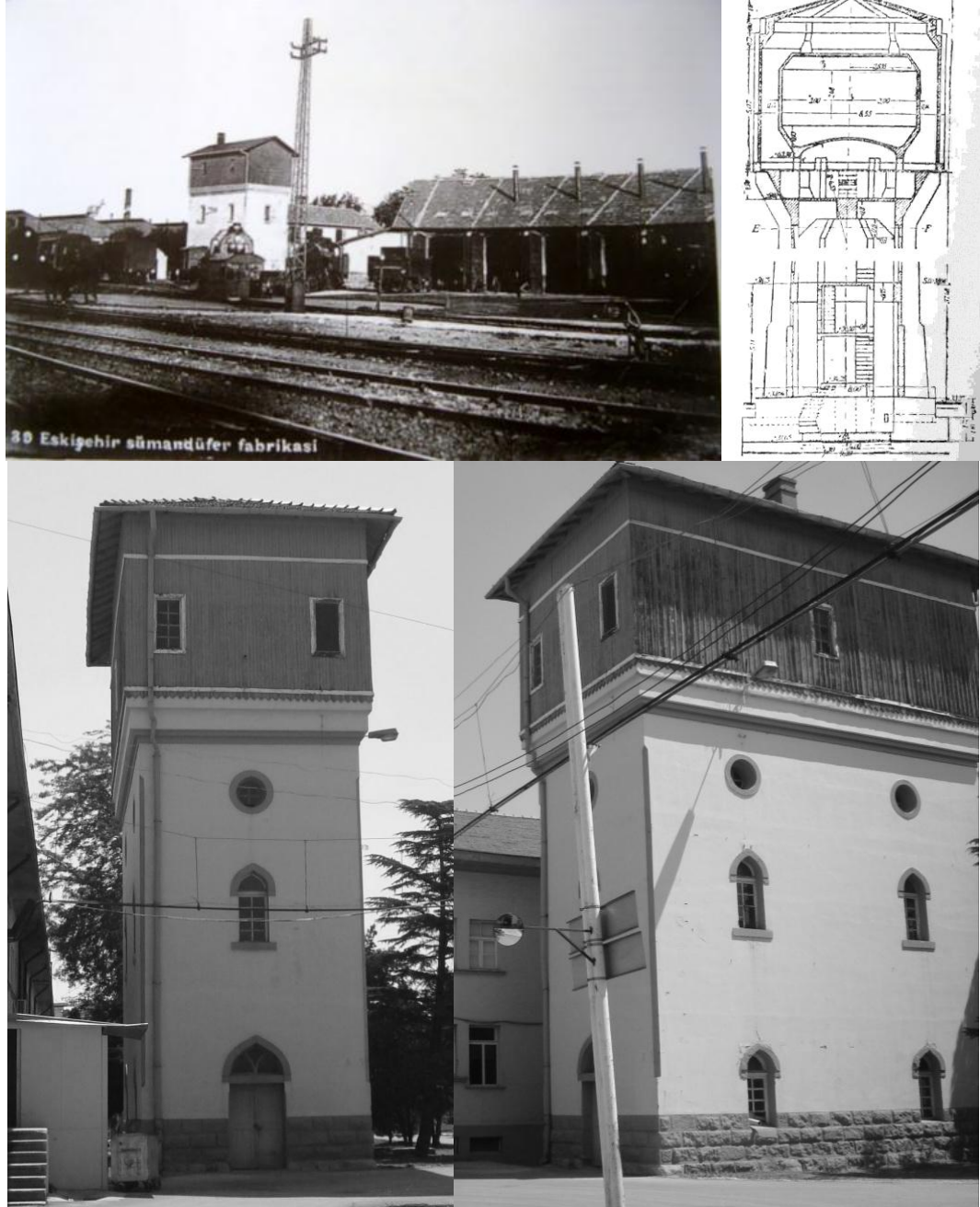


şekil 4.43 Lokomotif deposu, 2011 solda. Sağda Adana istasyonundaki dairesel lokomotif deposu planı (TCDD Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi'nden aktaran Yıldız, 2008).

Dikdörtgen, tam daire ve yay biçiminde çeşitlerinden Eskişehir özelinde C yay biçiminde planlanan lokomotif deposu özgün plan şeması ile her döneme ait vaziyet planlarında rahatça okunabilmektedir (şekil 4.40-1). Lokomotif fabrikasının batısında ray hatlarının hemen güneyinde bulunmaktadır. Yay biçimindeki depoların avantajı, bir hat üzerinde yalnız bir lokomotif bulunmasından dolayı bakım ve tamir işlerinin kolay yapılması olarak görülmektedir. Bakım ve tamirlerin bağlı bulunduğu rejime göre lokomotiflerin bakımı bir sonraki sefere hazırlanması ve küçük tamirleri, hareket merkezleri olan istasyon alanlarında inşa edilen lokomotif depolarında yapılmaktadır. Bu depolarda lokomotiflere yağ ve diğer malzemelerin verilmesi, ocak, küllük ve duman odasının temizlenmesi, lokomotif ve tenderin yıkanması ve her sefer sonunda bu ikisinin gözden geçirilerek kusurlarının giderilmesi, tespit edilen zamanlarda kazanların yıkanması, buhar silindir ve çekmecelerinin sklp

gözden geçirilmesi ve kusurlarının giderilmesi gibi işler yapılmaktadır (Berkmen, 1962).

- Su Deposu



Şekil 4. 44 Su deposu üstte (Atuk, 2002)- Betonarme depo kesiti (Berkmen, 1961)Su deposu, altta günümüzdeki durumu, 2011.

Biri lokomotif atölyesinin yanında diğeri ise transportör boşluğunun güney ucunda bulunan iki adet su deposu tespit edilmiştir. İşaretlenen su deposunun (Şekil 4.40-5) onarım geçirdiği tespit edilmiştir (Özaslan, Özkut, Karaaslan, 2009). Su depolarının yapım amacı şu şekildedir: Buharlı lokomotiflerin hareketini sağlamak için kullanılan buhar, lokomotif kazanındaki suyun ısıtılmasıyla elde edilir. Lokomotifin kullandığı buharın bir kısmının sürekli olarak dışarı atılması sonucunda belirli aralıklarla lokomotide su takviyesi yapmak gerekir. Buharlı lokomotifler arkalarında çektikleri tender bölümlerinin içine ihtiyaç duydukları suyun bir kısmını beraberlerinde götürebilmektedirler. Tender hacimlerinin de sınırlı kapasitelerde olması gerekli görülen istasyonlarda lokomotide su ve kömürün sağlandığı tesislerin inşasını gerekli kılmıştır. İnşa edilen su hazneleri aynı zamanda istasyonun bulunduğu alanın su ihtiyacını da karşılayabilmektedir (Berkmen, age).

C) İstasyon

Tamir atölyeleri önemli bir kavşak niteliğindeki Eskişehir istasyonu ile entegre çalışmaktadır. Eskişehir istasyonunun ulaştırma ve taşıma yönünden özelliği, **yakın ve orta** aralıklı merkezlere dağıtma ve gerçek bir transit merkezi oluşu ile karakterize edilebilir (Kayırı, 1949). İstasyon binaları, kolektif kullanımı esas alan ve yeni gündelik pratikler yaratan (işe trenle gitme, tren saatine yetişme, toplanma, bekleme, bekleme sırasında yeni insani ilişkiler geliştirme, vb.) bir kamusalılığı ülke genelinde yaygınlaştırır (Arıtan, 2007). Eskişehir istasyonunun 1892 yılında inşası, bu bağlamda kentin gelişimi açısından birçok yeniliğin başlangıcı olması sebebiyle bir kırılma niteliğindedir ve istasyon bu bağlamda simgesel bir anlam taşımaktadır.

Genel olarak giriş, bilet alma, bagaj verme, tren bekleme gibi programlar içeren yolcu binalarında, gişeler, bagaj yeri, bekleme salonu, büfe, vb. bulunmaktadır. Bunlardan başka, personele ait odalar, haberleşme odası, makasçı odası, WC'ler gereklidir (Bozkurt, 1988, s.151). Eskişehir istasyonunun da bu programı genel olarak sağladığı düşünülmektedir. Demiryolu arazisinin yerleşmeye yakın tarafında konumlanan istasyon, önündeki açık alanla birlikte iki cadde ile yerleşim merkezine

bağlanır. Bu caddenin biri bugünkü İstasyon Caddesi değeri de M.K. Atatürk Caddesidir.



Şekil 4.45 Eski istasyon binası (Atuk 2002).

Aksiyel simetrik plana sahip ilk istasyon binasında üç açıklıklı vurgulanmış bir giriş ve diğer fonksiyonların bulunduğu iki yan kol bulunmaktadır. Üçlü cephe düzeni, kemerli pencereleri ve kırma çatısıyla yerli kullanımları olsa da; sade, süsten arınmış bir cephesi olan yapı rasyonel planlama ilkelerinin uygulandığı ilk Eskişehir yapılarından olma özelliğine sahiptir.

İstasyon binası ve yanında idari binalar inşa edilmesi, istasyon ve çevresinde yeni yapılaşmalara öncü olmuştur. Konut dokusunun bulunduğu güneydeki Odunpazarı bölgesinde camilerin üstlendiği toplanma noktası, sınırlandırılmış açık alan oluşturma işlevi istasyon binasının önüne taşınmış, **böylelikle yeni olmayan bir kullanım biçimi yeni olan bir yapı programı ile karşılanmış ve dini bir yapı yerine bir ulaşım yapısına işlevsel bir aktarma yapılmıştır. Bu aktarım kentin mekânsal organizasyonunu etkileyen ilk modern karşılaşmadır.**

D) Sosyal Mekânlar ve Lojmanlar

Ana üretim birimlerinin batı kısmında istasyon ile sınırlanan parselde yoğun olarak bulunmaktadır. Hastane, yemekhane gibi sosyal kullanımların ve barınma fonksiyonlarının olduğu düşünülen istasyon çevresi binalardan günümüz kalanlar (Şekil 4.39-4-5-6-7) numara ile işaretlendirilirken, bu dönemde bir de okul yapısının olduğu bilgisine ulaşılmıştır.

- Okul

1896 tarihinde istasyon civarında bir Alman okulunun açıldığı bilinmektedir. Alman okulu, çalışanlara Almanca öğretmek ve Alman kültürünü yaymak için kurulmuştur, 108 öğrencisinden 87'si şirket memurlarının çocuklarıdır. Bu dönemde açılan bir diğer okul ise kızlara dinsel eğitim veren rahibe okuludur. Rahibe okulunun öğrencilerinin çoğu demiryolunda çalışan ailelerin çocuklarıdır. Öğrencilerin çoğu Gayri-Müslim'dir (Şenol, 1994).

- İstasyon Çevresi Diğer Yapılar



Şekil 4.46 İstasyon çevresi lojman ve büro olarak kullanılan bina 4 numara ile işaretlendirilmiştir.



Şekil 4.47 (5) Günümüzde TCDD müzesi olarak kullanılmaktadır, 2011.



Şekil 4.48 (7) Günümüzde yatakhane ve kısım hekimliği olarak kullanılmaktadır, 2011.



Şekil 4.49 (6) Günümüzde lojman olarak kullanılmaktadır, 2011.

4.2.2.1.3. *İlk Dönem; 1894-1923 Arası Dönem'in, Modernleşme Kriterleri Bakımından Değerlendirilmesi. Rasyonellik:* Üretim mekânları öz itibariyle rasyonel bir planlamanın sonucunda üretim biçimlerinin somutlaştığı mekânlardır. Üretilbilir

ve tekrarlanabilir olmaları evrensel bir rasyonelliğin göstergelerindendir. Geometrik formu bakımından analitik, ortogonal planlı, büyümeye elverişli, sadece belirlenmiş bir işlevi yerine getirebilmek üzere kurgulanırlar, hatta taşıyıcıları ve üretimi sağlayacak yönlendiricilerin dışında diğer tüm fonksiyonlardan arınarak, adeta soyut/nötr bir yapıya sahip oldukları söylenebilir. Bu soyutluk biçimsel estetik yönünden arınmayı da getirmektedir. Bu anlamda ilk dönem yapıları için, geleneksel biçimlerden tamamen kopuş görülmesi de sadeleşme görülmektedir. Arazi bölümlenişi, asal geometrilerin kullanımı ve Avrupa’ da ortaya çıkan bina tipolojilerinin burada uygulanması, rasyonelliğin ifadelerindendir.

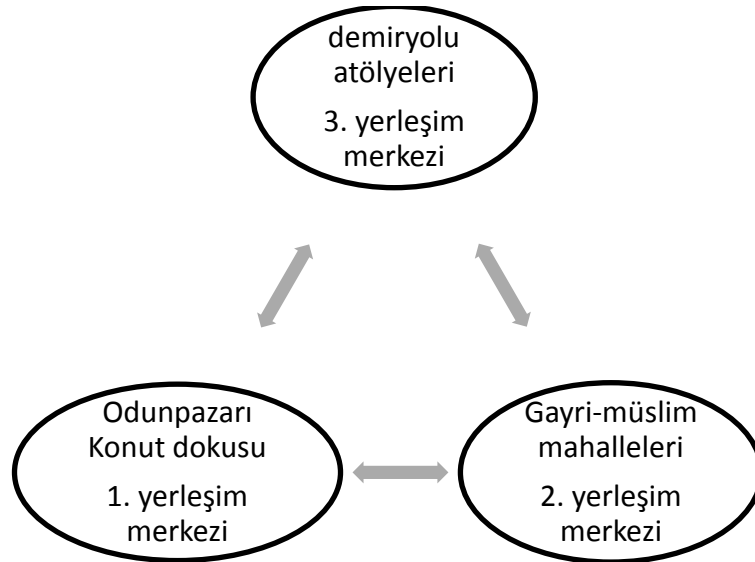
Fonksiyonellik: Yerleşke ölçeğinde istasyon ve onun batısında kalan fabrika, etraflarına topladıkları işlevler için belirleyici olmuşturlar. Yerleşkedeki binalar birbirleriyle üretim odaklı interaksiyon içinde bulunmaktadır. Örneğin transport hattı lokomotif ve vagon fabrikaları arasında bağlantı kurmuş ikisinin beraber işlemlerini sağlamıştır. Yapı programları içe dönük değil iş birliği içinde çalışan makineler gibidir. Bina ölçeğinde ise; üretim yapıları olması nedeniyle en baskın nosyon olan fonksiyonalizm, diğer yapılarda da ihtiyaca yönelik ekonomik çözüm sunma anlamında okunmaktadır.

Sekülerleşme: Dine mesafeli durma ve kadın erkek ortak kullanım anlamında (Arıtan, Karatosun, 2010) istasyon ve fabrikalar geleneksel yaşantının kırılmasında, yaşam biçimini dönüştürmeleri bakımından seküler özelliktedir.

Üretim odaklı yeni yaşam tarzı: Yeni bir üretim biçimi olan endüstri ile büyük sayıdaki kişinin tanışması atölyeler sayesinde gerçekleşmektedir. Endüstrileşme, fabrikada çalışmak üzere Alman ve Fransız ailelerin kente göçüne neden olmuş, savaş ve mübadele dışında yeni bir göç nedeni oluşmuştur.

İmtiyaz sahibi Almanların ‘Hububat Yolu’ olarak gördükleri demiryolu güzergâhının üzerinde bir toplama merkezi olan Eskişehir’de, çevredeki tarımı artırma politikaları sonucunda uygun fiyatta tarım makineleri satılmış bu sayede tarımsal üretimde de artış yaşanmıştır.

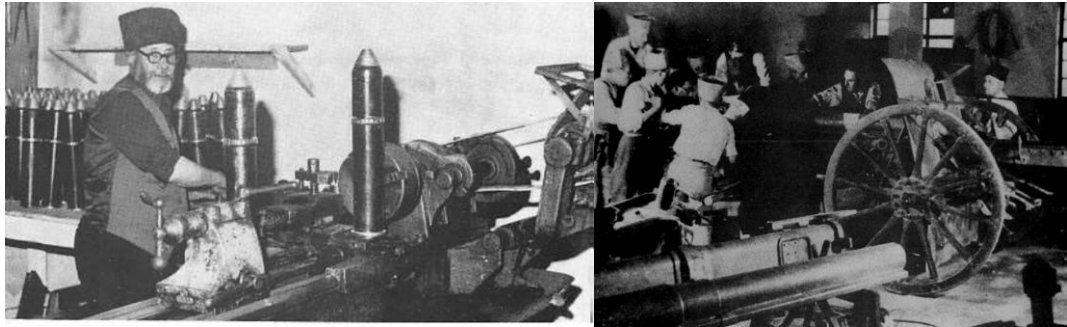
Kentleşme: Konut grupları olan Türk mahalleleri ve Gayri-Müslim mahalleleri 2 merkez, ticaret fonksiyonu ise iki merkez arasında bağlayıcı bir durumdadır. Üretim biçimi çoğunlukla zanaat olup, ticaret bu doku içinde tarım ise kent çeperlerinde yer alırken istasyonun gelmesiyle açılan fabrikalar, zaten var olan iki merkeze alternatif bir büyüme noktası olarak etrafını çevreleyen alanı yapılaşmaya açmış ve üçüncü bir merkez olmuştur (Şekil 4.1). Kent merkezinden görece uzakta olan yerleşke, etrafını biçimlendirecek verileri de barındıran içe dönük yeni bir yerleşim alanı olarak kentin kuzey batısında bir lekedir. Bu dönemde istasyon binası kente giriş/geçiş yapan kullanıcıları karşılama noktası olarak, etrafında restoran, oteller ve ticarethaneler ile yeni bir yapılaşma alanı oluşturmuştur. Bunun yanı sıra atölyelerde çalışmaya gelen Fransız ve Alman ailelerin ve Osmanlı Rus savaşından sonra kente yerleşen göçmenlerin ikamet ve okul ihtiyacı doğmuş ve bu ihtiyacı karşılamak üzere yine istasyon çevresi seçilmiştir. 3 merkezli yeni durumu birbirine bağlayacak yeni yolların oluşumu bu dönemde başlamış, Osmanlı'dan kalma Odunpazarı konut dokusu ve demiryolu atölyeleri doğrusal bir yolla (bugünkü adıyla M. K. Atatürk Caddesi) bağlanmıştır.



Şekil 4.50 19. yy sonu Eskişehir makro formunda merkezler.

4.2.2.2 Cumhuriyet Birinci Dönemi; 1923-1960 Arası Dönem

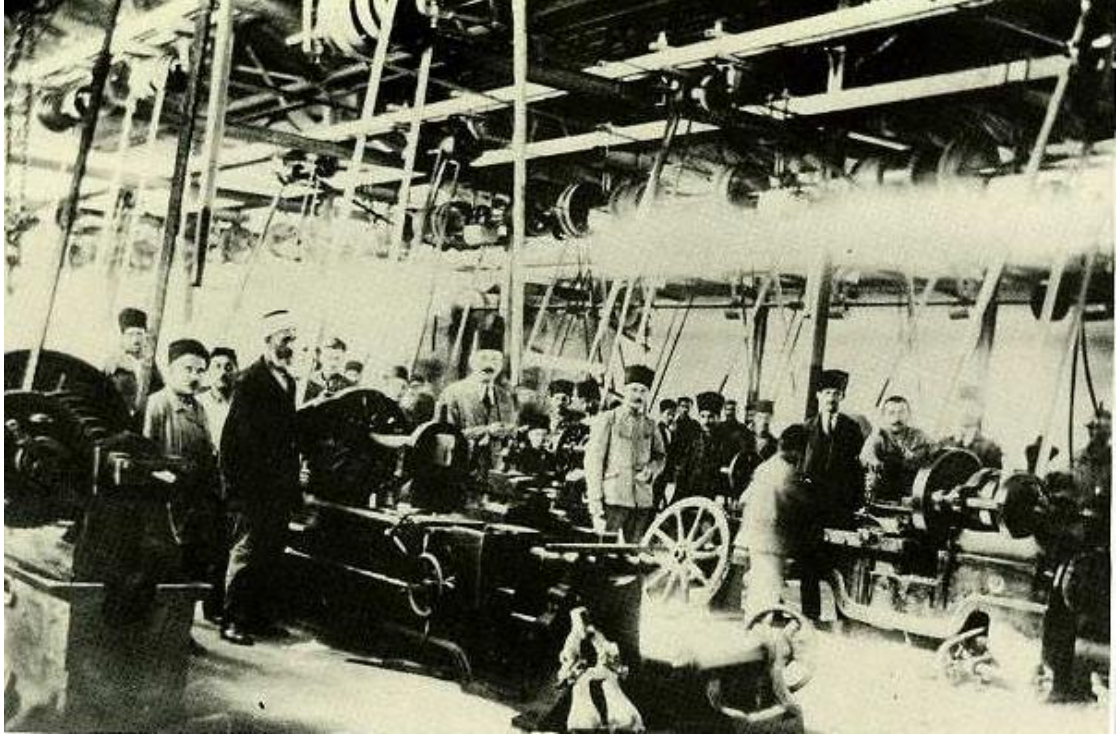
Anadolu'nun işgali sırasında 1919'da İngilizler¹³ tarafından işgal edilip işletilen **Anadolu-Osmanlı Şimendüfer Kumpanyası** 20 Mart 1920'de Kuva-i Milliye tarafından geri alınır ve **Eskişehir Cer Atölyesi** ismini alır (Soysal, 1994). Kurtuluş Savaşı'nda kullanılmak üzere çeşitli ateşli ateşsiz silahların yanı sıra, Tophane'den gelen ustaların da katkılarıyla vagon akslarından bozularak top kamaları üreterek Ulusal Kurtuluş Savaşı'nın en önemli muharebelerinden olan Sakarya Muharebesi'nin kazanılmasında rol oynamıştır. (Ordu makina ve tamir endüstrisi 'İmalat-ı Harbiye Mektebi' denilen askeri sanayi okulu elemanları ile İmalat-ı Harbiye fabrikaların yetiştirdiği usta ve işçilerle beslenmekte idi. Kurtuluş savaşı başlarında Eskişehir' de bulunan İmalat-ı Harbiye ustaları tarafından savaşta kullanılmak üzere kaması olmayan toplara kama yapılmış ve kullanılır hale getirilmiştir.) 1920'de bu kez Yunanlıların eline geçen atölye iki ay içinde tekrar geri alınır (Şenol, 1994).



Şekil 4.52 Kurtuluş Savaşı sırasında top kaması ve cephanesi üretimi (Şenol, 1994, s.17-19).

...23 Mart 1920 de Heyeti Temsiliye'nin İstanbul'un işgaline karşı aldığı tedbire dayanarak yabancı askeri birliklerin ellerinden silahların alınması veya uzaklaştırması kararı kapsamında verdiği emirle Eskişehir'deki İngilizlerin üzerine 24'üncü fırkayı göndermiştir. Eskişehir'deki İngilizler ise fırka gelmeden 21 Mart 1920 de şehri terk etmişler ve giderken 13 lokomotif, yüzden fazla vagon ve işletme kasasındaki parayı da beraberlerinde götürmüşler. Böylelikle; 23 Mart 1920 de İngilizlerin bir iskelet halinde bıraktığı Eskişehir İşletmesi Eskişehir, Kütahya ve Konya sancaklarından sağlanan 16 bin Liralık sermaye ile yeniden kurulmuştur.

Dokuz kişilik bir heyet tarafından işletilecek bu işletme Haydarpaşa'dan kalan 'Merkez İşletme Müdürlüğü' nün tüm yetkilerine sahip kılınmıştı. 23 Mart 1920 yılı Ulusal Demiryolculuğumuzun temelini atıldığı gündür (Özdemir, 2000, s.67).



Şekil 4.53 Kurtuluş Savaşı sırasında savaş malzemelerinin üretildiği atölyeye (Şenol, 1994, s.16).

1920'de Haydarpaşa'dan aldığı ve ileride Ankara'ya aktarılacağı 'Merkez İşletme Müdürlüğü'nün genel merkezi olma görevi, devletin üstlendiği yeni 'ulus-devletin inşası' sürecindeki ilk rolüdür.

Heyeti Temsiliye' nin yayınladığı emirlere göre Ankara-Sivas Dar Hat İnşaat ve İşletme Müdür Vasfi Bey, Anadolu Şimendiferleri Askeri Müfettişliğine ek görevle atanmış ve 25 Mart 1920 tarihinde göreve başlamıştır. Vasfi Bey göreve başladıktan sonra 20'nci Kolordu Komutanlığına verdiği raporda işletmenin durumunu aktarmıştır:

...Anadolu Demiryolları Şirketinde idare başında bulunan kişilerle diğer görevlilerin, yabancı devletlerin siyasi taraftarlığı ile ithamlarını gerektiren bir durumlarının görülmediğini, hepsinin kendiliklerinden ve istekleriyle görevlerini

sürdürdüklerini, kendilerine düşen görevleri iyi bir şekilde yapmaya niyetli oldukları kanısına varıldığını belirtmiştir. Vasfi Bey, bu nedenlerle İngilizlerle gitmeyip görevi başında kalanlardan Fabrika Müdür yardımcısı Kolaro Efendi'nin Fabrika Müdürü; Hareket Müfettişi Harilaos Efendi'nin Hareket Başkanı; Eskişehir-Ankara arası sürekli onarımlar mühendisi Manas Efendi'nin Sürekli Onarımlar Başkanı; Baş Makinist Bahaettin Efendi'nin Cer İşleri Müdürü; o sırada Eskişehir'de bulunan Gelirler Müfettişi Ayanidis Efendi'nin de Teftiş ve Hasılat ve Muhasebe Müdürü olarak atandıklarını bildirmiştir. (Bu azınlıklardan Manas Efendi Ermeni, diğerleri Rum'dur, Kolaro'nın Yunan uyruklu olduğu anlaşılmıştır.) (Gürel'den aktaran Dinç, 2009. s.78)

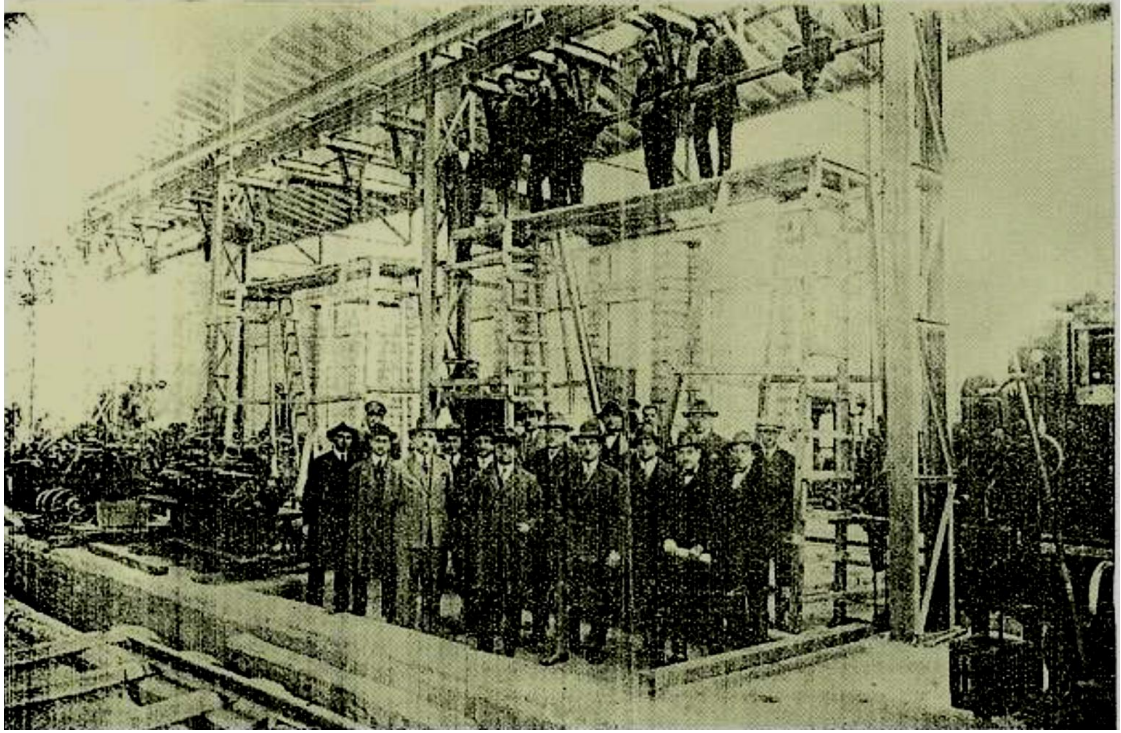
Bu rapora göre, işletmede, Eskişehir'deki Türk halkını ve Gayri Müslimleri beraber çalışmaya teşvik ederek endüstri kültürü anlamında bir aktarma sağlandığı ve Gayri Müslim yerli nüfusa olan itimadın sürdüğü görülmektedir.



Şekil 4.54 Lokomotif deposunun önünde (TÜLOMSAŞ Arşivi).

Cumhuriyetin ilanının ardından demiryollarının, Bilgin'in aktardığı '**modernleşme projesinin omurgası**' olma niteliğini kazanması ve bu fabrikanın da

omurgayı besleyen en önemli endüstri kuruluşu olması sebebiyle, Erken Cumhuriyet Dönemi yeni bir kimlik kazanma ve hızla gelişme faaliyetlerini beraberinde getirmiştir. Ülke ulus mekânı haline getirilmeye çalışılırken öncü bir misyona sahip olan demiryolu işletmesi de Cumhuriyet öncesinde başladığı modernleştirici öğretisini bu sefer devletin iradesiyle yerine getirmeye devam etmektedir.



Şekil 4.55 Osmanlı'dan devir alınan işletmenin Türkler tarafından yeniden inşaatı (Şenol, a.g.e., s.20).

Cumhuriyet'in ilanının ardından demiryollarının millileştirilmesi en önemli ilk adımlardan biri olarak görülürken, millileştirme bu fabrika için de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Osmanlı Şimendifer Fabrikası olarak da bilinen Eskişehir Cer Atölyesi, 24 Mayıs 1924 yılında 506 sayılı kanunla devletleştirilmiştir. Artık tüm yurttan yeniden inşa süreci başlamış ve devir alınan bu atölyeler devlet demiryolu politikalarının uygulanabilmesi için elde var olan en önemli merkezlerden biri haline gelmiştir. Cer Atölyesi 1923 yılında 8000 m² alana sahiptir (Şenol, 1994).

1925'ten 1928'in sonuna kadar, demiryollarının genişletilmesine paralel olarak, montaj atölyesi, kazanhane, çarkhane, marangozhane, köprü, demiryolu makası, kantar ve yol emniyeti ile ilgili malzemeleri üretebilecek birimler hizmete girmiş, bu

konularda dışa olan bağımlılığın azaltılması yolunda büyük adımlar atılmıştır. Bu dönemde Eskişehir Cer Atölyesinde, 20 mühendis 300 işçi ve memurdan oluşan çalışma kadrosu ile yılda 3-4 lokomotif ve 30 adet yolcu ve yük vagonu tamiri gerçekleştirilmektedir (Şenol, a.g.e).

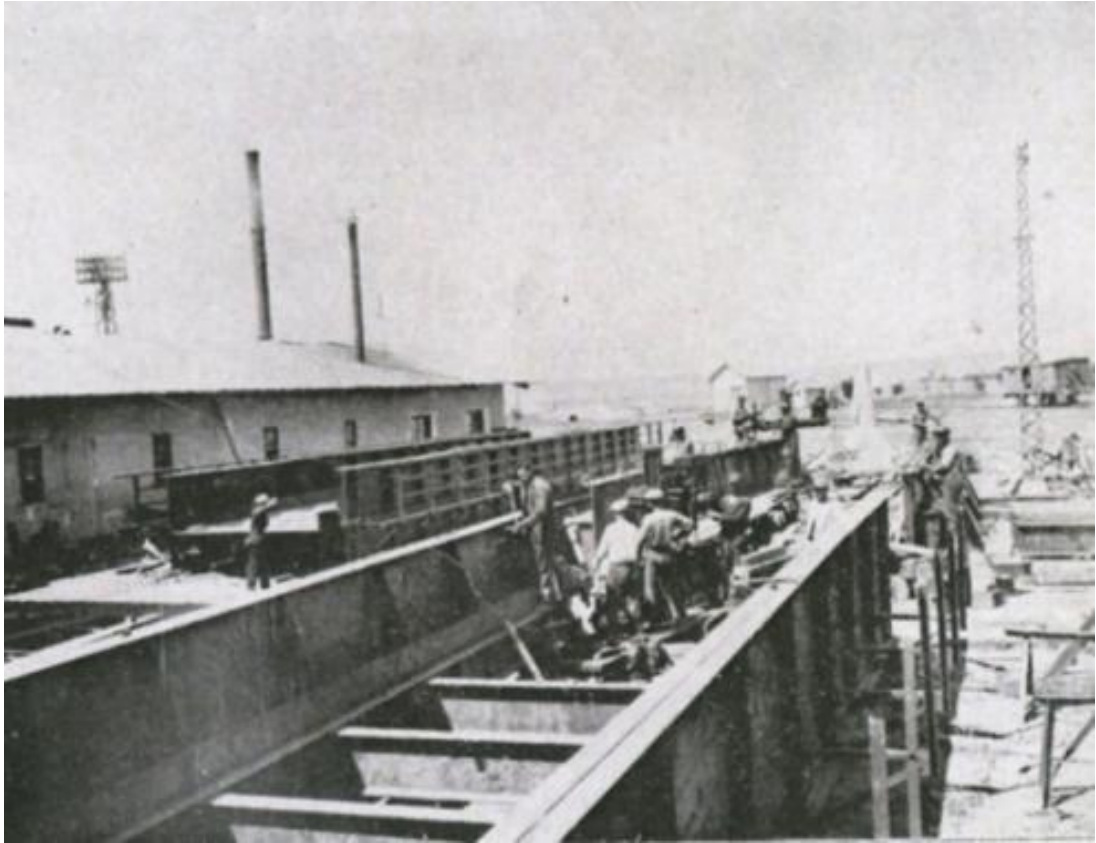
31 Mayıs 1927 de bu teşkilat Eskişehir merkez olmak üzere ‘Devlet Demiryolları ve Limanlar İdaresi Umumiyesi’ haline gelmiştir. Gitgide büyümekte ve ihtiyaç duyulan yeni mekânlar eklenmektedir. Bu dönemde işçi sayısında artış görülmektedir. İmalat veya tamir gurupları iki ya da üç ustabaşılığa bölünebilen şubelere ayrılmıştır. Ustabaşılıkların 40-50 işçileri vardır (Şenol, a.g.e).



Şekil 4.56 Cumhuriyetin ilk yıllarında atölyenin görünümü (Demiryol Dergisi, 1934).

Bir tarafta demiryolu araçları olan lokomotif ve vagonlar üzerine çalışan **Cer Atölyesi** faaliyetleri sürerken, diğer tarafta sistemli bir düzen içinde örülmekte olan demiryolu hatlarındaki alt yapı ve üst yapı malzemelerini imal ve yerinde monte etmek için önceden tekil birimler halinde çalışan atölyeler büyütülerek 1929-1930 yıllarında ‘**Yol Atölyesi**’ ‘**Demir Köprüler**’ adı ile kurulmuştur. Çelik işleri üzerine kurulan yol atölyesinde: köprü, makas, kantar, emniyet tesisatı, çelik inşaat, dokuma, madeni levhalar, katrak, dövme imalatı yapılmaktadır (Şenol, a.g.e.). Yol atölyesi’ nin 1930 larda kurulması devletçi endüstri girişimlerinin yoğunlaştığı 33-39 arası süreç için altyapı oluşturması bakımından önemlidir. 1933’ de Eskişehir Cer Atölyesi’nin kapalı alanı 18 bin m² ye ulaşmaktadır.

İlk dönem içinde bahsedildiği gibi, Cumhuriyet öncesinde çalışanların ihtiyaçlarını karşılayacak bazı sosyal mekânlar bulunsa da Yerleşke'nin çok yönlü bir yapıya dönüşmesi 1929 sonrasında gerçekleşmektedir. 1930 yılında **Demirspor** kapalı spor alanlarının, 1936 yılında ise **Toplantı Evi** adı verilen sosyal merkezin açılması yine devletçi endüstrileşme girişimlerinde görülen tam yerleşke modeline doğru gidildiğinin göstergesidir.



Şekil 4.57 Cumhuriyetin ilk yıllarında Eskişehir Cer Atölyesi, demir köprü inşası sırasında (Demiryol Dergisi, 1934).

“Müessemiz çalışmalarında Kurtuluş Savaşı’nın şevk ve heyecanının azmini bir ilke, bir hedef olarak almıştır. Yaptığı işlerde geliştirdiği sanayisinde başardığı her iş yeni hamleler için bir başlangıç olmuştur. Temel kuralımız vatanın milli menfaatleri konusunda her ferdin bir mükellef olduğu bilinciyle aynı zamanda bir ahlak kuralı idi” (Canıgür, TÛLOMSAŞ 100. Yıl paneli).

Savaştan kısa süre önce çıkmış ülkedeki teknik eleman yetersizliği modernleşen ülkenin ilerlemeci motivasyonlarını harekete geçirmiştir. Bu kapsamda eğitim faaliyetlerine önem verildiği gözlemlenmektedir. Çalışanlar eğitilmek üzere 1937 yılında Almanya'ya gönderilmiştir. Orada aldıkları detaylı eğitimle teknik bilgiyi yurda taşıyan çalışanlar, 1937 yılında kaynak şubesini kurmuş, bu şube 1943 yılında büyüyerek “Kaynak Evi” ismindeki üretim yan birimi haline dönüşmüştür. Ülkenin dönem itibariyle en çağdaş kaynak atölyesi olan Kaynak Evi de bir eğitim birimi olarak ülkenin diğer noktalarında açılan endüstri kuruluşlarından gelen çalışanlara eğitim vermiştir. 1946 yılında “Çırac Mektebi” açılmıştır. 1943 yılında 36 bin m² kapalı alana ulaşan Eskişehir Cer Atölyesine 1947 yılında Takım fabrikası eklenmiştir.

1947de sendikalar kanununun yürürlüğe girmesi üzerine ilk kez 1948’de Eskişehir D.D. Yolları Sanayi İşçileri Sendikasının kurulmasıyla Eskişehir Cer’in, Türkiye’deki sendikalaşma hareketini başlattığı söylenmektedir (TÜLOMSAŞ, 1994).

‘...1952’de Türk-İş kuruldu. Dem-İş’in merkezi Eskişehir’de idi. 1961’de Dem-İş Ankara’ya taşındı (Demiryol-İş 23 sendikanın bir araya gelmesiyle kurulan bir federasyondur). Zaten Türk-İş’in de kurucularındanız.’ (Seçken¹⁴ ile röportaj, Şenol, 1994).

Yerleşkedeki merkezi devlet otoritesini somutlaştıran mekânsal bir sembol niteliğinde, 1949 yılında yeni bakım, yemekhane ve müdüriyet binaları hizmete girmiştir. 1949 senesi yerleşkenin Erken Cumhuriyet Dönemi’nde modernleşme bağlamında taşıdığı mekânsal kimliğin oluşumunun tamamlanması bakımından önemli bir zaman olarak görülmektedir. Demirspor ve Toplantı Evi’ni açılmasıyla ipuçlarını gösteren tam yerleşke modeli olma yolundaki son adım zaten mevcut olan çeşitli üretim birimleri ve üretim yan fonksiyonları, bürolar, lojmanlar, sosyal mekanlar (hastane, yatakhane, çamaşırhane, sosyal merkez, spor salonları, eğitim birimleri) yanına işçi yemekhanesi ve anıtsal giriş ve idare binasının eklenmesiyle fiziksel görünürlüğünü tamamlamıştır. 1950 yılında Cer Atölyesi ve Yol Atölyesi

idaresinin birleşerek cer girişi kısmındaki ana idare binasında toplanması da, bu bağlamda, yerleşkeyi bütüncül çalışan bir sistem haline getirmiştir.

‘...Yürüdüğümüz bu saha eski YOL Atölyelerine ait olup, bilahare fabrikanın cer kısmı ile birleştirilmiş ve fabrikalar grubu haline getirilmiştir’(Özcan, 1963).

1949 yılında Eskişehir Cer için önemli bir gelişme de ‘Sanat ve Spor’ dergisinin burada hazırlanarak yayına başlamasıdır. Halkevi dergisinin de ilk defa Eskişehir Halkevinde yayınlandığı göz önüne alınırsa yayın kapsamında da Eskişehir’in özgün bir yeri olduğu söylenebilir.

Cer Atölyesi’nin Eskişehir kentine sunduğu önemli bir diğer hizmet ise, elektrik ihtiyacının bir kısmını belirli bir süre boyunca karşılamasıdır. 1949 yılında Eskişehir Cer Atölyesi’nde, 2x2000 KW gücünde turbo alternatör grubunu kapsayan termik santral kurulmuştur. Bu santral 1949-1956 yılları arasında fabrikanın ve Eskişehir’in bir kısmının elektrik enerjisi ihtiyacını karşılamışken ileriki yıllarda bu işlevi durdurulmuş, üretimde duyulan ihtiyaçları karşılamak üzere dönüştürülmüştür (Şenol, a.g.e).

...Demiryolları Bağdat şebekesi olarak yapılmaya başlanmış ancak ondan sonraki bütün demiryolu Hatları Cumhuriyet döneminde 1950 tarihine kadar yapıldı. Bunun dışında Aydın hattı gibi özel hatların hepsi satın alındı, devletleştirildi. Bunun dışında fabrikaların kurulması çok faydalı oldu. Şöyle ki II. Cihan Harbinde öyle kötü durumlar oldu ki lokomotif kuvvetsiz, alınan kömürler kalitesiz olduğu için dik yerlerde vagonların hepsi çekilemezdi. Dışarıdan lokomotif ya da parça almanın imkanı yoktu. Bu fabrikalar sayesinde ulaştırma aksamadı. Bütün parçalar bu müessesede yapıldı. O zamanki adı ile Eskişehir Cer Atölyesi’nde (Sevük ile röportaj, Engin, 1998).

Devletin endüstri kuruluşlarını destekleyecek bir demiryolu hattının, karayolları şoseler ve limanlarla birbirine bağlanıp, birbirini tamamlayan bütün bir sistemin kurulması yönündeki politikası ‘50’lere kadar sürmektedir. İkinci Dünya Savaşı

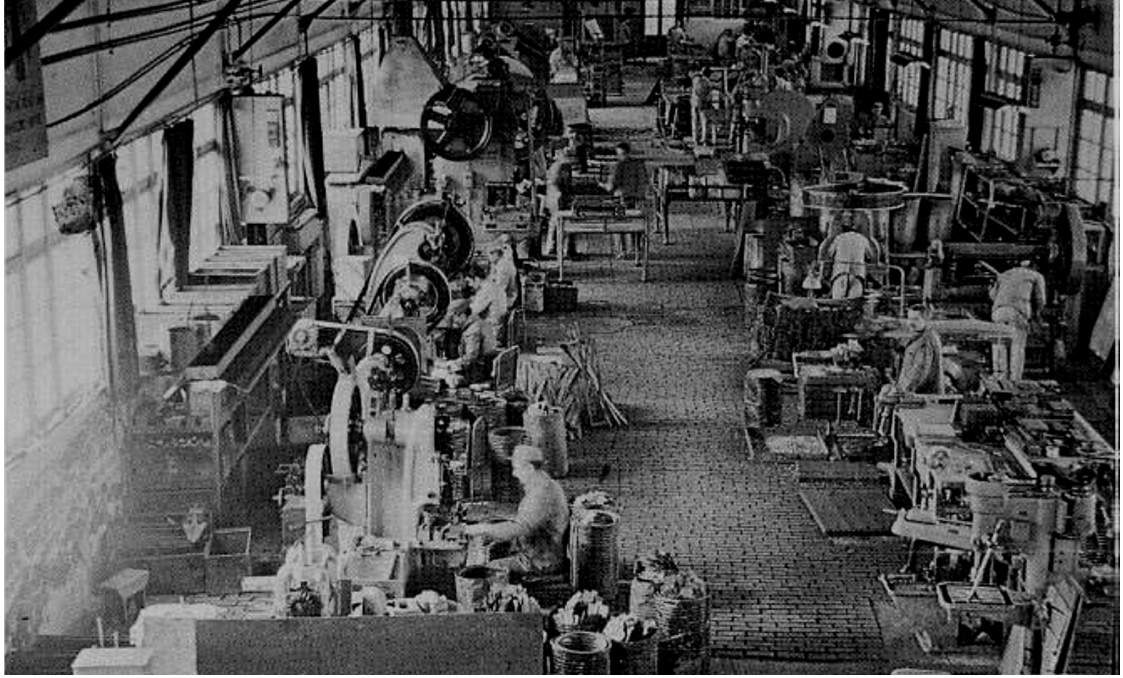
sonrası, demiryolları politikalarının çözülmeye başladığı görülür. Bu tarihten önce karayolları demiryollarını besleyecek, bütünleyecek bir yaklaşımla ele alınmaktadır. 1934 yılında konuyla ilgili olarak çıkarılan yasada Şose ve Köprüler Reisliğinin kurulması ve görevleri açıklanırken, “Şimendifer İstasyonlarını, limanlarını birbirine bağlamak, şimendifer hatlarını besleyecek yollar tertip etmek” ifadesi kullanılmıştır. 1950 yılında iktidara gelen Demokrat Parti’nin dışa bağımlı tamamlayıcı endüstri kurulması yönündeki tutumu ve 1953 yılında Marshall yardımının şartlı alımı, bu tarihten sonra karayolları ve araçlarının gündeme gelmesi, ulaşımın sisteminde ağırlığın karayoluna aktarılacağını haber vermektedir.

...1927 yılından sonra ve özellikle İkinci Dünya Savaşı sırasında ve devamında ülkeye çok çeşitli vagon ve lokomotiflerin girmiş olması, bunun yanında döviz ve yedek parça sıkıntısının yaşanması karşısında Türkiye ekonomisinin yapısına uygun imkanlar dahilinde demiryollarının bakımı ve tamiri yanında, demiryol parça imalatına mecbur kılınmış ve böylece demiryol atölyeleri başlı başına bir fabrika haline getirilmiştir (Özcan, 1963).

1952 yılında fabrikanın kompleks durumu tanımlamak için Yamaner, “buhar lokomotifleriyle yolcu ve yük vagonlarının büyük tamirlerini başarmaya gerekli bütün malzeme ve vasıtalar, demircilik, torna, döküm, kaynak ve marangozluk işlerinden pencere camına ve dış boyasına kadar tüm işlemler burada birbirini tamamlayacak şekilde bir araya getirilmiş bulunuyor” der (Şenol, 1994).

‘50 yılından sonra İşletme için ilk önemli değişiklik 1953 yılında KİT haline dönüştürülmesi olmuştur. Bu sürece kadar bakım onarım, parça üretimi ve montaj yapan fabrika artık üretim yapılan bir hale dönüştürülmeye başlar. İlk özgün üretimi, 1938 den beri denetim yetkilerine sahip olunan kantarların 1951 yılında üretilmesi olmuştur. Türkiye’nin ilk mekanik kantarı 1951 yılında Eskişehir Cer Atölyesinde üretilmiştir. Motorlu araçların TCDD deposunda çoğalması sebebiyle Ankara Demiryol Fabrikasının yetersiz kalması, 1956 yılında Eskişehir’de bir de motor fabrikasının kurulmasına sebep olmuştur. Bu gelişme 1957 yılında fabrikanın ilk

lokomotif denemeleri olan Efe ve Mehmetçik adındaki iki küçük lokomotifin üretilmesiyle ilk ürününü vermektedir.



Şekil 4.58 Atölyelerden bir görünüş (Şenol, a.g.e., s.41).

...Yıl 1957 Gençlik parkı bir bayram yeridir. Herşeyiyle Eskişehir Cer Atölyesinde üretilen iki küçük buharlı lokomotif hem Ankara'yı hem Eskişehir'i sevince boğar. 1750 metrelik bir güzergâhta, Havuzbaşı ve Esmen adı verilen istasyonlar arasında 20 km/h hızla gidip gelen 35 ton yük kapasiteli iki küçük buharlı lokomotif bir yandan çocukların sevinçlerini bir yandan Eskişehir Cer atölyesinin gururunu ve büyük lokomotifleri üretebilmenin umudunu taşı (Şenol,1994).

Eskişehir Cer Atölyesi 1958 yılında Eskişehir Demiryolu Fabrikası ismini almış ve bu yıl fabrikada, ilk Türk lokomotifi imalatına başlanmıştır. 1960'da geçilecek planlı döneme kadar çalışmalarına devam eder.

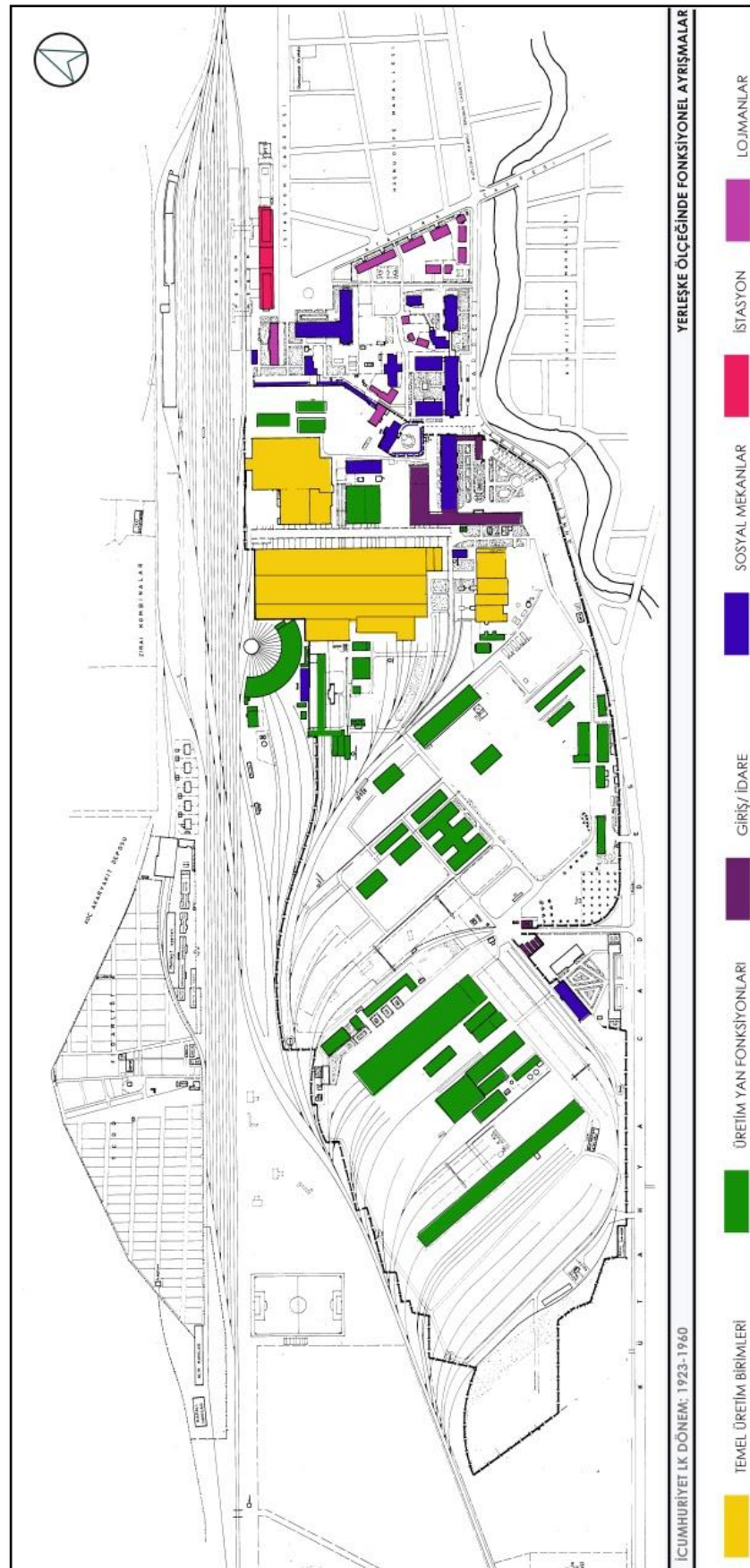
Kurtuluş savaşı sırasında henüz resmi söylemde ülke oluşmadan ülke için çalışmaya başlayan işletme, ilk olarak kötü durumdaki hatların ve araçların onarımı ile işe başlamıştır. Hızla yeni demiryolu yapımında görev alacak

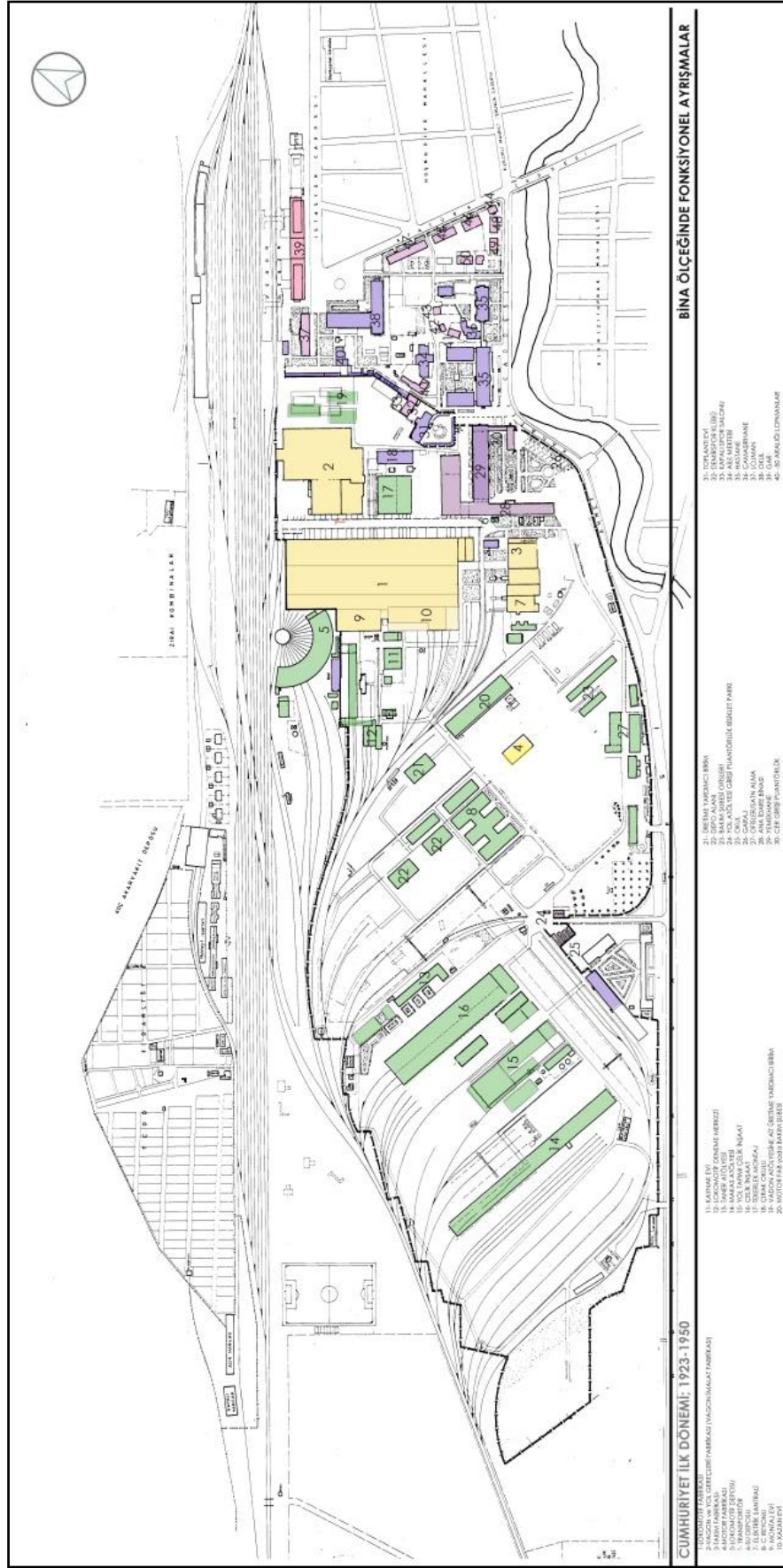
yetkinliğe getirilmiştir. 1930 sonrası devlet tarafından kurulan fabrikalar için altyapı sağlamıştır. 1939 da Sivas Atölyesi kurulana kadar sektördeki tek endüstri kuruluşu olma niteliğindedir. ‘50’lere gelindiğinde Osmanlı’dan devir alınan hat uzunluğu iki katına ulaşmıştır. Eski hatların da yenilendiği göz önünde bulundurulursa, bu döneme kadar kapasitesine oranla çok yoğun bir faaliyet göstermiştir. Bu zaman aralığındaki demiryolu yapımı faaliyetleri mevcut ağaç dalları biçimindeki açık uçlu sistem 4 kapalı sistem ve onlardan uzanan kollar haline getirilmesidir (Bilgin, Tekeli, a.g.e.).

1950’li yıllardan sonra bir ulaşım sistemi altyapısı büyük ölçüde tamamlanmış gibi görünürken bir anda ulaşım politikalarının yön değiştirmesi, bu değişimin sonuçlarının ulaşması belirli bir süre alsa da, fabrika üretimlerini büyük ölçüde etkilemiştir. ‘50 sonrası bir atılımla KİT haline getirilip tamamen “yerli üretim” yapma hedefine yönelen fabrikalar, 1963 yılında planlı dönemde bu sefer teknolojik bir sıçrama yapmış ancak Cumhuriyet İlk Dönemi’ndeki demiryoluna ait motivasyonların azalması fabrikayı büyük ölçüde etkilememiştir.



Şekil 4. 59 Cumhuriyet İlk Dönemi 1923-1960, inşa edilen binaların vaziyet planında işaretlenmesi





Şekil 4.61Cumhuriyet İlk Dönemi 1923-1960 arası, bina ölçeğinde fonksiyonel ayrımlar

4.2.2.2.1.Yerleşke Ölçeğinde Cumhuriyet Dönemi 1923-1960. Eskişehir Cer Atölyelerinin, “**tamir istasyonu/ atölyeleri**” niteliklerini taşımakta olduğu görülmektedir. Berkmen’in tanımıyla tamir istasyonları/ atölyelerinde buhar lokomotifleri ve onların çektikleri vagonların bakım ve onarımları yapılmaktadır. 19. yy. ortalarından itibaren dünyada kullanılan buharla çalışan lokomotifler, 20.yy son çeyreğine kadar ülkemizde kullanılmaya devam etmiştir. Demiryolları ile ilgili tamir işleri demiryol arabalarının çekim (cer) servisini ilgilendiren tamirlerin yapıldığı **cer atölyeleri** ve yol edevatının, emniyet tesisatının ve demir köprü makas gibi üst yapı malzemelerinin tamir ya da üretiminin yapıldığı **yol atölyeleri** olmak üzere iki atölyede toplanmaktadır. Demiryolu ağının durumuna, büyüklüğüne, şebekelerde çalışan araçların sayılarına göre bu atölyeler içlerinde farklı fonksiyonlara ayrılabilir. Yeterince üretime ulaştığında ise atölye içindeki fonksiyonlar atölyeden ayrılıp ayrı bir birim olarak çalışabilir (Berkmen, 1962). Atölyelerin yer seçiminde; demiryolu mıntıklarının ağırlık merkezinde/ merkezine yakın ya da kesişim noktalarında olmaları, arazinin inşaat yapımına ve büyüyebilmeye uygunluğu, suyun atölyelerde ve araçlarda kullanılacağı düşünülerek su temini ve tahliyesi ile ilgili altyapıya uygun olması, işletmelerde kullanılacak ürün ve yedek parçaların ucuz ve kolayca elde edilebilmesi ve işçiler için uygun çalışma barınma ve sosyal imkanlara sahip olması beklenir (Berkmen A.g.e., s.160).

Bu bilgiler ışığında Cumhuriyet Dönemi’nde İlk Dönem’den kalan cer kısmı eski, demiryolu ağı kurulumu ve çelik işlerini ilgilendiren yol kısmı ise yeni yapılaşma alanları olarak üretim mekânları iki merkezde toplanmıştır. Eklenen ilk üretim mekânları, İlk Dönemde oluşan çekirdek niteliğindeki cer kısmının boşluklarını doldurmuş, sonrasında eklenenler ise cer atölyelerinin batısındaki boş alana inşa edilmiştir Cer kısmı ilk dönemki ray hattına dik olan yönlenmesini korumaktadır. Öte yandan İlk Dönem atölyelerinin güneydeki sınırını belirleyen hattı takip ederek yol kısmı ray hattına 45 derece açı ile konumlandırılmıştır. Bu rotasyonun sebebi araçların atölyelerin içine direk olarak ulaşmasını sağlamaktır. Cer kısmı ile sonraki dönemde yapılan Yol atölyeleri kısmı arasına inşa edilen açık ve kapalı depolama birimleri, mağazalar gibi üretim yan fonksiyonları ile fonksiyonlar arası bir geçiş

alanı oluşturulmuştur. Dolayısıyla iki üretim merkezi de depolama alanlarına eşit uzaklıktadırlar.



Şekil 4.62 Yerleşkede Cer ve Yol atölyelerinin konumları.

Önceki dönemden aktarılan gar işlevinin korunduğu, garın etrafındaki işlevleri organize etmeyi sürdürdüğü görülmektedir. Gar binası ve önündeki İstasyon Parkının sunduğu yeni kamusal ilk dönemden devir alınarak öğretici işlevini sürdürmektedir. Endüstri yapılarının büyük yeşil alanlarla beraber tasarlanması prensibi ile yerleşkenin en batısına TCDD koruluğu konumlandırılmaktadır.

İlk dönemden aktarılan üretim birimleri, gar ve etrafında toplanan lojmanlar ve sınırlı sosyal mekânlar olduğu düşünülen yapı gurubuna, yeni konut alanları, kapalı spor alanı, sosyal merkez (Toplantı Evi), hastane, okul ve kurguyu tamamlayan ana giriş, idare ve yemekhane yapısı, devletçi endüstrileşmenin dönem itibarıyla göstergelerinden olan tam yerleşke modeline dönüşümü sağlamaktadır.

Eskişehir Cer Atölyesi Yerleşkesinin kente ortak bir kullanım alanı sunan istasyon ve üretim hacimleri arasında kalan parçasında yer alan konut yerleşimleri ve sosyal donatı alanları Cumhuriyet döneminde hızla çoğalmıştır. Konutların şehre ulaşım için ana caddelere yakın konumlandırılması, fabrika alanlarının iç kısımlarda konumlandırılarak şehirden görece koparılması, işlevlere göre ayrılmış bir bölgeleme prensibinin varlığını işaret etmektedir. Batı-doğu boyunca uzanan demiryolu ağına paralel konumlanan Yerleşke’de, batıdan doğuya doğru gidildikçe, büyük üretim

hacimleri ilk sırada, onlara oranla daha küçük sosyal donatılar ortada ve küçük hacimli konut birimleri en doğudadır. Bu dizilim, kütsel hiyerarşi bakımından bir sıralamanın düşünölmüş olduğu izlenimini vermektedir. Üretim birimleri kamu kullanımına açık kısımdan sosyal birimler ile ayırmış, bu bölge sadece demiryolu çalışanlarının kullanabildiği, seçici kullanıcı tanımlaması ile yarı kamusallaştırılmıştır. Doğudan batıya doğru tüm kentin kullanımına açık istasyon, demiryolu çalışanlarının kullanabildiği, kentlilerin ise güvenlik kontrolü ile girebildiği yarı kamusal kentsel geçiş alanı sosyal donatılar ve lojmanlar ve en batıda sadece çalışanların girebileceği kente açık olmayan üretim alanı olarak; kamusal, yarı kamusal, tanımlı kullanıcı kurgusunu tamamlamaktadır. Üretim binaları demiryolu raylarına yani kuzeye doğru inşa edilerek Yerleşke sınırlarındaki sosyal donatılar, üretim yan fonksiyonları ve lojmanların bulunduğu tampon alanla kentten ayrıştırılmıştır.

4.2.2.2.2 Bina Ölçeğinde Cumhuriyet Dönemi 1923-1960. Yerleşkede bulunan bina fonksiyonları, döneme ait elde edilen vaziyet planı (Şekil 4.110) üzerinden okumalar ve Eskişehir Atölyeleri' nin protipini oluşturduğu Sivas Yerleşkesinin aynı dönemde kurulduğu göz önüne alınarak Sivas Atölyeleri birimleri ile karşılaştırma yoluyla elde edilmiştir. Bu incelemeye göre; temel üretim birimleri Lokomotif ve Vagon Fabrikaları, Takım Fabrikası ve dönemin sonuna doğru kurulan Motor Fabrikasıdır. Üretim yan fonksiyonları ise, lokomotif deposu, su deposu, transportör, oksijen merkezi, asetilen merkezi, kaynak evi, kum kurutma, kazan temizleme, kereste kurutma, kereste deposu, kereste yığın merkezi, su soğutma, bakım evi, havagazı binası, elektrik santrali, montaj atölyesi, kazanhane, çerhane marangoz evi, köprü makas, kantar, ve yol emniyeti ile ilgili malzemeleri imal edecek atölyeler, reyonlar, bakım şubesi, elektrik şubesi, lokomotif demene merkezi, fren evi, tornahane, sushane, demirhane, dökümhane, tekerlek tornahanesi, resimhane ve istihsal (üretim) bürosudur. Sivas Atölyesinden farklı olarak büyük bir yönetim binası, giriş/puantörlük ve yemekhane fonksiyonlarını da barındıran tek bina biçiminde tasarlanmıştır. Ana fonksiyonlardan istasyon binası yeniden tasarlanarak büyütölmüş ve gar haline dönüştürölmüştür. Sosyal mekânlar kapsamında Toplantı evi, Demirspor kulübü(kapalı spor alanı), hastane, çırak okulu, aile mektebi,

misafirhane, yemekhane, yatakhane binaları bulunmaktadır. Son olarak lojman binalarının M. K. Atatürk Caddesi ve cer atölyesi arasında kalan parselde inşa edildiği görülmektedir.

A) Temel Üretim Birimleri

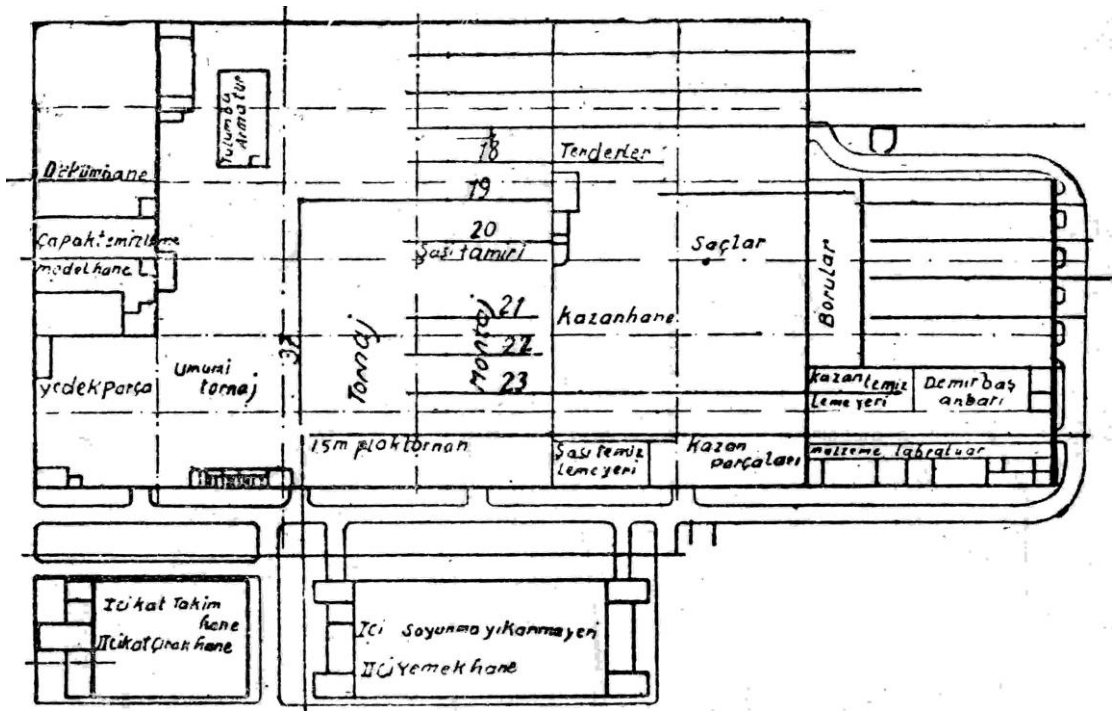
- Lokomotif Fabrikası

Eskişehir Cer Atölyesi lokomotif fabrikası İlk Dönemden izleri aktarılan lokomotif atölyesinin yıkılarak uzatılması ile oluşturulmuştur. Cer atölyesi/çekirdek kısmında, ince uzun bir hol olarak transportör boşluğunun batısında bulunmaktadır (Şekil 4.41). Cumhuriyet'in ilanından kısa süre sonra yenilendiği çıkarımı erken dönem kurulan endüstri kuruluşlarında gözlenen yapım tekniği olan kesme taşın kullanıldığı iki binadan (diğeri bugün tekerlek tornahanesi olarak kullanılmaktadır) biri olması sebebiyle yapılmıştır. Cephelelerdeki dikdörtgen açıklıklar araçların girebileceği biçimde zeminde ve ışık almak üzere bu açıklıkların üst tarafında konumlandırılmıştır. Kıрма çatısında aydınlık feneri kullanılmakta, bu durum İlk Dönem yapılarından bir aktarma yapıldığının izi olarak görülmektedir. Yüksekliği İlk Dönem atölyelerine göre fazladır.

Berkmen'in belirttiğine göre lokomotif fabrikalarının ana birimleri montaj, tender, kazan ve boya için ayrılan birimlerdir. Sivas lokomotif fabrikasında bu birimler fabrikanın içindeyken, Eskişehir'de kazanhane ve montaj birimleri bina halinde lokomotif fabrikasının yanında konumlanmıştır. Kum kurutma, kazan temizleme fonksiyonlarının gerçekleştirildiği bölümler lokomotif fabrikalarına hizmet eder.

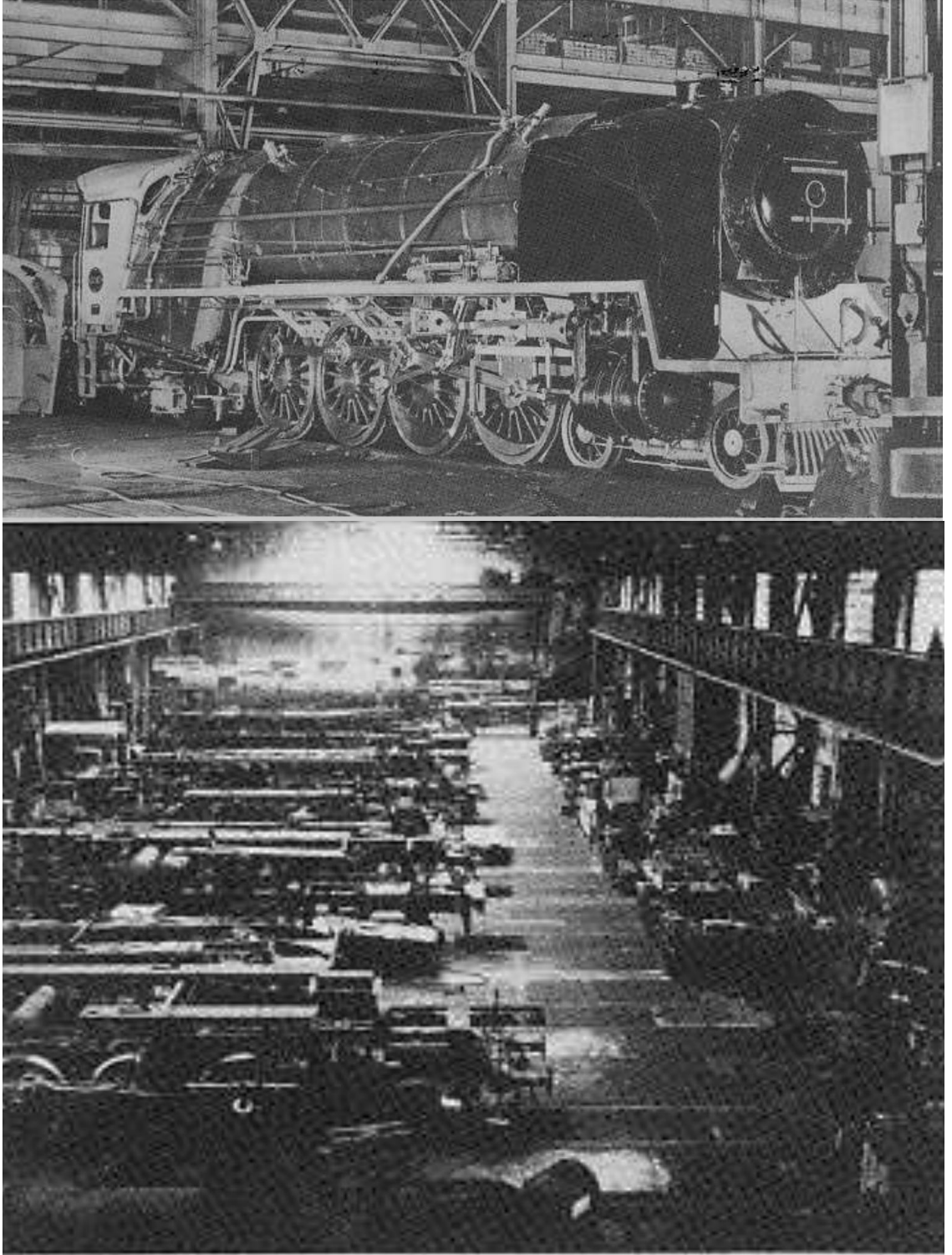
'...Vasıta tiplerinin sayısı oldukça fazla olmasına rağmen aynı tip altındaki buhar lokomotif sayısı pek azdır. Bundan dolayıdır ki lokomotif ve vagonların iş akışı sınırlıdır. ...Buhar lokomotifleri L2-L3-L2-L4 sırasına göre her bir buçuk senede bir yaklaşık 100.000 km çalışmanın ardından cer atölyesine tamire gelirler. L4 tamir gurubu her altı ayda bir yapılır. Ekspreslere bağlanan yolcu vagonları her altı ayda, diğer yolcu vagonları on iki ayda bir olmak üzere revizyona tabi

tutulurlar. Muayene müddetini doldurmuş veya arıza göstermiş olan lokomotifler depolar tarafından lokomotiflerin tamirini yapan iki atölyeden birine gönderilir, Sivas veya Eskişehir. Böylelikle lokomotif bir atölyeye bağlanmamış olur. Aynı durum yük vagonları için de geçerlidir. Aracın atölyeye girmesinden ve demontesinden sonra tamir gurubu belirlenerek araç üzerinde gerekli işleri yapılmaktadır. Lokomotif üzerinde yapılan işleri gösteren rapor montaj şubesinde duvara asılmaktadır. İşlerin detayları ustabaşları ya da mühendisler tarafından tayin ve tespit edilir ' (Şenol, a.g.e).



Şekil 4.63 Sivas lokomotif fabrikası plan şeması (Berkmen, 1961).

Cumhuriyet Birinci Dönemi'nde henüz üretime geçilmemiş olması, buharlı lokomotif tekniğine göre inşa edilen ilk dönemden aktardığı verilerin korunarak yeniden düzenlenmesi lokomotif fabrikasını Yerleşke içinde barındırdığı teknoloji tarihi bilgisiyle özgün bir yere taşımaktadır.



Şekil 4.64 Lokomotif fabrikası (Şenol, a.g.e., s.36-38).



Şekil 4.65 Lokomotif bakım atölyesi sırasıyla güney ve batı görünüşü, 2011.

- Vagon Fabrikası

Eskişehir Cer Atölyesi vagon fabrikası İlk Dönemden somut olarak büyük ölçüde aktarıldığı tespit edilen tek üretim birimidir. Cer kısmında transportör boşluğunun hemen doğusundaki ilk kısmı transportöre dik konumlanan 5 holden, ikinci kısmı ise

transportöre paralel 5 holden oluşmaktadır. Bu kısımların bugün birbirine geçiş yapılabilecek biçimde birleştirilmiş durumda oldukları tespit edilmiştir.



Şekil 4.66 Cumhuriyet ilk yıllarında vagon atölyesi (Şenol, a.g.e., s. 23-71).

Birbirine bitişik konumlanan hollerin aydınlatılması kırma ahşap çatılardaki aydınlık fenerleri ile sağlanmıştır. İlk dönemden aktarılması sebebiyle dönem tekniğini

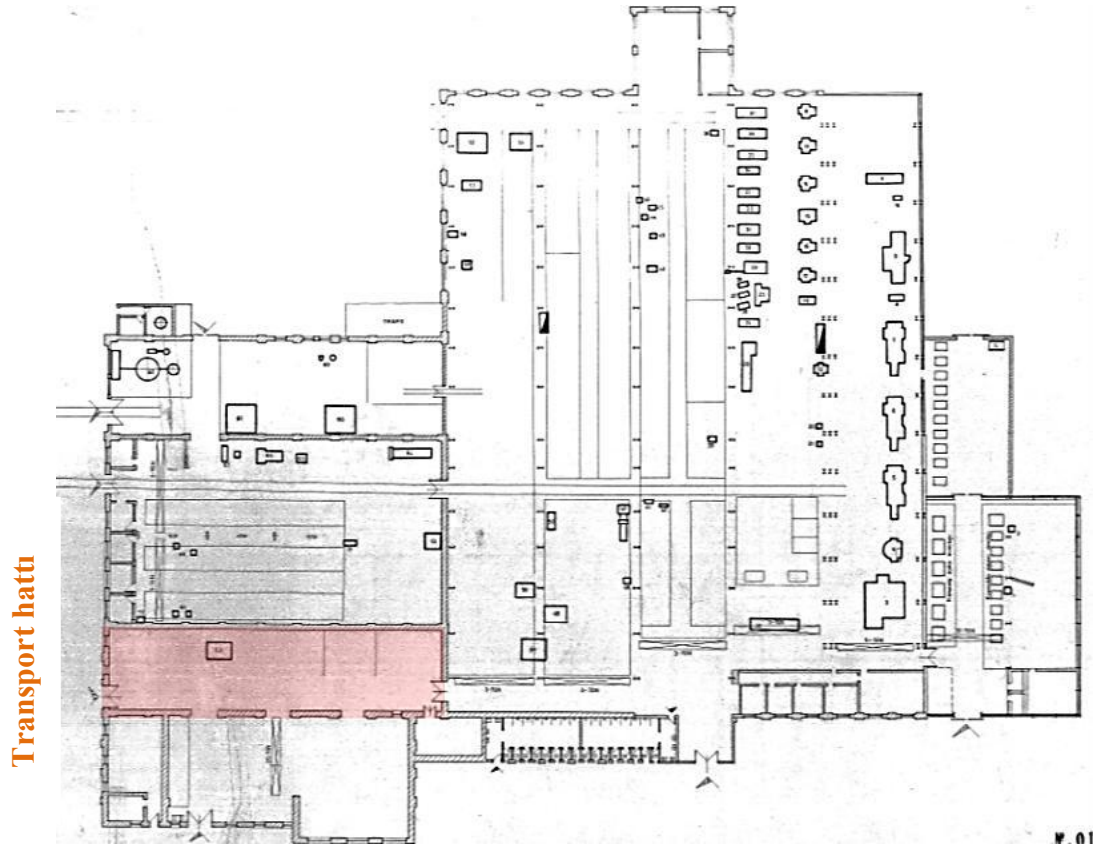
gösteren en düşük kat yüksekliğine sahip ana üretim birimidir. Zemininde parke biçiminde, titreşimi ve sesi azaltmak üzere kullanılan ve ağır parçaları taşıyabilecek esnekliğe sahip kübik takozlar Fabrikaya ve döneme ait özgün bir değer olarak ortaya çıkmaktadır (Şekil 67).



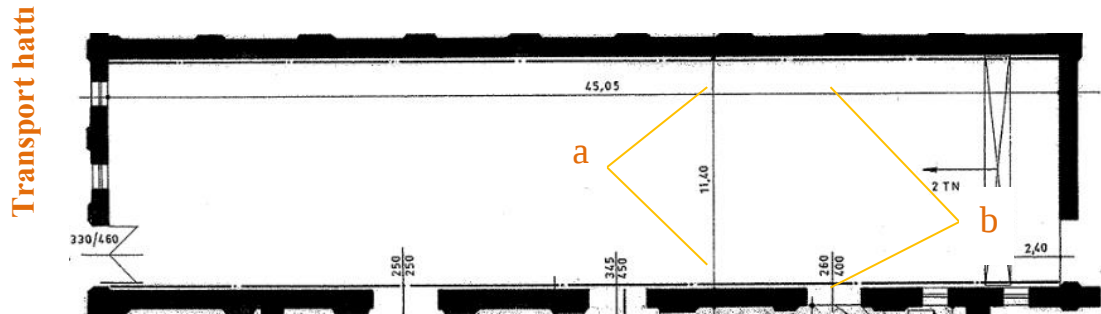
Şekil 4.67 Atölyelerin zemin döşemesi, 2011.



Şekil 4.68 Transportöre dik olarak konumlanan ilk holler, batı görünüşü, 2011, Transportöre paralel olarak konumlanan ikinci holler, güney görünüşü .



Şekil 4.69 Vagon fabrikası planı (Günümüzde Elektrik Makinaları Fabrikaları olarak kullanılmaktadır).



Şekil 4.70 Vagon fabrikası holü planı .



Şekil 4.71 Vagon fabrikası batı görünüşü.



Şekil 4.72 Vagon fabrikası a ve b noktalarından çekilmiş iç mekan fotoğrafları, 2011.

- Takım Fabrikası

Önceki dönemde tamir işlevini gerçekleştiren küçük birimler bulunsa da bir üretim birimine dönüşmesi 1947 yılında gerçekleşmektedir. Cer Atölyesinin güneyinde konumlanan fabrika, endüstri ikonlarından şed çatının uygulandığı ve bu döneme ulaşan tek yapıdır. Estetik biçimlenişi modernist izler taşımaktadır. Bu fabrikada ülkedeki ilk kesici takım üretimi gerçekleşmiştir. Ülkede standart olarak üretilmeyen takımların kalıp ve fikstürlerinin imalatı ile her iki tip lokomotif ve vagon tekerleği yapılarak diğer fabrikalarda üretilen ana ürünlere parça ve kesici takım üretmektedir. Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında ‘roket ateşleme’ sistemi kalıpları imal etmiş daha sonraki yıllarda uçaklara ait bomba kuyruklarının kalıpları ve fikstürleri yapılmıştır. Tusaş'ın talebi üzerine F16 uçaklarının parça imalatında kullanılan 17 adet işletme ve kaynak fikstürü imal edilerek teslim edilmiştir (Şenol, a.g.e.).

Lokomotif, vagon ve takım fabrikaları dışında ana üretim birimleri arasında görece geç dönemde kurulan bir **motor fabrikası** olduğu bilinse ve planda yeri tespit edilse de, bu döneme ait motor fabrikasının bina ölçeğinde bilgisine ulaşılamamıştır.



Şekil 4.73 Dişli ve takım fabrikası, 2012.



Şekil 4.74 Dişli ve takım fabrikası iç mekanı, 2012.

B) Üretim Yan Fonksiyonları

İlk dönemden aktarılan lokomotif deposu, su deposu ve transportör bu dönemde de aynı işlevleriyle kullanılmaya devam etmiştir.



Şekil 4.75 1 nolu transportör hattı (TÜLOMSAŞ Arşivi).

- Kaynak Evi

C plan formlu lokomotif deposunun güneyinde, lokomotif fabrikasına hizmet verebilecek biçimde konumlandırılmıştır. İki kat yüksekliğinde iki holden oluşmaktadır. Kaynak evinin temelini oluşturan kaynak şubesi Almanya'dan gelen ustabaşların birikimi ile 1937'de kurulmuştur. Cer Atölyesi bünyesinde kurulan kaynak evi aynı zamanda Türkiye'de dünya standartlarında kaynakçı yetiştiren bir merkez olmuştur. Şubenin başlıca görevleri sıcak döküm, elektrik ve oksijen kaynakları olup bunların dışında alüminyum ve gümüş gibi her tür kaynak

yapılmaktadır. 1943 yılında bu şube Kaynak evi halini almış ve 1942-1943 yıllarında inşaatı tamamlanmıştır. İleriki yıllarda bir yangın geçiren kaynak evi aslına uygun olarak restore edildiği söylenmektedir.



Şekil 4.76 Kaynak evi açılış töreni (Şenol, 1994)- Çıkan yangından sonra yeniden inşa edilen Kaynak evi, 2011.

- Elektrik Santrali

Yerleşke 'deki yeri takım fabrikasının hemen doğusundadır. 1949 yılında 2x2000 KW gücünde turbo alternatör grubunu kapsayan bir termik santral niteliğinde

kurulmuştur. Bu santral, 1949-1956 yılları arasında fabrikanın ve Eskişehir'in bir kısmının elektrik enerjisi ihtiyacını karşılamıştır. 1956 yılından sonra Türkiye Elektrik Kurumunun gerek termik ve gerek hidrolik elektrik santrallerinin beslediği kuzeybatı enterkonnekte şebekeden elektrik enerjisi çekimine başladığından termik enerji santrali çalışmayı durdurmuştur. Ancak kömürlü kazanlar endüstri buharı üretmek ve kışın artan sofaj ihtiyacını karşılamak üzere çalıştırılmaya devam edilmiştir. Sonraki yıllarda yeniden düzenlenen santral dizel ve elektrikli lokomotiflerin çalışmasına katkıda bulunabilir ve şebeke kesintisi sırasında fabrikaların elektrik enerjisini karşılayacak donanıma getirilmiştir (Şenol, a.g.e.)



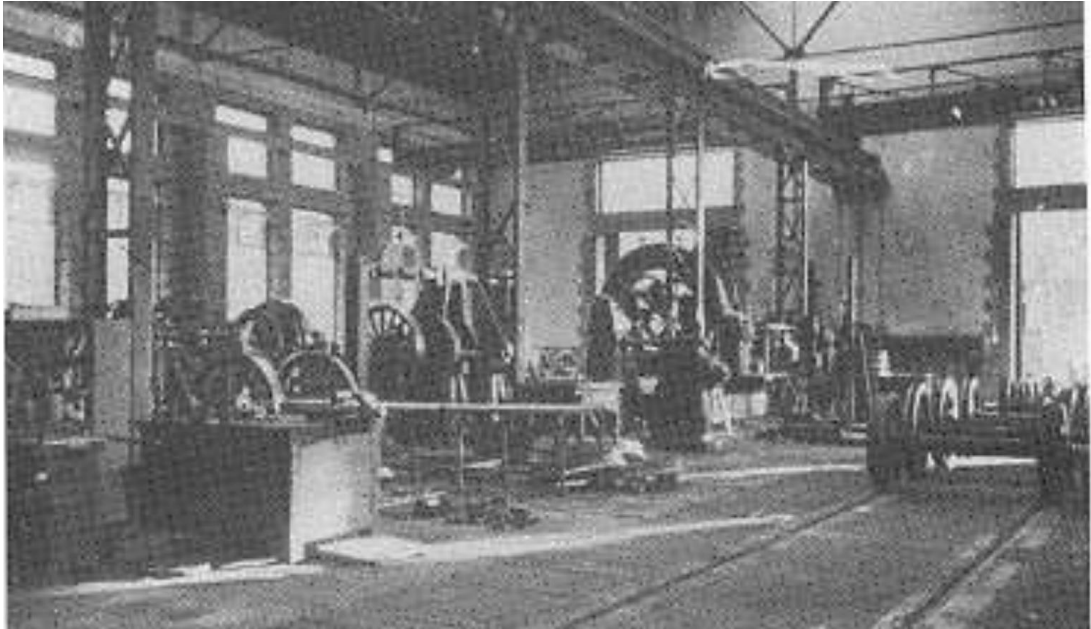
Şekil 4.77 Elektrik santrali, 2012.

- Lokomotif Demene Merkezi

Lokomotif deneme merkezinin önemli bir özelliği, buhar teknolojisine göre tasarlanmış binada buharı taliye eden bacalarının günümüzde de korunmasıdır.



Şekil 4.78 Lokomotif deneme merkezi, 2012.



Şekil 4.79 Tekerlek tornahanesi (Şenol, a.g.e., s.23).

- Depo ve Mağazalar/ C Reyonu

Birbirinden ayrı paralel konumlanan 3 holün H plan şeması ile birleştirilmesiyle oluşan C reyonu, Almanlar tarafından yapıldığı söylenen (TÜLOMSAŞ çalışanları) bir tedarik deposudur. İmalat sırasında ihtiyaç duyulan parçaların bir kısmının stoklanarak ihtiyaç dahilinde fabrikalara verilmesini sağlar. Demiryolları içinde ayrı bir satış birimi olarak çalışır. C reyonunda aydınlık fenerli ahşap çatı makasları orijinalliğini korurken, erken döneme ait olduğu gözlemlenen tefriş elemanları da

(raflar/ istasyonlar/ tezgahlar) orijinalliğını koruyan özgün değerkler olarak ortaya çıkarılmıştır.



şekil 4.80 C reyonu binası, 2012.



şekil 4.81 İşçilerin giysi ihtiyaını karşılayan depo, 2012.



Şekil 4.82 Su soğutma deposu, 2012.

- Diğer Bölümler

Üretimi destekleyici birimler olarak Eskişehir Cer Atölyesi'nde bu kapsamda belirtilen her birim bina ölçeğinde olmasa fabrikanın önemli bölümleri olarak Cumhuriyet İlk Döneminde ortaya çıkmıştır. Bu birimlerden, **Kazanhane ve Montaj Şubesinde** tamir edilen lokomotif kazanları montaj şubesinde yerlerine takılmaktadır. **Fren Evinde**, lokomotif tender-yük ve yolcu vagonlarının fren aksamı yapılır. **Tornahane'de** Sümerbank, Etibank ve çimento fabrikası gibi kurumların piyasada yaptıramadığı burada yapılır. **Sushane**, lokomotif ve vagonların yaprak sustalarının imal ve tamir yeridir.

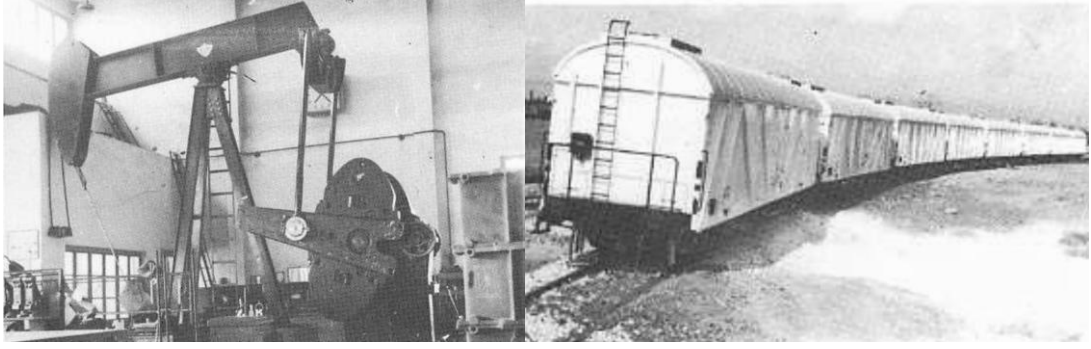
Şahmerdanlar vasıtasıyla parçalara kaba şekil verilirken alın kaynak işleri de **Demirhanede** yapılır. **Dökümhane**, pirinç ve pik parçalarının döküm işlerinin yapıldığı yerdir. **Bakım Şubesi**, Fabrikanın bütün tezgâh tesis ve takımlarının mekanik kısımlarının bakım ve tamirleriyle dışarıdan alınan işlerden vinç, ekskavatörlerin tamir ve imali, ayrıca çeşitli sustaların yapıldığı yerdir. Bu şubenin

içinde bir de İnce İşler Bölümü bulunmaktadır. Daktilo, hesap, telgraf santralleri, sürat kontrol saati, manometre ve peron ve duvar saatlerinin bakım ve tamirâtı ile vida imalat işleri burada yapılmaktadır (Özcan, 1963). **Tekerlek Tornahanesinde**, aşınan vagon ve lokomotif tekerleklerinin tamirâtı ve kasnak çıkarma ve geçirme işleri yapılmaktadır. **Resimhane ve İstihsal (Üretim) Bürosunda**, Fabrikada üretilen malzemeler teknik elemanlar tarafından çizilmektedir. Resimhanenin bir kısmı istihsal bürosu olarak kullanılmaktadır. Fabrikada yapılan bütün işlerin en uygun şekilde bakım, tamirat ve imalatının ucuz maliyet prensibi ile yapılması bu büroda etüt edilmekte ve planlanmaktadır (Özcan, 1963). Mekânda ışık ihtiyacından dolayı geniş pencere açıklıkları bulunmakta ve yapay aydınlatma ile desteklenmektedir (Şenol, a.g.e.).



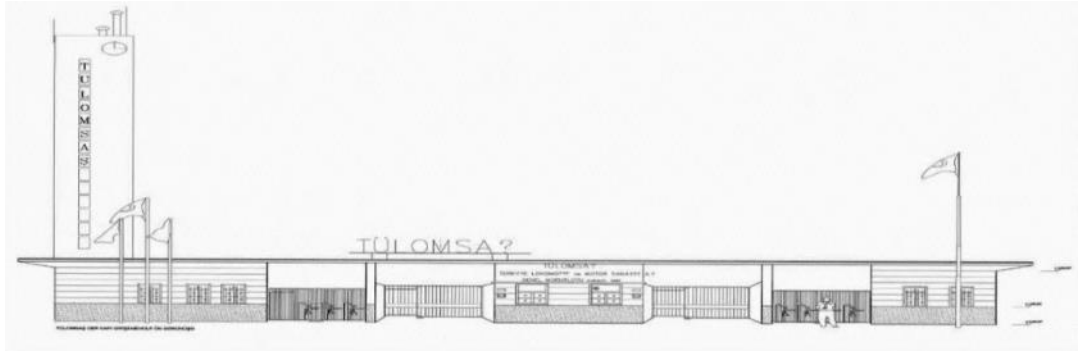
Şekil 4.83 Resimhane (Şenol, a.g.e.).

Diğer birimlerden Çelik İnşaat Atölyelerine paralel olarak kantar, emniyet tesisat, madeni levhalar ve makas atölyeleri konumlanmaktadır.



Şekil 4.84 Fabrikada üretilen petrol pompası ve Et ve Balık Kurumu için üretilen soğuk vagonlar (Şenol, a.g.e., s.71).

C) Giriş-İdare/ Yemekhane



Şekil 4.85 Giriş saçağı ve saat kulesi.

Cumhuriyet Dönemi'nde Fabrika girişi, M. K. Atatürk caddesinden beslenen Ahmet Kanatlı Caddesi üzerinde kalan bölgededir. Bu bölgeye 1949 yılında idare yemekhane ve giriş fonksiyonlarını bir arada barındıran bir yapı eklenmiştir. F plan şemasına sahip bu yapı ile girişi karşılayan bir boşluk ve yemekhane kolunun ayırdığı görece ikincil bir boşluk tanımlanmıştır. Ana merkeze bağlanmanın verdiği ihtiyaç doğrultusunda fabrika içindeki diğer bölümlerin bağlandığı idari ana bina bu dönemde **yerleşkeye kimliğini veren** simgesel bir bina olma niteliğindedir. Merkeze bağlı bir idarenin eklenmesi, devletin yerleşkedeki temsili uzantısı olmasından dolayı, üst kimlik ve hiyerarşinin izlerini okutmaktadır. Girişteki saat kulesi, ardından geniş açık bir meydan ve karşılayıcı idari bina ve Atatürk büstü, bu üst kimliğin ve hiyerarşinin mekânsal göstergelerindendir.



Şekil 4.86 Giriş saçağı ve saat kulesi (EBA bilişim ağı, 2012).

Rasyonel geometrilerin bir araya gelmesi ile genel itibariyle iki katlı ve yataylık etkisi belirgin idare/yemekhane binasının rasyonel planlama ilkelerine sahip olduğu görülürken, bu binanın kente modernist bir arayüz sunan giriş bölümü kentlinin belleğinde en çok yer eden yerleşke birimi olma özelliğindedir. İdare kolunun merkezinde bulunan ana girişi, balkon oluşturacak bir saçak ile tanımlanmıştır. Seslenme ve tören amacı ile kullanılan bu balkonlar Cumhuriyet’in simge endüstri yerleşkelerinin idari binalarında da gözlenmektedir. Şekil 4.87 ‘de görüldüğü gibi 1950’lerde idarenin açıkta kalan kolu daha kısayken ileriki yıllarda buraya ek yapılar eklenmiştir.



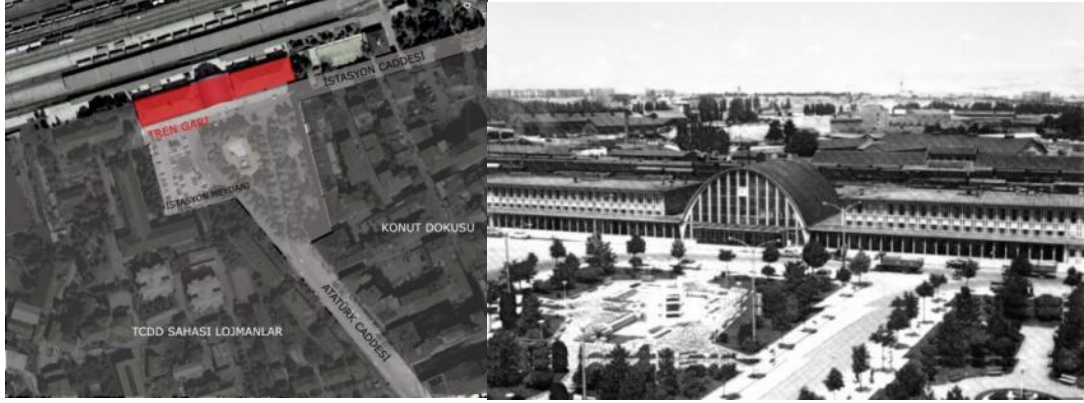
Şekil 4.87 Giriş/İdare/yemekhane binası plan şeması.



Şekil 4.88 Giriş+ İdare binası/Yemekhane (TÜLOMSAŞ Arşivi).

D) İstasyon/Gar

- Eskişehir Tren Garı



Şekil 4.89 Eskişehir tren garı.

‘50’li yıllar Batur’un ifadesiyle savaş sonrasında üretimin arttığı, dış yardım ve kredilerin yapı ve bayındırlık projelerine yöneltildiği ve yapı sektörünün hızla canlandığı bir dönemdir. Bu dönemde, önceki süreçte bir yangın geçirip yenilenmiş istasyon binasının yerine, daha kapsamlı yeni tren garı için bir proje yarışması¹⁵ açılmıştır. Derece kazanan tasarımların uygulanmadığı görülürken, inşa edilen yeni gar binası rasyonel/işlevsel planlama ilkelerine sahip sade bir binadır. 1955 yılında inşa edilen binanın mimarı Sakarya Gazetesi arşivine göre Orhan Safa olarak görülmektedir.

Anadolu’daki istasyon tipleri arasından raylar ile olan konumu ile Ankara, Sirkeci, Adana istasyonları ile benzerlik taşımaktadır. Raylara paralel uzanan, lineer, simetrik bir plana sahiptir. Ana aksın iki yanındaki kollar yatay bir etki bırakırken ana hacim olan bekleme bölümünün yüksekliği ve cephelerdeki düşey hatlar bu yataylığı dengelemektedir. Cephelerde 1/2 oranında pencereler kullanılmıştır. Dar uzun bir forma sahip bu pencereler Eskişehir’in tarihi konut dokusu olan Odunpazarı evlerinin pencere oranlarına benzerlik göstermektedir ve aynı zamanda cephede düşey bir etki sağlamıştır.

Kolların tonozlu bölümden üst katta koparılması giriş aksını daha da belirginleştirmektedir. Modernist betonarme estetiği özgün biçimde kullanılmıştır. Betonarme kemerler tonozlu ana bekleme salonunun organizasyonunda belirleyicidir. Kemerlerin arasında büfe, bilet alım gibi birimler yer almaktadır. Binada tarihe referans veren süslemelerden kaçınılmış, bir arketip olan kemer dahi en yalın biçimiyle kullanılmıştır. Gar binalarının girişinde alışılan revak görüntüsü yerine giriş saçağı tasarlanmış, kollarda bina içeri çekilerek en soyut haliyle yarı açık bir alan tasarlanmıştır.

Dönemin yapım tekniği olan betonarmenin estetik biçimde kullanılması, köşelerde yuvarlatılan sonlanma detayları, tonozun en soyut biçimiyle tasarlanması, kütlelerin aralardaki boşluklarla birbirinden kopma etkileri, terasa yakın düşük eğimli çatı ve prizmatik kütlelerinin verdiği yataylık etkisi ile modernist dönemden özellikler taşıdığı söylenebilen gar binası, aksiyel tam simetrik yapısı, pencere oranları ile az da olsa yerel mimariden de izler taşımaktadır. Açılan proje yarışmalarının ödül alan projelerinde görülen dönemin tasarım prensiplerinden anıtsal klasizmden bu binada görece uzaklaşmıştır. Dönemindeki yapılara oranla modernist üslubun ağırlıkta olduğu ve yerel mimariye biraz olsun dokunan binanın bu özgün duruşu onu türdeşleri arasında önemli bir yer taşımaktadır.

E) Sosyal Mekânlar

Yerleşkede, Cumhuriyet'in ilanından sonra devletçi endüstrileşmenin toplumcu yönünü vurgulayacak biçimde sosyal mekânlar yerini almaya başlamıştır. Bu bağlamda, Alman Demiryolları dergisi 'Der Eisenbahn Ingenieur' 1955 yılında Cer Atölyesini ziyarete gelen Walter Sutterin fabrika çalışanlarının sosyal yaşamlarıyla ilgili bilgiler vermektedir:

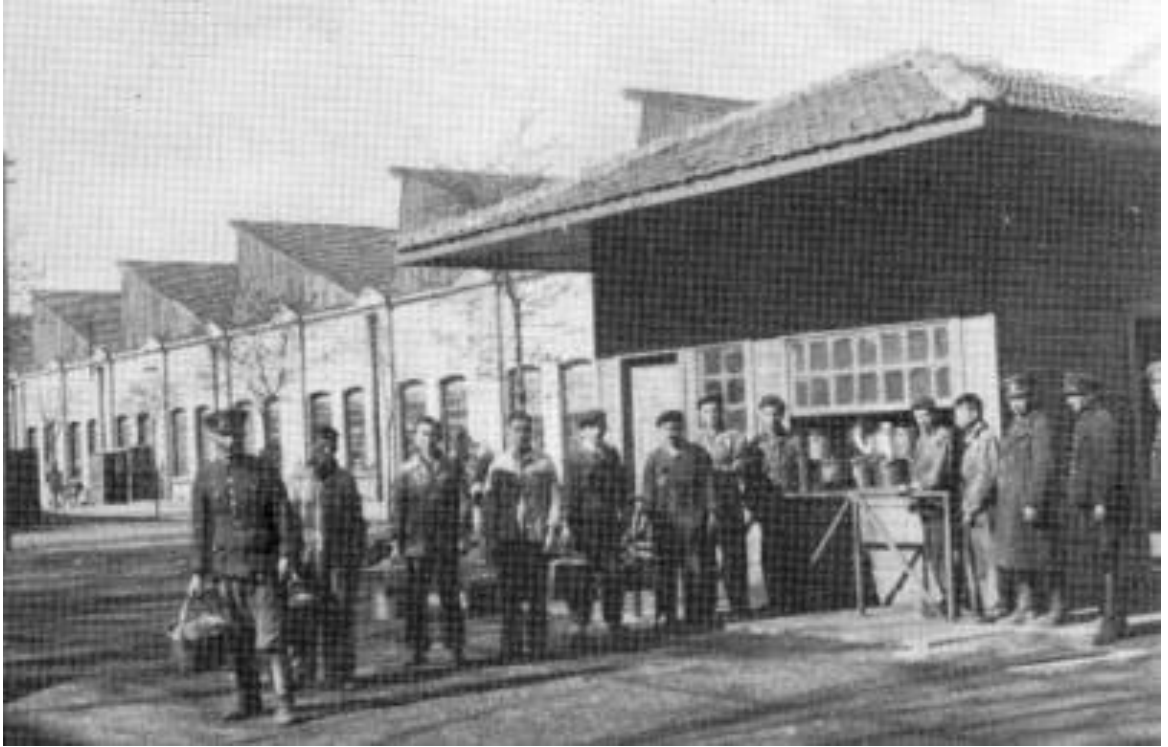


Şekil 4.90 Sosyal mekânların yoğun olarak kullanıldığı alan: 1 tren garı, 2,3,6 kamusal olarak kullanılan İlk Dönem binaları, 4, hastane binaları, 5 sosyal merkez, 7 spor tesisi.

‘İşçiler haftada 48 saat çalışırlar ve hastalık sigortası için pay öderler. Bu prime karşılık işçiler ve aileleri parasız doktor ve ilaçlardan faydalanır. Sivas Ankara ve Eskişehir’de tam donanımlı ve her ihtisas kolunu barındıran hastaneleri vardır. Bu hastaneler tüm demiryolu çalışanları için parasız olarak hizmet eder. Her işçi parasız olarak öğle yemeğini idareden alır. Bu yemek büyük mutfaklarda hazırlanıp büyük yemekhanelerde yedirilir. Resmi tatil günleri tam, Pazar günleri yarım gün üzerinden çalışılmadığı halde ücretler ödenmektedir. Atölyeler, personeli için cüzi bir kira ile oturulabilen geniş hacimli lojmanlar inşa ettirmişlerdir. Bu lojmanlar (caddeleri, spor meydanları, çocuk bahçeleri vs dâhil) daima arttırılmakta ve genişletilmektedir. Bu tesislerin bakımını atölyeler karşılar. Bundan başka işçiler, 20 sene vadeli ve cüzi faizli açılan kredilerle kendilerine evler inşa etme imkânına sahiptirler. Beden hareketleri için mümkün olan her şey yapılmaktadır. Her atölyenin bir spor kulübü vardır. Bu kulüplerin futbol, güreş, kayak, atıcılık kolları vardır. Bundan başka memurlar ve işçiler için lokaller mevcuttur. Haftanın iki üç akşamı misafir salonlarında sinema temsilleri verilir. Bütün atölye çalışanları ve aileleri çok cüzi bir ücret karşılığında ayda

dört kere bu sinema temsillerine gidebilmektedir...Bundan başka atölyeler çok cüzi bir ücret karşılığı spor ve kültür toplantıları düzenlemektedir' (Şenol,a.g.e.).

Aynı makalenin devamında ‘Atölyelerin teknik ve işletme literatürleri alanında zengin birer kütüphanelerinin olduğunu ve burada dünyanın her yerinden kaynaklar bulunabileceğini söyler. Atölyelerin sıhhi tesisatlarının modernliğinden ve Almanya’da iyi fabrikaların durumuyla benzerlik gösterdiğini aktarır (Şenol, a.g.e.).



Şekil 4.91 Yerleşkeden bir görünüş (Şenol, a.g.e).

‘...Gerek yapıları gerekse dâhili işletme ve iç teçhizatı bakımından Alman cer atölyeleri ile mükayese edilebilir düzeydedir. Tüm iç teçhizatı modern olup her bakımdan rasyonel ve kaliteli işleri karşılayacak durumdadır. Kusursuz cadde ve beton yollar ve gayet itina ile bakılmış yeşil sahalar güzel bir manzara teşkil etmektedir. ...Temiz soyunma ve yıkanma mahalleri, yemek salonları göstermektedir ki, Türk cer atölyeleri dış memleketlerdeki emsallerinden hiçbir suretle geri değildirler. Salonların ve atölyelerin iç mekânlarında yeşil ve açık sarı renkler tercih edilmiştir. Tezgahlar ve makineler yeşile boyanmıştır.’(Şenol,a.g.e.).



Şekil 4.92 Yemekhane binası iç mekan (Şenol, a.g.e.).

- Demirspor Tesisi (7)

Giriş ve Toplantı Evinin hemen yanında 1930 yılında spor tesisi binası inşa edilmiştir. Bu dönemde demiryolcular için sporun önemini Fuat şu şekilde aktarmaktadır:

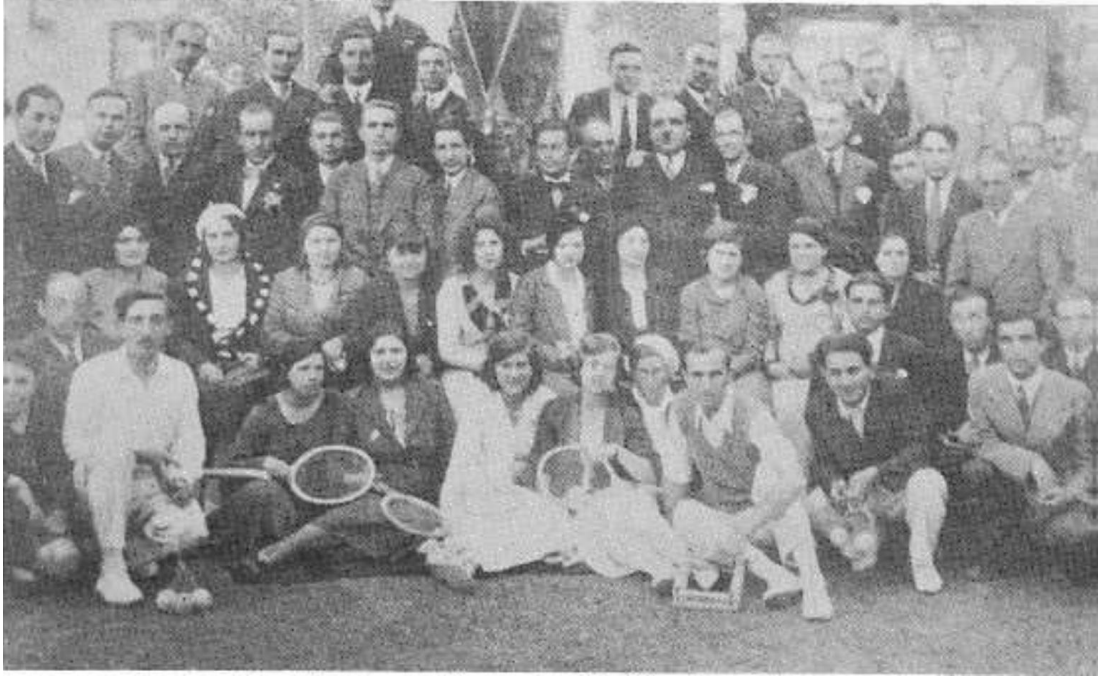
‘Günlük çalışmaların tek taraflı tesirlerini gideren, fikri yorgunluk izlerini silen ve nihayet sürekli ve ciddi bir çalışma sonunda eğlendirici, dinlendirici taraflarıyla beden terbiyesi ve spor topluluk hayatı için hakiki ve lüzumlu bir ihtiyaçtır. Hakiki bir ihtiyaç olarak ele alınan beden terbiyesi ve spor, moral ve fizik bakımından geliştirici vasıflarıyla de randıman arttırıcı bir iş kolu olarak müesseselerde kendini gösterir’ (Pura ve Fuat, Demiryolu Dergisi 1952, s. 31.).

1930 yılında kurulan Eskişehir Demirspor Gençlik Kulübü Devlet Demiryolları bünyesinde ilk kurulan kulüptür. Daha sonra sırasıyla Ankara, Kayseri, Samsun, İzmir, Adana, Haydarpaşa, Sirkeci Demirspor kulüpleri kurulmuştur.



Şekil 4.93 Demirspor binası, 2011.

Atletizm, tenis, atıcılık, boks, dağcılık, futbol, voleybol, güreş, eskrim spor dallarında lisanslı ve lisanssız 300 üyesi bulunan Eskişehir Demirspor Kulübü kent merkezinde bile eşi olmayan tesislere sahiptir. Güreş salonu, boks ve eskrim salonu, müzik çalışma salonu, bisiklet çalışma salonu, açık tenis sahası. Fabrikaya olan aidiyeti arttırmak amacıyla üyelik kartları, amblemler, bayraklar gibi sembolik öğelere özel önem vermişler, diğer fabrikaların takımlarıyla müsabakalar düzenlemişlerdir (Akın, 2004).

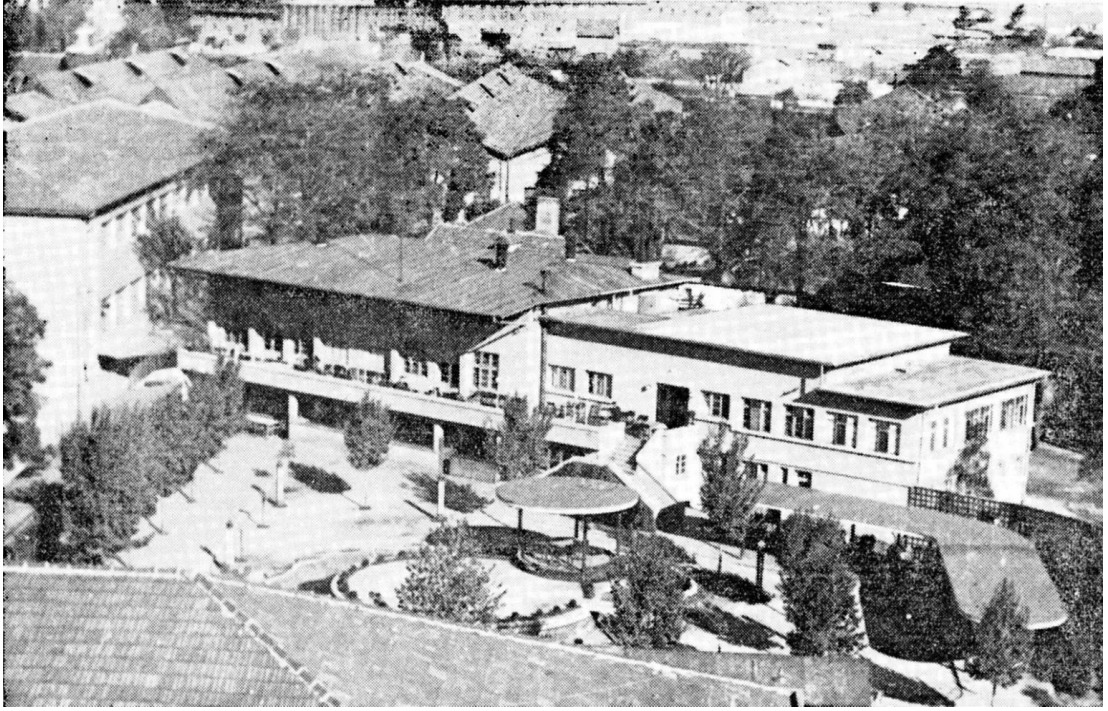


Şekil 4.94 Demirspor tenis takımı (Şenol, a.g.e.).

- Toplantı Evi (Sosyal Merkez):

1946 yılında İsmet İnönü tarafından açılan toplantı evinde (5), sanatsal ve kültürel etkinlikler düzenlenir ve sosyal bir merkez olarak çalışan Toplantı Evi çağdaş yaşam biçimini öğretici bir rol üstlenir. İki kapalı salon ve bir bahçeden oluşur. Senenin her mevsiminde aile grupları burada toplanırlar.

1946 yılında oluşturulan bando ve caz grupları, başta Ankara olmak üzere ülkenin birçok yerinde çok sesli çağdaş müzik zevkini yerleştirmek üzere konserler verirler. 1946 yılında yayınlanmaya başlanan hem aktüel hem de makine bilgisi konusunda yazılar içeren sanat ve spor dergisi uzun yıllar bölgede yayın alanında önemli bir boşluğu doldurur. Aynı zamanda kente de hizmet veren Toplantı Evi bir cazibe merkezi olmuş, spor salonları, sinema, misafırhane, eğitim birimleri, yemekhane, kütüphane buraya özgü bir yaşam tarzını Eskişehir halkına sunmuştur. Bu yaşam tarzını yüceltecek birçok veri dışarıdan medya yoluyla kentliye sunulunca da, böylesi bir işletmede çalışmak bir statü üstünlüğü sağlar duruma gelmiştir.



Şekil 4.95 Toplantı Evi (Demiryol Dergisi, 1934).



Şekil 4.96 'Eskişehir amele yuvası' açılış töreninden (Demiryol Dergisi, 1934).

- Yemekhane

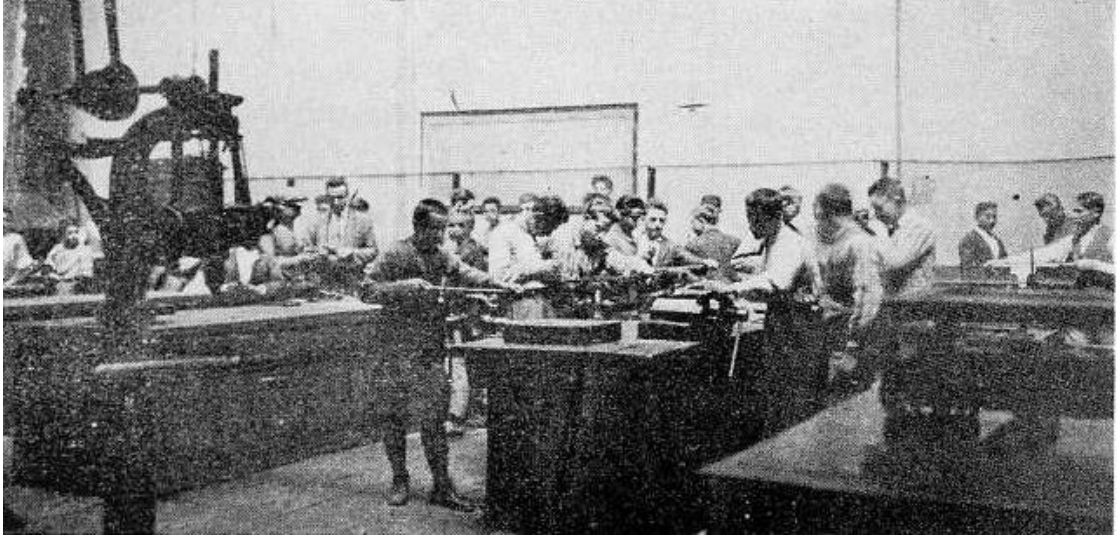
Cer girişinde, idari binanın bir parçası olarak 1949 yılında inşa edilmiş bir yemekhane bulunurken, Cumhuriyet İlk Dönemi'nde yol atölyesi girişi kısmına da bir yemekhane binası inşa edilmiştir. Daha küçük bir kapalı yemek holü C plan formu lokomotif deposunun (lokomotif bakım yeri) güneyinde bulunmaktadır. Kapalı yemekhane birimlerinin yanı sıra Şekil 4.97'de görüldüğü üzere açık yeme alanları da bu dönemde mevcuttur. Sosyalleşme açısından önemli görülen yemekhanelerin bu dönemde özenle düzenlendiği söylenmektedir (fabrika çalışanları ile sözlü görüşme).



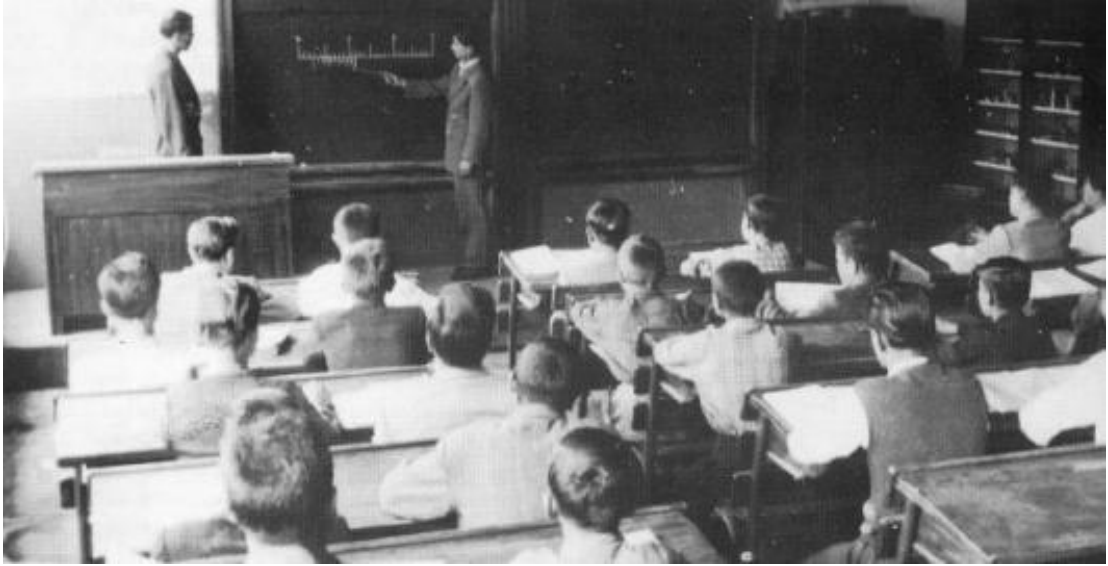
Şekil 4.97 Cer atölyesinde bir öğle yemeği 1943 (Şenol, a.g.e).

- Çırak okulu

Yetişmiş insan gücünü sürekli kılmak üzere Çırak Sanat Okulu açılır. Çırak okulunun projesini Alman bir Mühendis Gensner yapmıştır. Yaşları 14-18 arası olan demiryolcu çocuklarının arasından sınav yapılarak bu okula alınır. Dört sene okuduktan sonra fabrikaya işçi muavini olarak alınır, daha sonra terfi ederler. Bu okulların İkinci Dünya Savaşı zamanında büyük faydaları olduğu söylenmektedir. Genç işçiler askere gidince fabrikada yaşlılar ile bu çıraklar ile işler yürütülmüştür. Lütfü Tabak'ın belirttiğine göre şimdiki hastanenin yerinde çırak okulu konumlanmakta idi (Şenol, a.g.e.).



Şekil 4.98 Çırak Mektebi 1932 (Şenol, a.g.e. s,28).



Şekil 4.99 Çırak Okulundan bir derslik (Şenol, a.g.e. s,29).

1932 yılında yazılan bir makalede okulun görevi şu şekilde açıklanmıştır: ‘Devlet Demiryolları Eskişehir Merkez Fabrikası şakirt atölyesi, demiryollarında lüzum görülen tesviyeci, tornacı, demirci, kazancı, dökmeci, marangoz, modelci, elektrikçi gibi müsdahdeminin mathup veçhile ile yetiştirilmesini istihaf eder.’

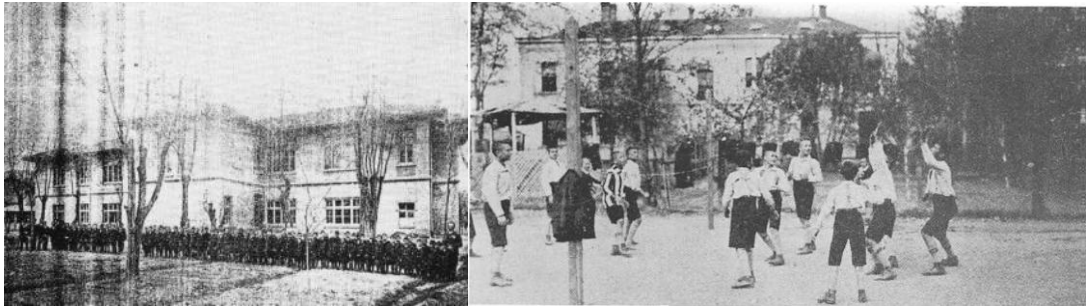
Türkçe, hesap, hendese (geometri), resim, makine fizik, malzeme derslerinin okutulduğu çırak okulunda dördüncü sınıf makine fizik dersi içeriği şu şekildedir:

‘...makine hakkında malumat iş kuvveti, beygir kuvveti, hareketin husulü ve nakli, basit makaralar, palangalar, manivelaların envai. Düz ve çapraz kayışlar, buhar kazanları hakkında umumi malumat, lokomotif kazanı, silindiri, tirvar pistonları, lokomotif muvman ve diğer aksamı, lokomotifin çalışması, tirvar ayarı. Basit şekilde endükatör diyagramları, enjektörler, donkiler, makinaların cer kabiliyetleri, mukavemetler hakkında basit şekilde cer hesabı.’ (Şenol, a.g.e.).



Şekil 4.100 Yeni Çırak Okulu, 2011.

- Aile Mektebi

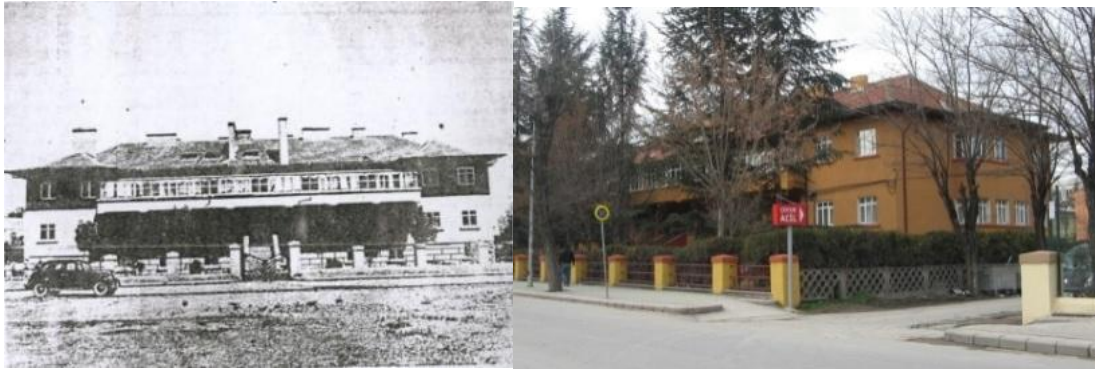


Şekil 4.101 Aile Mektebi yatakhane.

Civarında okul bulunmayan mevkideki memur ve müstahdemin çocukları ve akrabalarına Devlet Demiryolu idaresi ‘Aile Mektebi’ni açmıştır (6). 7 yaşından itibaren başlanan ilkokul niteliğindeki aile mektebi çırak okuluna devam edecek öğrencileri yetiştirmek için açılmıştır. Demiryolu çalışanlarının çocuklarını eğitir ve şimendiferciliğe hazırlar. Okulda küçük bir atölye, spor salonu, resim ve müzik salonları ve bir de piyano vardır. Yabancı dillerden Almanca öğretilir (Şenol, a.g.e.).

- Hastaneler

Demiryolu çalışanları için 1947 yılında yapılmış ilk hastane binasıdır (4a). 2 katlı ve 100 yatak kapasitelidir. Modernist üslup, yataylık etkisi vurgulanmış ve çıkıntılarla desteklenmiştir. Yapıldığı dönemde Porsuk kıyısında bulunan bina günümüzde dolgularla sudan uzaklaşmıştır (Demiryolu Dergisi, 1947, s.68-69).



Şekil 4.102 Yerleşkedeki ilk hastane binası 4a (Demiryol Dergisi, 1934) ve günümüzdeki durumu.



Şekil 4.103 Yerleşkedeki ikinci hastane binası 4b (Atuk,2002) ve günümüzdeki durumu

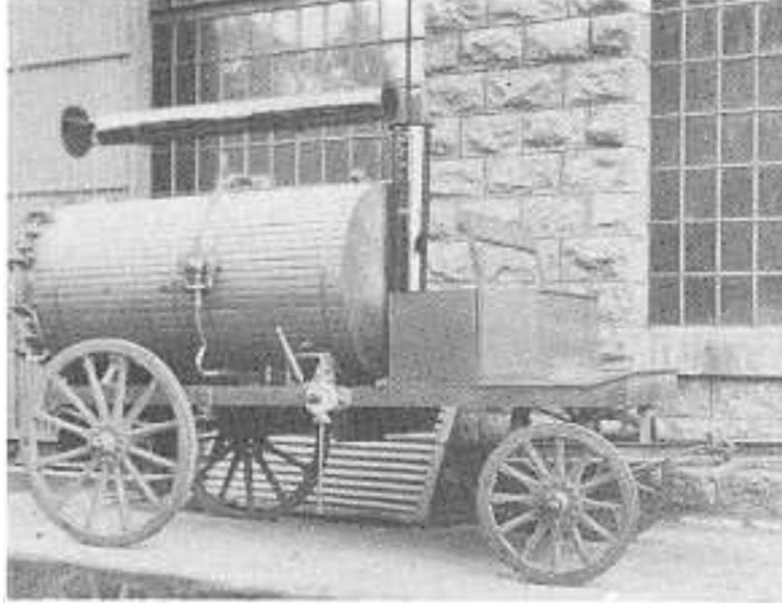
Daha geç dönemde yapılan diğer hastane binası (4b) 3 katlı ve simetrik olup giriş ve köşelerdeki merdiven kovaları vurgulanmıştır. Yan cephelerdeki yuvarlak pencereler ve yatay düşey dengesi etkisiyle uluslararası üsluptan izler taşıdığı söylenebilir.



Şekil 4.104 Makina estetiği küçük sembollerle hatırlatılmaktadır.



Şekil 4.105 Yol atölyesi güneyindeki bürolar.



Şekil 4.106 1943 yılında üretilen etüv kazanı(Şenol, a.g.e. s.32).

- Lojmanlar

Bu döneme ait lojmanlar cer kısmı ile istasyonun sınırladığı alanda sosyal mekânlar ile beraber konumlanmaktadırlar. Üstün'ün belirttiğine göre 1925 yılından itibaren yapımına başlanan lojmanların Cumhuriyet İlk Dönemi;1923- 1960 yılları arasında inşa edilen ilk örnekleri bahçeli ve az katlı iken takip eden süreçte az katlı, sıra düzenli apartman biçiminde konutların da inşa edildiği görülmektedir (Üstün, 2011).



Şekil 4.107 Cumhuriyet Birinci Dönemi; 1923-1960 yılları arasında inşa edilen lojmanlar.



Şekil 4.108 Lojmanlar, 2010.



Şekil 4.109 Lojmanlar, 2010.

4.2.2.1.4 *Cumhuriyet İlk Dönem;1923-1960 Arası Dönem'in Modernleşme Kriterleri Bakımından Değerlendirilmesi.* Bu dönem ikinci ve üçüncü bölümlerden gelen, modernleşme ve endüstrileşme mekânsallığı nosyonları tarafından değerlendirilirse; genel olarak “Cumhuriyet İlk dönemi”, modernleşme ve endüstriyelleşme sürecinden gelen rasyonel, fonksiyonel, seküler, üretim odaklı olma nosyonlarını/motivasyonlarını sağlarken, **ulus devletçi ve toplumcu, merkezi, ilerlemeci** “Cumhuriyet” modernleşmesi motivasyonlarının domine ettiği bir dönem olarak okunmaktadır.

Rasyonellik ve Fonksiyonellik: Üretim mekânlarının ve tüm vaziyetin işleyişinde rasyonellik ve fonksiyonellik ana nosyonları görülmektedir. Planimetrik olarak bakıldığında arazinin bölünüşü bina ölçeğinde ise ortogonal planlamalar ile rasyonellik sürmektedir. Binalar temel geometrik biçimlere indirgenmiş, tipolojiler belirlenmiştir. İlk dönem biçimlenişinde görülen üçlü cephe düzenleri kemerli pencerelerden tamamen arınmıştır ve artık ana geometrik formlar kullanılmaktadır. Ana giriş olan Cer girişi, sosyal tesis ve dişli fabrikası gibi kimi yapılarda püriten modernist estetik okunmaktadır.

Sekülerleşme: İlk dönem başlayan sekülerleşme süreci, bu dönemde de devam etmiş ve çoğunu Gayri Müslimlerin oluşturduğu küçük bir çalışan zümresi yerine bu dönemde, gittikçe artan sayıdaki Türk çalışanlar bu sürece dahil edilmiştir. Kentte yaşayan yerli halk artık bu sürecin bir parçası haline gelmiş, geleneksel yaşamlarından sıyrılmıştır. Çalışan sayısının artmasıyla sekülerliğin etki alanı genişlemektedir. Yerleşke içinde dini fonksiyon barındıran bir yapı bulunmamaktadır. Tam yerleşke olma yolunda sosyal donatıların eklenmesi, bu mekânların seküler örgütlenişi (toplantı evi, spor salonu, istasyon parkı gibi) Eskişehir halkı için bu anlamda bir kırılma noktası olmaktadır. Cer giriş kapısında bulunan saat kulesi ve mesai başında ve bitişinde buradan çalınan siren sesi, Cengizkan'ın vurguladığı ‘modernin saati’ nin çaldığını gösteren bir simge niteliğindedir. Günlük hayat geleneklerden koparak evrensel bir zaman kavramında tekrar şekillenmektedir.

Üretim odaklı yeni yaşam tarzı: Önceki dönemden farklı olarak üretim odaklı yeni yaşam biçiminin tüm kente doğru yayıldığı bir süreçtir. Fabrikanın sürekli büyüyerek çalışan kapasitesini arttırması, daha çok çalışanın ve ailelerinin bu sürece katılmasını sağlamıştır. Cer Atölyesi uzun yıllar hizmet veren ilk ve tek fabrika olarak endüstri kültürü birikimi sağlamış, çevresinde yeni endüstrilerin çoğalmasına öncü bir rol üstlenmiştir.

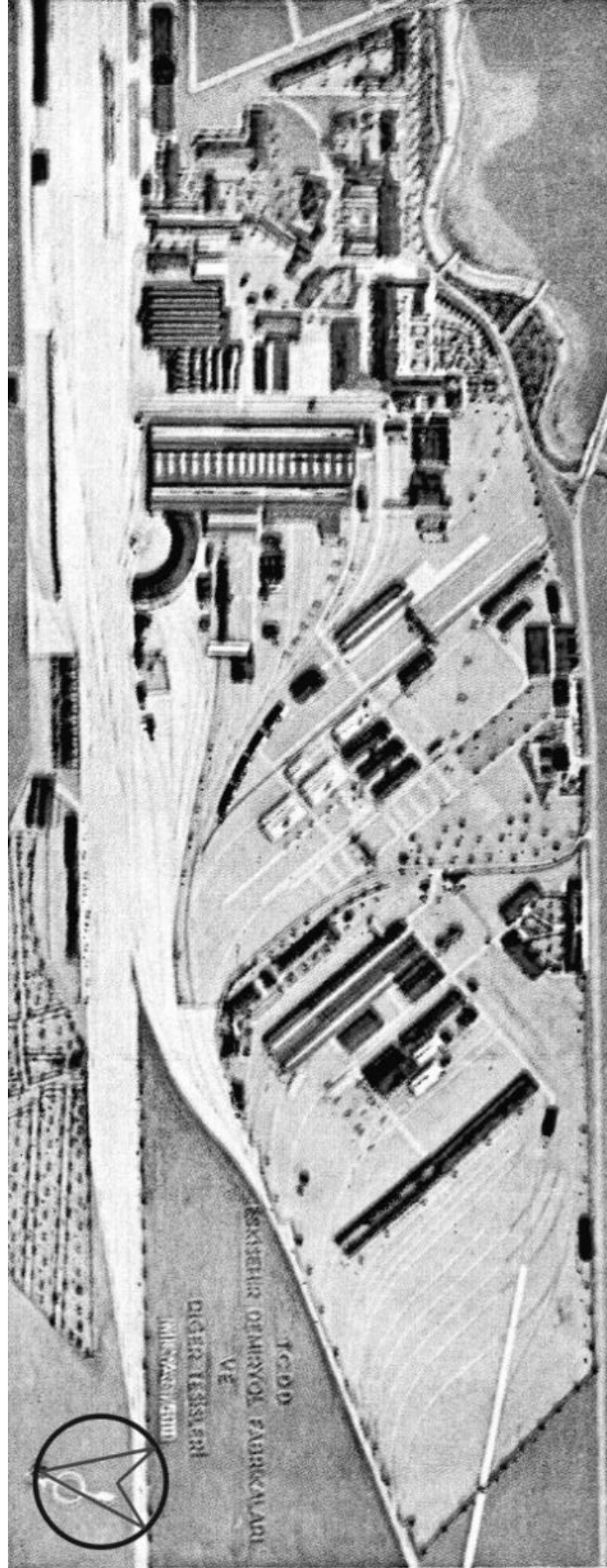
Kentleşme: İlk dönemde istasyon çevresinde Endüstri Yerleşkesi'ne ait, sosyal mekanların olduğu düşünülse de, bu dönemde sosyal mekanlar çeşitlenmiştir. 1936 yılında Toplantı Evi adı verilen sosyal mekânın inşa edilerek hem fabrika çalışanları hem de kentliler tarafından kullanılmaya başlanması, Yerleşkeyi sadece üretim yapılan bir yer olmaktan çıkarmış kent kullanımına da kısmen da açmıştır. Bu dönemde Yerleşkenin kente olan ilk katkısı merkezîyetçi ve toplumcu bir kamusalılığı yansıtan sosyal olanakların eklenmesidir. Kent merkezinde bulunmayan “modern” bir çay bahçesi, lokal, sinema ve spor salonu gibi sosyal mekanlarıyla; seküler, kolektif, devlet tarafından kullanımı belirlenmiş yeni mekan pratiklerini kente tanıtmıştır. Diğer katkısı ise etrafında örgütlediği fonksiyonlar ile ortaya çıkar. Yeni yapılacak fabrikaların konumlanacağı bir endüstri alanının da çekirdeğini oluşturmuştur. Yerleşkenin kuzeyinde özel sektör un ve kiremit fabrikaları konumlanmıştır. Fabrikalarda çalışan işçilerin konaklama ihtiyacı yerleşke sınırlarına yakın yeni işçi mahallerinin oluşmasına da sebep olmuştur. Ertuğrulgazi Mahallesinde ‘50 sonrası işçilerin küçük bir kısmının kooperatif yoluyla, kalanlarının ise kendi çabalarıyla edindikleri konutlarda ‘bahçe şehir’ tipi planlamanın izlerinin görüldüğü söylenmektedir (Özkut, sözlü görüşme).

Ulus devlet ve toplumcu: Ulusal bir mücadele uğruna tüm toplumun kalkınması amacıyla demiryolu için üretim motivasyonu dönemin tam anlamıyla ruhunu yansıtmaktadır. İlk ağır endüstri kuruluşlarından biri olma özelliğini taşıyan fabrika, ekonomik kalkınmanın temelini oluşturan yeni endüstri mekânları için alt yapı sağlamıştır. Demiryolu fabrikalarının ilki olarak, diğer demiryolu fabrikalarının

açılmasına öncü olmuş, tüm yurdu birbirine bağlayan ve endüstri üretimi altyapısı sağlayan hammaddenin ve ürün yer değişimini sağlamış, bunları ulaşılabilir kılmıştır. Eskişehir kentine sunduğu sosyal donatılar (lojman, hastane, eğitim birimleri, spor tesisleri, sosyal tesis/lokal) ile topluma hizmet yönünü somutlaştırmıştır. Öte yandan toplumcu yönü somutlayan sosyal mekânlar merkezi ulus devletin kontrolü altındadır.

Merkezilik: Bu dönemde fabrika genelinde idari olarak en büyük farklılık merkezileşmedir. Tek merkezde toplanan demiryolu idaresinin yerleşkedeki mekânsal sembolü, 50' lerin başlarında yapılan ana idare binasıdır. Bu bina devlet otoritesini ve hiyerarşisini hissettirmektedir. İdare, devletin yerleşkedeki uzantısı olarak form bulmuştur. Ana girişin ardından büyük bir meydan ve karşısında bulunan Atatürk büstü, anıtsal bir sembol olarak, devletçi bir merkeziliği yansıtmaktadır.

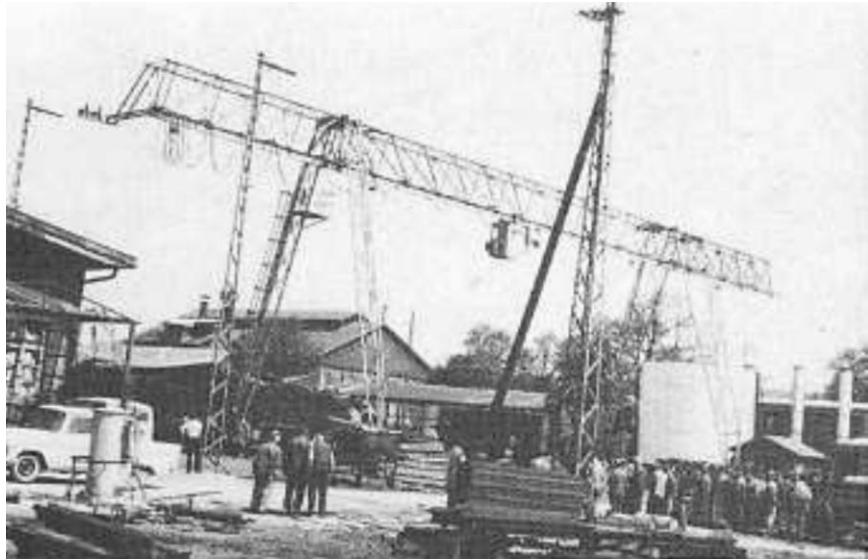
İlerlemeci: Mimari organizasyon olarak üretimin teknolojiye adaptasyonu ve buna en uygun üretim alanlarının oluşturulması modernist ilerlemeciliğin bir göstergesi durumundadır. Mimari biçimler olarak tarihsel referanslardan arınmış, seküler bir biçim anlayışı, özellikle Avrupa'daki modernist estetiğe sahip endüstri binalarından izler taşıdığı gözlenen bu fabrikanın kente sunduğu arayüzünü oluşturan giriş kütlesi tarafından etkin biçimde yansıtılmaktadır. Kente yüz veren bu giriş, kütle organizasyonu, saçağı ve kulesi ile modernist mimari üslubun ilerlemeci özelliğinin de simgesidir. Eğitim birimlerinin ve sosyal donatıların eklenmesi de devletin toplumu yeni kamusallıkla eğiterek ileri götürme arzularını karşılayan ilerlemeci bir yaklaşım olarak nitelendirilebilir.



Şekil 4.110 TCDD Eskişehir Demiryol fabrikaları ve diğer tesisleri vaziyet planı 1958 (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2011)

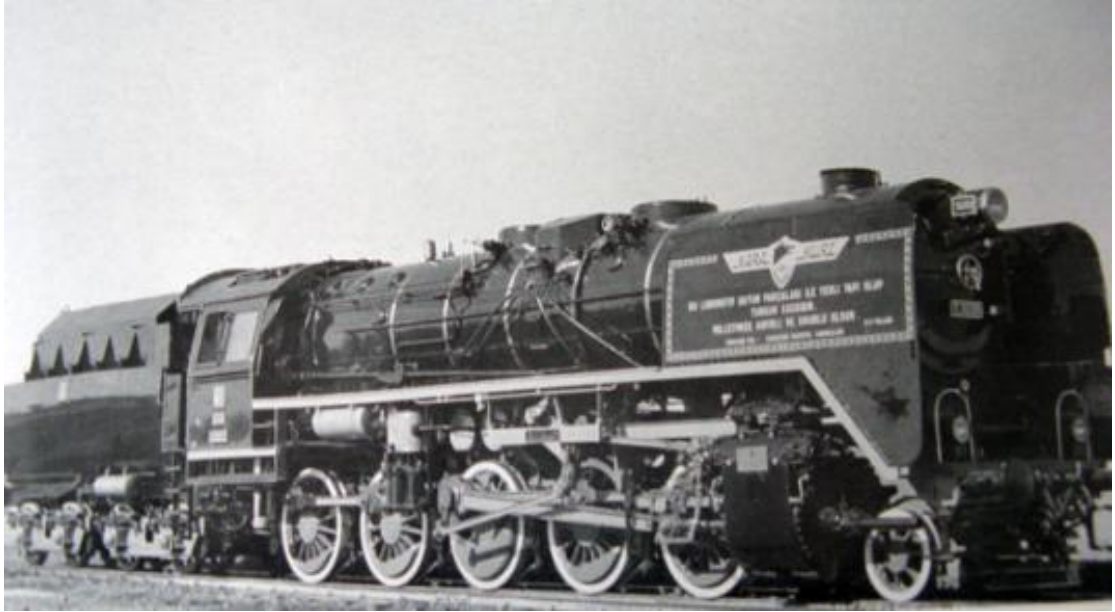
4.2.2.2 Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası Dönem

İlk kırılma noktası kadar belirgin dönüştürücü etkiye sahip olmasa da, 1960 yılı yeni bir dönemin başlangıcına işaret eder. Bu tarihten itibaren lokomotif, vagon tamir ve bakımındansa üretimlerine odaklanılmış ve bu karar üzerine üretim yapabilecek donanımda büyük hacimli yeni fabrika binaları inşasına başlanmıştır. Teknolojik bir sıçrama sonucu hızlı bir mekânsal dönüşüm sürecini başlatması, eş süreçli olarak da demiryolu yapımı politikalarında ve dolayısıyla motivasyonlarında çözümlerin yaşanmaya başlanması, 1960 yılını bu kapsamda öne çıkartmıştır. Demiryolu politikalarındaki çözümler yol yapım faaliyetlerinin Cumhuriyet İlk Dönemi kadar yoğun biçimde gerçekleştirilmemesiyle sonuçlanmıştır. Bu durumda fabrika, Türkiye'deki demiryolu araçlarında tek tipleşme çalışmalarına yoğunlaşmakta, '60 yılından itibaren gözlenen ithal ikameci politikaların yansımalarıyla kendi lokomotifini üretme amacıyla dönüşümler gerçekleştirmektedir. Cumhuriyet İlk Dönemi'nde modernleşme projesinin omurgası niteliğinde olduğu belirtilen demiryolları yapımı, tüm çalışanlar için ülke kalkınması adına güçlü ilerlemeci ve toplumcu bir motivasyon sağlarken, '60'lara gelindiğinde bu tip bir motivasyonun ilk Türk arabası Devrim ve ilk Türk lokomotifi Karakurt'un yapımı sırasında da sürdürülmekte olduğu görülmektedir.



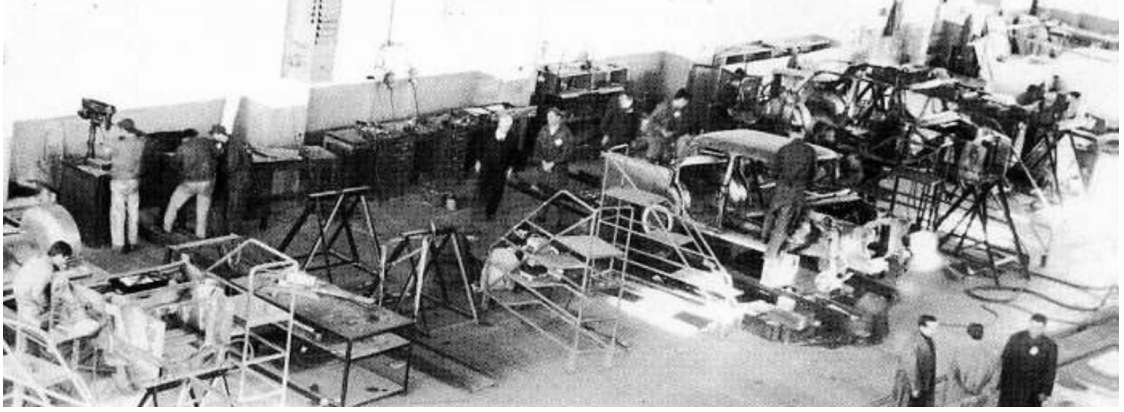
Şekil 4.111 1960 yıllarından bir fotoğraf (Şenol, a.g.e.).

Üretime yönelik ilk somut adımlar, mekanik kantar imalatı (1951) ve iki küçük lokomotif imalatının yapılması (1957), Türkiye'nin ilk lokomotifinin imalatına da başlanmasıdır (1958). Fabrikanın tamamen yerli ilk büyük üretimleri ise '60 yılından itibaren gerçekleşmiştir. 5 adet yolcu vagonu üretimi ve yapımına başlanan lokomotif "Karakurt" tamamlanıp, 1961 yılında lanse edilmiştir. Aynı tarihte yerli imalatının yapılması Celal Bayar tarafından üretilmesi istenen ilk Türk arabası 'Devrim' de bu fabrikanın olanakları, teknik donanımı ve çalışanların demiryolu motivasyonu olarak tanımlanan toplumcu ilerlemeci arzusu ve teknik uzmanlaşmalarıyla fabrikada kısa süre içinde gerçekleştirilmiştir. Her yerli üretimin yapıldıktan hemen sonra Ankara'da halka arzı, Eskişehir'i, Başkent Ankara ile olan fiziksel yakınlığı sayesinde Ankara'yı destekleyen bir kent olarak öne çıkmaktadır.



Şekil 4.112 Cer Atölyesinde üretilen ilk lokomotif **Karakurt** aynı zamanda Türkiye'de üretilen ilk lokomotiftir (TÜLOMSAŞ Arşivi).

İlk defa 1913 yılına üretilen dizel lokomotifler, 2. Dünya Savaşından sonra dünya genelinde, tümüyle buharlı lokomotiflerin yerini almıştır. Eskiye buharlı lokomotif teknolojisi yerine dizel ve elektrik teknolojisiyle lokomotif üretimi Eskişehir demiryolu fabrikalarında '60 sonrası gündeme gelmektedir. 1960 tarihten itibaren fabrika, 1., 2., 3., Beş Yıllık Planlar doğrultusunda yatırım alarak hızlı bir mekansal büyüme sürecine girmiştir.



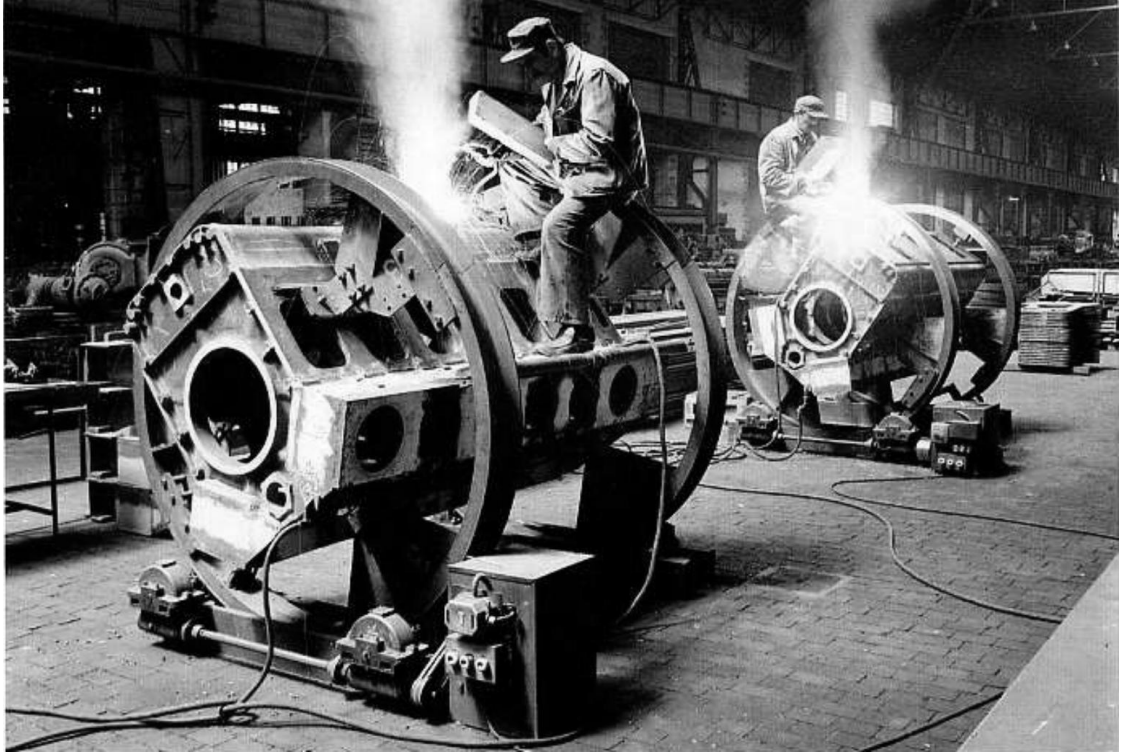
Şekil 4.113 Devrim Arabası 1961(Şenol, age, s.50).



Şekil 4.114 Devrim Arabası 1961 (Anonim).

Planlı dönemde ele alınan konulardan biri, vagon ve lokomotiflerin çok çeşitli olması sebebi ile yedek parça stoğunun yapılamaması ve bu yüzden tamiratların çok pahalıya çıkması sorunudur. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında demiryol fabrikalarında tek tip üzerinden yolcu ve yük vagonları imal edilmesi çözümü sunulmuştur. Böylece tren sefer bakım emniyeti artması ve vagon bakım ve tamir masraflarının azalması amaçlanmaktadır. 1963 yılında 1BYSP'nda demiryol fabrikalarında 3000 yük vagonu, 250 yolcu vagonu ve 63 dizel elektrikli ve elektrikli lokomotif üretilmesi kararı alınmıştır. Bahsedilen demiryolu araçlarının imali için

beş yılda harcanmak üzere 667 milyon liralık yatırım bedeli düşünülmüş, araçların rahatlıkla imal edilebilmeleri için plana fabrikaların tevsii için de 110 milyon lira daha yatırım da eklenmiştir (Şenol,1994). Bu çerçevede İşletmeye, dizel elektrik ve elektrik lokomotifleri imal edecek şekilde 64 milyon liralık bir bütçe sağlanmasına karar verilmiştir. Sonradan çelik inşaat şubesinin tevsii, sofaj santralinin genişletilmesi ve tevsianın yapılacağı alana rastlayan kompresör dairesi ve lojmanlar gibi tesislerin yıkılıp yeniden yapılması ile bu tevsiatın hacmi 100 milyon liraya ulaşmıştır. Montaj ve kazanhane binaları uzatılmış bu iki bina arası kapatılarak lokomotif imal ve tamiri için lokomotif fabrikası dönüştürülmüş, 1965 yılında başlayan dizelasyon çalışmaları sonucunda 1968’de ilk dizel manevra lokomotifi üretilmiştir (Şenol, 1994).



Şekil 4.115 Fabrika iç mekanlarından bir görünüş (Şenol, a.g.e., s.73).

1970 yılında ‘Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii’ (ELMS) olarak ismi değişen endüstri işletmesi hala TCDD bünyesine bağlıdır. ELMS kurulduğu sene itibariyle dört ana fabrikadan oluşmaktadır: Lokomotif Fabrikası, Vagon ve Genel Makine Fabrikası, Motor Fabrikası, Elektrik Fabrikası. Lokomotifin yanı sıra başta

çeşitli tiplerde bojili yük vagonları, demiryolu makasları, çelik konstrüksiyon köprü, üst geçit, portal vinç, özel dişli ve takımlar, ağır yük katarları olmak üzere ulusal demiryollarının tüm ihtiyacını karşılayacak entegre bir tesis halinde çalışmaktadır (Şenol, 1994).

1962 yılında Vagon ve Yol Gereçleri fabrikası (ilk dönem ve Cumhuriyet 1923-1960 dönemindeki yerinden taşınarak yeni inşa edilmiştir), 1965 Lokomotif Fabrikası (eski fabrika genişletilerek), 1970 yılında Motor Fabrikası (Cumhuriyet 1923-1960 dönemindeki yapı yıkılıp yerine yenisi inşa edilmiştir) 1970 yılında Döküm ve Kimyasal İşler Fabrikası (yeni inşa edilmiştir). 1970 yılında Elektrik Motorları Fabrikası (ilk dönem ve Cumhuriyet 1923-1960 yılları arasında vagon bakım ve onarım atölyesi olarak kullanılan atölyelerin dönüştürülmesiyle elde edilmiştir), 1971 Dişli Takım ve Kalıp Fabrikası (Cumhuriyet 1923-1960 döneminde, 1947’de kurulan Takım İmalathanesinin yanına inşa edilmiştir), 1971 yılında Bakım ve Yardımcı Ürünler Fabrikası (idare binası ve eski vagon atölyelerin aralarındaki boşluğa yeni inşa edilmiştir) kurulmuştur. 1970 yılında toplam 70 bin m2 kapalı alana sahip olan yerleşkede ’60 sonrası başlayan yapım faaliyetleri ile 1984 yılında kapalı alan 176 bin m2 ye ulaşmıştır.



Şekil 4.116 Dizel elektrikli motorun hizmete geçişi bu dönemde gerçekleşir.

1960 sonrası dönemden günümüze kadar Alman, Fransız, Amerikan, Japon firmalarla lisans anlaşmaları yapılmış, 1971 yılında ilk dizel elektrik anahat lokomotifü üretimi gerçekleştirilmiştir (Şenol, 1994).

2. Dünya Savaşı sonrası değişen politikaların etkileri Eskişehir Cer Atölyesinin üretimine hemen görülür düzeye ulaşmasa da, zaman içinde yavaşça üretim etkilenir ve özellikle '80'lere varıldığında üretim ve istihdamda bir gerileme yaşanır. 1975 yılında en yüksek çalışan sayısına ulaşıldığı dönemde Yerleşke'de 4150 kişi çalışırken, bu seneden sonra üretim ve istihdam hacminde düşüş yaşanmış, 1984 de 2482 çalışan sayısı kaydedilmiştir. Çalışan sayısı 2009 itibariyle 3500'dür. Bu düşüşün sebebi Türkiye'de uzun zamandan beri demiryolu yapılmamasıdır. Mevcut demiryolları için yeterli sayıda lokomotifin üretilmiş bulunması fabrikanın gelişimindeki yavaşlamanın sebepleri olarak görülmektedir.

1980 yılı ülkenin ekonomik politikalarında yeni bir kırılma noktası olarak kabul edilir. '80 sonrası yeniden bir kırılma yaşanarak 1986 yılında yeniden yapılanan fabrika TCDD Genel Müdürlüğü' nün bağlı ortaklığı haline dönüştürülmüş, 'Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.' (TÜLOMSAŞ) ismini almıştır. Bağlı ortaklık, sermayesinin yüzde ellisinden fazlası İktisadi Devlet Teşekkülüne veya Kamu İktisadi Kuruluşuna ait olan işletme veya işletmeler topluluğundan oluşan anonim şirketlerdir (Sayıştay raporu).

TÜLOMSAŞ kurulduğu dönem itibariyle 7 adet fabrikadan oluşmaktadır: Vagon ve Yol Gereçleri Fabrikası, Lokomotif Fabrikası, Motor Fabrikası, Döküm ve Kimyasal İşler Fabrikası, Elektrik Motorları Fabrikası, Dişli Takım ve Kalıp Fabrikası, Bakım ve Yardımcı Ürünler Fabrikası.

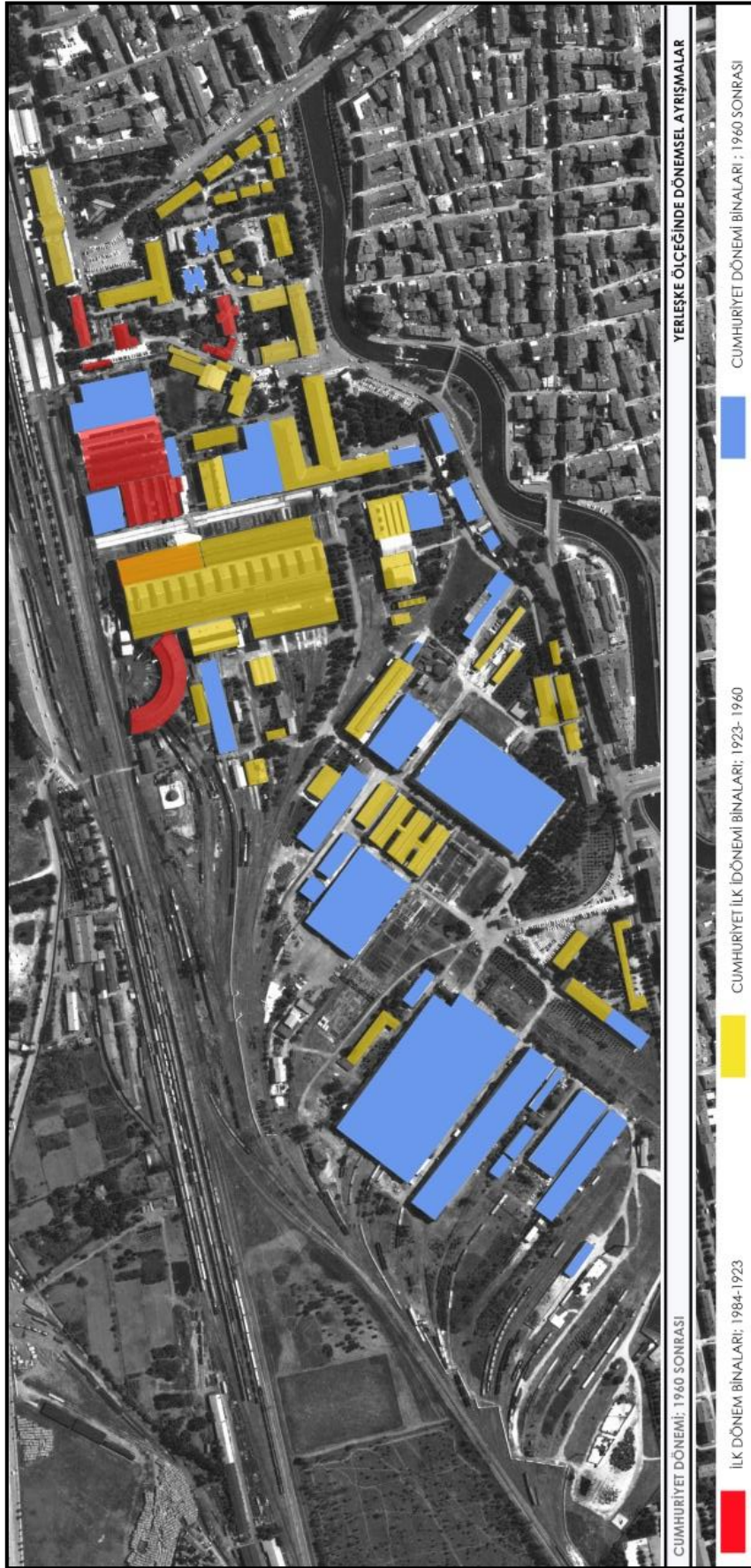
Bu dönemde yönetim dallanarak şubelere ayrılmıştır. İdari birimler şu şekildedir: Araştırma planlama ve koordinasyon daire başkanlığı, Üretim planlama kontrol daire başkanlığı, Ürün ARGE daire başkanlığı, kalite kontrol dairesi başkanlığı, Satın alma ve ikmal dairesi başkanlığı, Sağlık ve sosyal işler daire başkanlığı, Personel daire

başkanlığı, Mali işler daire başkanlığı, hukuk müşavirliği, Teftiş kurulu başkanlığı, Sivil savunma uzmanlığı, Planlama dairesi başkanlığı

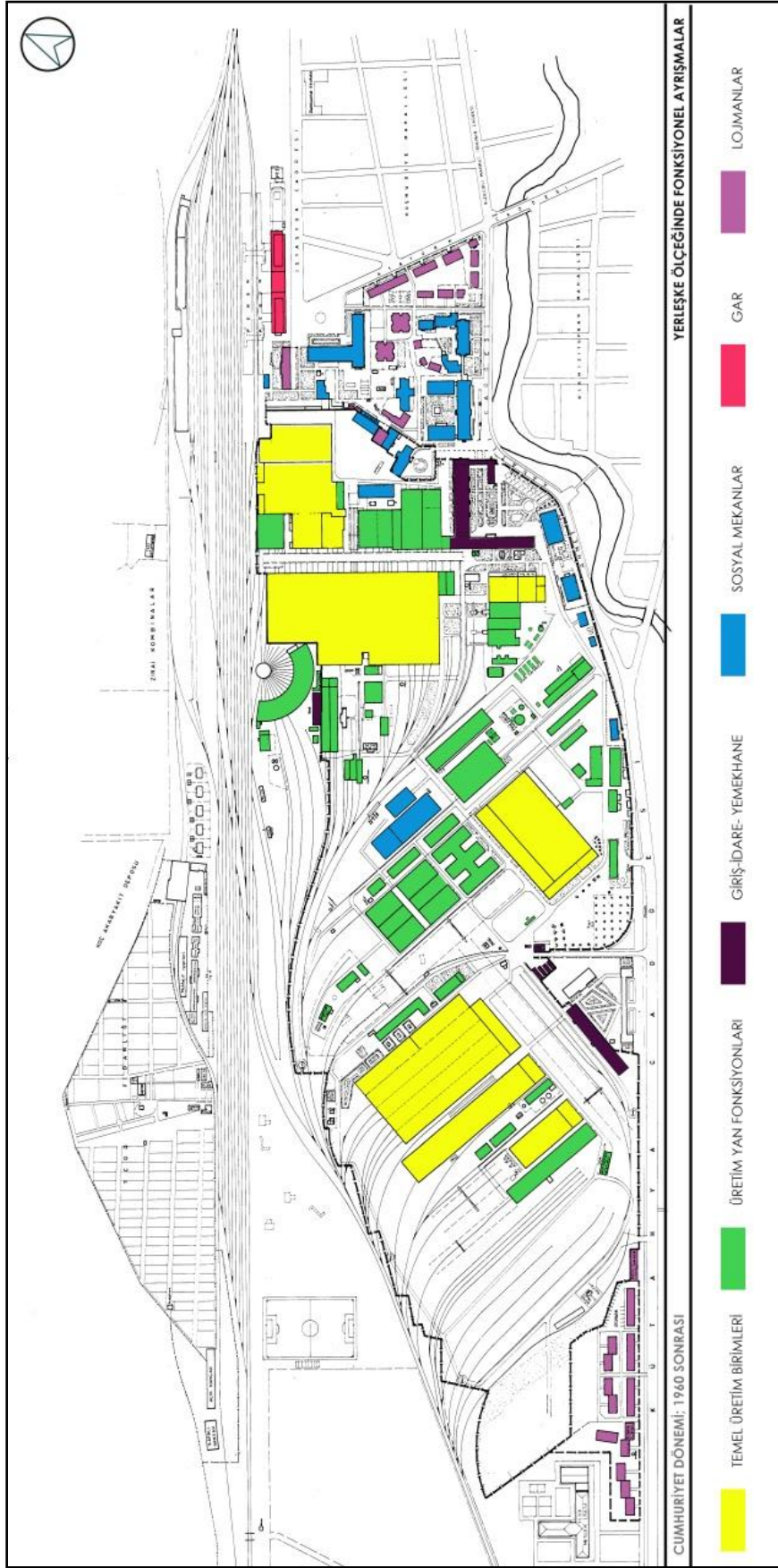


Şekil 4.117 Yenilenen lokomotif fabrikasından bir görünüş.

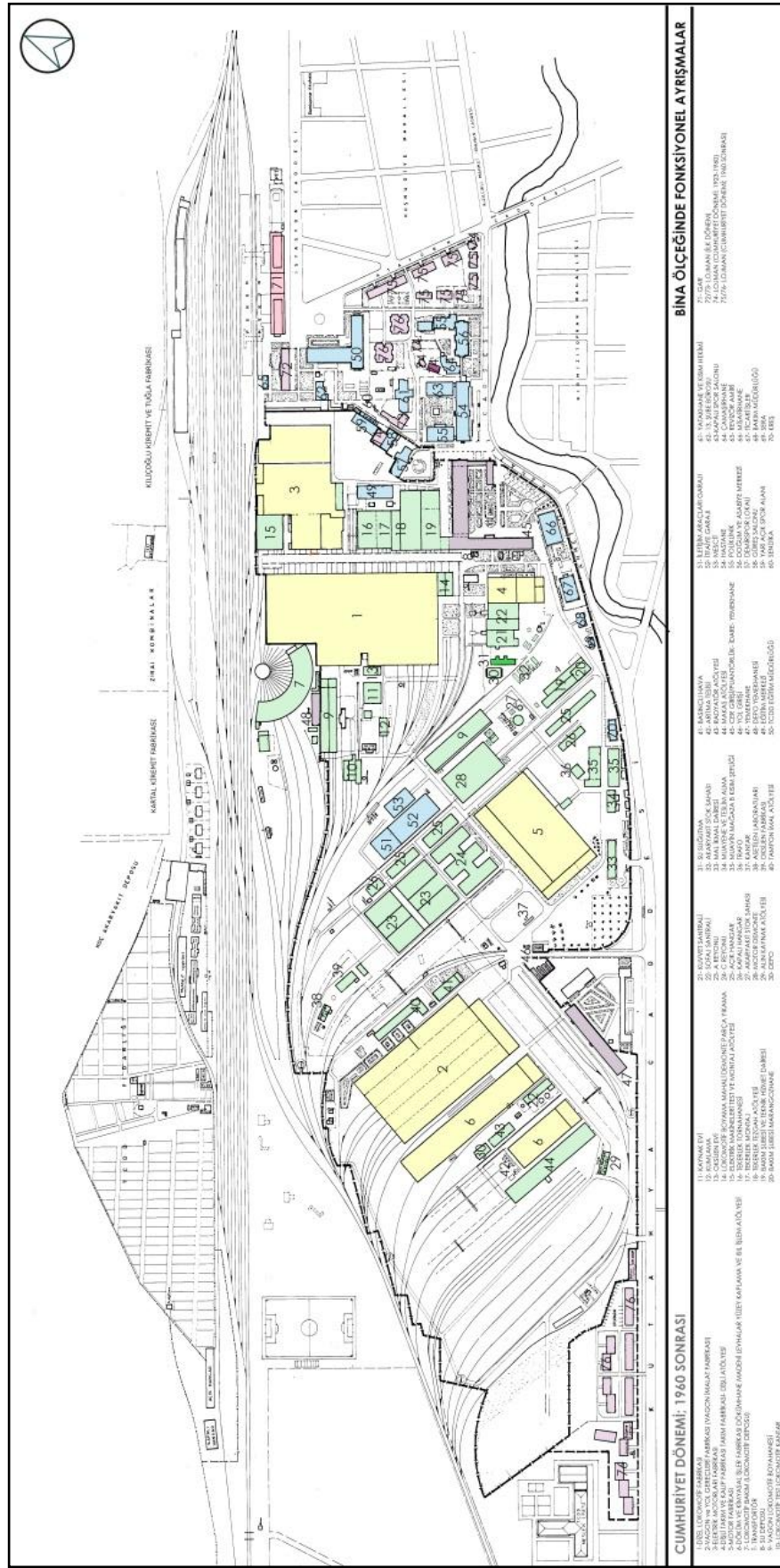
1100 beygir gücündeki dizel manevra elektrikli lokomotifini daha sonra dizellere göre daha ekonomik, daha güçlü ve çevre koşullarına daha duyarlı olan 4300 beygir gücündeki Elektrikli lokomotifini üretmeye başlamıştır. Çevre duyarlılığını misyon haline getiren işletmede Türkiye'nin ilk akülü yük araçları, ilk cadde süpürme araçları, ilk otobüs yıkama tesislerini üreterek özel sektör girişimlerine örnek olmayı hedeflemektedir (Şenol, 1994).



Şekil 4.118 Eskişehir istasyonu ve atölyelerin Cumhuriyet İkinci Dönemi mekan izlerinin günümüzdeki mevcut durumla çakıştırılması.



Şekil 4.119 Cumhuriyet İkinci Dönemi, 1960 sonrası fonksiyonel gruplama



Şekil 4.120 Cumhuriyet İkinci Dönemi, 1960 sonrası bina ölçeğinde fonksiyonlar

4.2.2.3.1 Yerleşke Ölçeğinde Cumhuriyet İkinci Dönemi: 1960

Sonrası. Cumhuriyet Birinci Dönemi’nde kimliğini büyük ölçüde tamamlayan Yerleşke için, ‘60 sonrası dönemde yerleşke ölçeğinde, önceki dönemin ana prensiplerine bağlı kalındığı ve sadece yeni birimlerin eklendiği görülmektedir. Cumhuriyet İlk Dönemi Yerleşke bazındaki ana prensipler özetlenecek olursa, üretim birimlerinin cer ve yol kısmı olarak iki bölümde merkezlendiği, aralarında kalan alanın depolama ağırlıklı üretim yan fonksiyonlarına ayrıldığı, sosyal mekânlar ve lojmanların istasyon ve cer kısmı arasında kalan parselde yoğunlaştığı bir yaklaşım izlenmektedir. Cumhuriyet’in ilanından sonra cer atölyesi kısmı yapılaşma alanının büyük ölçüde dolması ve bu kısımdaki yapı yoğunluğu nedeniyle ‘60 yılından itibaren büyük hacimli üretim binaları için gerekli olan inşaat alanları yol atölyesinin bulunduğu, yerleşkenin batı kısmından seçilmiştir. Endüstri mekânlarının yeni teknoloji ve üretimlere göre dönüşebilir esneklikte olmaları beklenmektedir. Bu kapsamda yeni inşa faaliyetleri yerleşke arazisinin batısına doğru yayılmaktadır. Bu dönemde yerleşkenin güney batısında bir konut alanı daha eklendiği görülmektedir.



Şekil 4.121 Günümüze ait Yerleşke hava fotoğrafı (TÜLOMSAŞ Arşivi).



Şekil 4.122 '60 sonrası yoğun yapılaşma olan eski yol atölyeleri alanı.

4.2.2.3.2 *Bina Ölçeğinde Cumhuriyet İkinci Dönemi: 1960 Sonrası.*'60 sonrasına ait temel üretim birimleri Vagon ve Yol Gereçleri Fabrikası, Lokomotif Fabrikası, Motor Fabrikası, Döküm ve Kimyasal İşler Fabrikası, Elektrik Motorları Fabrikası, Dişli Takım ve Kalıp Fabrikası, Bakım ve Yardımcı Ürünler Fabrikası'dır.

Cumhuriyet İlk Dönem'den aktarılan üretim birimlerine büyük çaplı motor, vagon ve döküm fabrikasının eklendiği, lokomotif fabrikasının genişletildiği ve takım fabrikası ile entegre bir dişli fabrikasının kurulduğu söylenebilir.

Üretim yan fonksiyonlarından İlk Dönem ve Cumhuriyet İlk Dönemi'ne ait birimlerin bir kısmı (ilk dönemden; lokomotif deposu, su deposu, transportör, ikinci dönemden; C reyonu, kazan evi lokomotif deneme merkezi, tekerlek tornahanesi, taner atölyesi, su soğutma, elektrik santrali, yol atölyesi girişinin hemen doğusunda bulunan bürolar- satın alma-, vb) varlığını sürdürse de yedi fabrikayı destekleyici yan fonksiyonların çeşitlendiği görülmüştür. Eski vagon fabrikasının elektrik makinaları fabrikasına dönüştürülmesiyle etrafına ihtiyaç doğrultusunda yeni yardımcı birimlerin ve bir yönetim binasının eklendiği görülmüştür. Tekerlek tornahanesinin yanında kalan boşluğa ise tekerlek tezgâh atölyesi eklenmiştir. Açık ve kapalı

depolama birimleri çoğaltılmış bu kapsamda B reyonu büyüyerek genişletilmiştir. İtfaiye binası eklenmiştir.

Giriş-İdare (yemekhane) binası önceki dönemde inşa edildiği haliyle kullanılmaktadır. Yedi fabrikanın ihtiyaç duyduğu idari yapılanma yoluna gidilerek yönetim şubelere ayrılmıştır. İstasyon binası kullanılmaya devam edilmektedir. Sosyal mekanlar kapsamında Toplantı evi (lokal), Demirspor kulübü (açık- kapalı spor alanı), hastane, çırak okulu, yemekhane (Giriş- idare ile) binalarına ek olarak; misafirhane, mescit, kreş ve sera eklenmiştir. Yerleşkenin büyüklüğü sebebiyle bazı yan fonksiyonlar iki uca da hizmet verebilecek şekilde bölünmüştür. Yemekhane bu fonksiyonlardan biridir, cer tarafındaki işçi yemekhanesine, bir tane daha yol kısmı için eklenmiştir. '60 sonrası dönemde çok sayıda lojmanın da yerleşkenin güney batısına eklendiği görülmektedir.

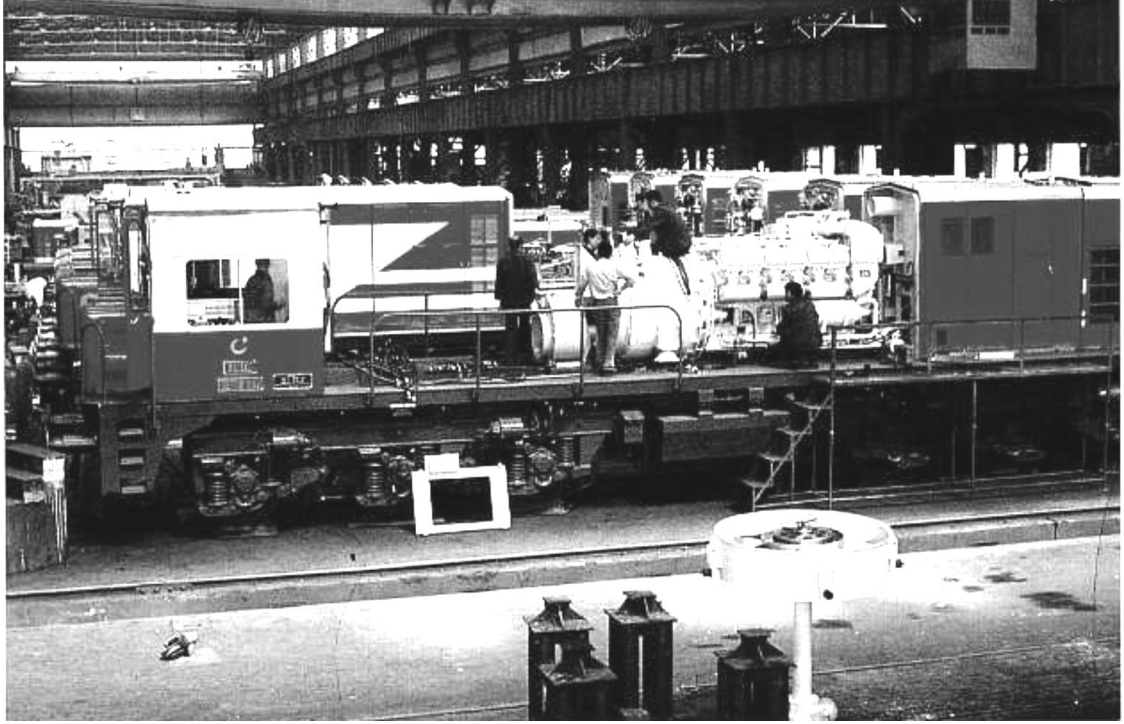
A) Temel Üretim Birimleri

- Lokomotif Fabrikası

Elektrifikasyon ve dizelasyon çalışmaları ve üretime dönük yenilemeleri ile dev bir fabrika haline dönüşen lokomotif fabrikası transportör boşluğuna bakan doğu kısmında İlk Dönemin izleri üzerinden inşa edilen ilk hol ve zamanla yenisi batıya doğru eklenen, eklerin eski montaj ve kazanhane binalarına ulaşmasıyla bu binaların uzatılarak aralarının kapatılmasıyla dönüştürülen 4 adet holden oluşmaktadır. Hollerin güney cephesinde fabrikanın yönetim ofisleri bulunmaktadır. İlk hol olduğu bahsedilen doğudaki holden batıdaki hollere geçildikçe vinç açıklıkları ve yüksekliklerde büyük artış göze çarpmaktadır. Binanın yapım tekniği betonarme ve çelik karkastır.



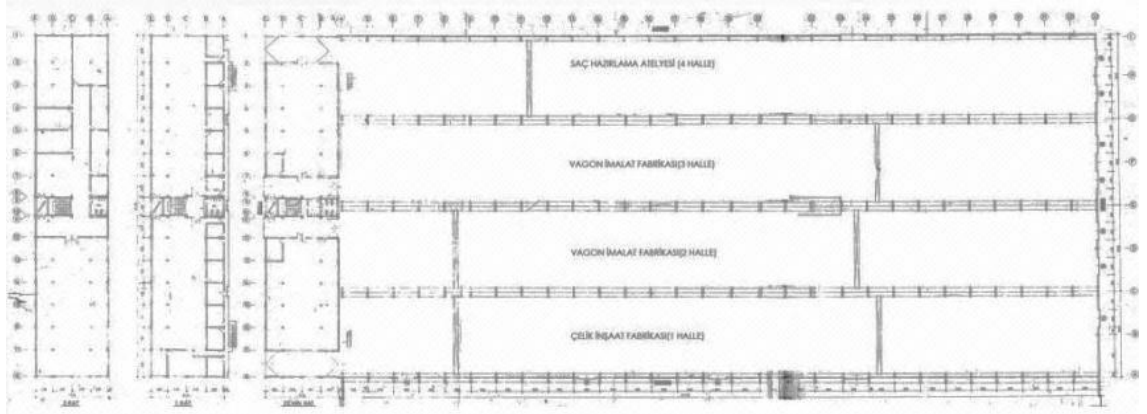
Şekil 4.123 Lokomotif fabrikası, 2011.



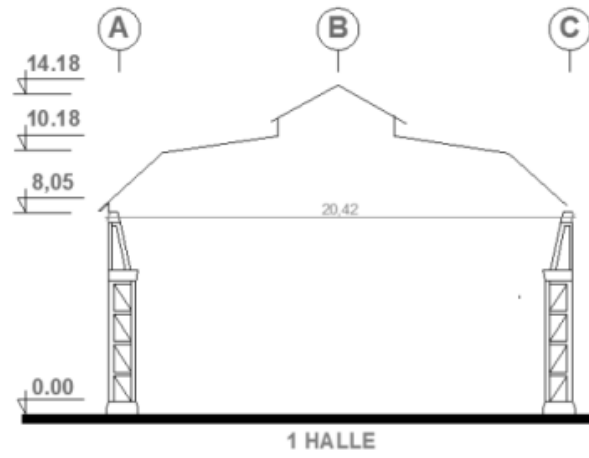
Şekil 4.124 Lokomotif fabrikası iç mekân (Şenol, a.g.e.).

- Vagon ve Yol Gereçleri Fabrikası

Cer kısmındaki ilk yerinde vagon bakımları yapılmakta iken üretime yönelik büyük hacim ihtiyacı 1962 yılında yol atölyeleri kısmında yeni bir Vagon ve Yol Gereçleri Fabrikası inşasına sebep olmuştur. Vagon fabrikası, 1/8 plan oranında 4 adet holden oluşmaktadır. Üretim hollerinin güney doğuya bakan uç kısmında vagon fabrikasının yönetim binası bulunur, yönetim binası 3 kat yüksekliğindedir. 1970 yılında bojili vagon üretimine başlanmıştır. 22000m² kapalı alana sahip fabrikada ihtiyaca göre kasalar yerleştirilerek sarnıç, cevher, platform, konteyner, yük, boraks, soğuk hava ve tahıl vagonlar üretilmiştir. Bunun yanı sıra demiryolu köprüsü, atölye inşaatı, kapalı ve açık hava vinçleri, sıvı tankları, demiryolu makası üretmiştir (TÜLOMSAŞ 100. Yıl paneli). Yönetim binası betonarme olan vagon fabrikası holleri çelik konstrüksiyondur.



Şekil 4.125 Vagon fabrikası planı.



Şekil 4.126 Vagon Fabrikası holü kesiti 10n/7h.



Şekil 4.127 Vagon fabrikası iç mekan (Şenol, a.g.e., s.88).



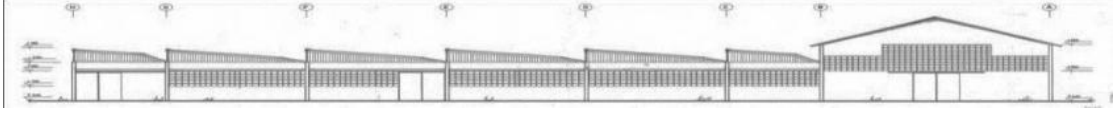
Şekil 4.128 Vagon Fabrikası idare binası inşası sırasında 1971 (TÜLOMSAŞ Arşivi).

- Motor Fabrikası

Cumhuriyet İlk Dönemi'nde küçük çaptaki motor fabrikası yıkılarak yerine 15000 m2 kapalı alana sahip büyük bir motor fabrikası kurulmuştur. 1970 yılında fabrika yapımına başlanmıştır. 150 ye yakın çeşitli tip ve özellikte CNC ve diğer uluslararası tezgah bulunmakta ve yılda 100 adet lokomotif motoru üretimi yapılmaktadır. TCDD'nin ihtiyacı olan motor parçaları yanında dış piyasadan gelen iş taleplerini karşılamaktadır (Şenol, a.g.e.).



Şekil 4.129 Motor fabrikası inşaatı (TÜLOMSAŞ Arşivi).



Şekil 4.130 Motor fabrikası görünüşü (TÜLOMSAŞ Arşivi).



Şekil 4.131 Motor fabrikası görünüşü, 2012.



Şekil 4.132 Motor fabrikası iç mekân, 2011.

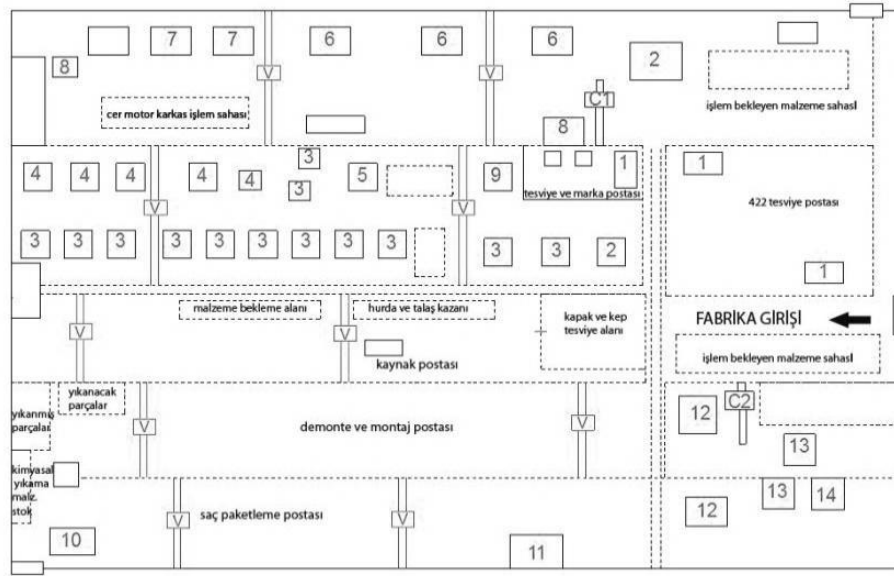
- Elektrik Makinaları Fabrikası



Şekil 4.133 Elektrik makinaları fabrikası, 2012.



Şekil 4.134 Elektrik makinaları fabrikasına bu dönemde eklenen yönetim binası, 2011



Şekil 4.135 Elektrik Makinaları Fabrikası bir bölümünün yerleşim şeması; tezgah tesviye montaj alanları planı, kablaj ve kumanda blokları atölyesi. V vinçler, C caraskalar, 1 matkap tezgahı, 2 dik torna CNS, 3 torna tezgahı, 4 freze, 5 planye tezgahı freze, 7 matkap tezgahı, 8 marka pleyti, 9 cin cinati tezgahı, 10 yıkama yeri, 11 balans tezgahı, 12 bakır bükme, 13 fırın, 14 pres.

Eski vagon fabrikasının yeni yerine taşınması ile Yerleşke'deki en eski üretim birimi olan bina, Elektrik Makinaları Fabrikası'na dönüştürülmüş, etrafına üretimine yardımcı yeni yan birimler, holler halinde inşa edilmiştir. Bu süreçte bir de yönetim binasının eklenerek fabrikanın büyüldüğü tespit edilmiştir.

- Dişli Takım ve Kalıp Fabrikası

Dişli takım ve kalıp fabrikasında değişik çaptaki dişlilerin yanı sıra, tüm lokomotiflerin alın dişlileri ve dışarıdan gelen yüksek kaliteli dişli talepleri karşılanmaktadır. yüksek çekerli katarların, elektro katarların, cadde süpürme araçlarının ve endüstri kuruluşlarının çeşitli kalıp ve baskı işleri de yapılmaktadır. 1971 de yenilenmiştir (Şenol, 1994).



Şekil 4.136 ELMS dişli imal atölyesi (TÜLOMSAŞ Arşivi).

- Döküm ve Kimyasal İşler Fabrikası

Yeni vagon fabrikasının yanına 1970 yılında kurulan bu fabrikada, alaşımlı alaşımsız pik, çelik ve diğer alaşım metal dökümleri yapılmaktadır. Yıllık 3000 ton döküm kapasitesine sahiptir. ısıtım atölyesinde sertleştirme, meneviş, yumuşatma, sement, nitrasyon ve indüksiyonla sertleştirme işlemleri, galvona teknik atölyesinde ise krom, nikel bakır, gümüş ve çinko kaplama ile fosfatlama işleri gerçekleştirilir (Şenol, 1994).

- Bakım ve Yardımcı Ürünler Fabrikası

1971 yılında kurulan fabrika, şirketin tüm tezgâh ve tesislerinde elektrik ve mekanik arızalarını gidererek tesisin faal halde çalışmasını sağlar. Şirket içindeki fabrikaların gaz altı, toz altı, argon lehim gibi işlerini yapar, gerektiğinde bu konularla ilgili eğitim verir. Şirketin ihtiyacı olan buhar, oksijen, asetilen, basınçlı hava, elektrik ve suyu üretir ve dağıtır. Bunlardan fazlasını oksijen TCDD birimlerine ve üçüncü şahıslara satar (Şenol, a.g.e.).

B) Üretim Yan Fonksiyonları

- Depolar: B Reyonu

Cer ve yol atölyeleri bölgelerinin aralarında açık kapalı depolara ve mağazalara ayrılan alanda Cumhuriyet İlk Dönemi'nde inşa edilen C Reyonunun hemen arkasına, önce 4 holden oluşan, sonrasında hollerin araları kapatılarak büyütülen depolama alanıdır.



Şekil 4.137 B reyonu, 2011.



Şekil 4.138 İtfaiye binası, 2011.

C) Giriş-İdare (Yemekhane)

Bir önceki dönemde inşa edilen binanın idare kolu kuzey yönünde uzatılmış, cephesine güneş kırıcılar eklenmiştir. İdare binasının giriş kısmında bulunan Atatürk büstünün yanına 1961 yılında üretilen Devrim arabalarından biri yerleştirilmiş, gelen misafirler için bu alan açık sergi alanı olarak işlevlendirilmiştir. Cer girişinden ulaşılan ilk boşluk peyzaj düzenlemesiyle yeşil alana dönüştürülmüştür.

D) İstasyon

Cumhuriyet İlk Döneminde inşa edilen gar binasının bugün hızlı trenin kullanıma açılmasından ötürü hatların yenilenmesi üzerine müzeye dönüştürülmesi gündeme gelmiştir.

E) Sosyal Mekânlar

Önceki dönemde inşa edilen sosyal mekânlar bu döneme de aktarılmıştır. Ancak Yerleşke kurulduğu yıllarda kent için az sayıda olan bu mekânlarının cazibesini '60 sonrası dönemde yitirdiği yine de kent belleğinde önemli bir yeri olduğu için kullanılmaya devan edildiği gözlenmektedir. Sosyal mekânlara mescit, misafirhane, binaları eklenmiş, bir kreş ve sera açılmıştır.

- Mescit

1960 Sonrası Dönemde Yerleşkeye mescit binasının, eklenmesi Arıtan ve Karatosun'un belirttiğine göre '50'lerden sonra endüstriyel öncü devlet işletmelerinden Sümerbank'larda da bu tip eklemelerin yaşanmasıyla sonuçlanan seküler yapıdaki esnemelere işaret eder (Arıtan, Karatosun, 2010).

- Misafirhane



Şekil 4.139 Misafirhane, 2011.

F) Lojmanlar

Üstün'ün belirttiğine göre '70'li yıllardan itibaren sıra düzen ve ayrık düzen 4-5 katlı apartman blokları inşa edilmiştir (Üstün, 2011). Bu bloklardan ikisi Cumhuriyet İlk Dönemi sosyal mekânların ve lojmanların bulunduğu istasyon ve cer atölyeleri arasında kalan parselde konumlanırken (Şekil 4.), daha yoğun bir yapılaşma Yerleşkenin güney doğusundadır. 8-16 daireli apartman blokları ve bekâr lojmanları bu kısımda yer alırlar.



Şekil 4.140 ‘70 yılından sonra yapılan lojman binası, 2011

4.2.2.2.4 Cumhuriyet İkinci Dönemi: 1960 Sonrası Dönem’in Modernleşme Kriterleri Bakımından Değerlendirilmesi. Bu dönemde, modernleşme ve endüstrileşmeden gelen nosyonların okunmaya devam edildiği fakat Cumhuriyet’in yeni kurulduğu yıllardaki ulus devletçi ve toplumcu tavrın eski etkinliğini kaybettiği gözlemlenmiştir. Mekânlar ve birimler bakımından görece fazla büyüyen TÛLOMSAŞ artık tek başına bir sistem olacak kadar karmaşılaşmıştır. Yönetim ilişkileri ile kendini yeniden yapılandırırken, merkez ile doğrudan kurulmuş idari bağlarının zayıflayarak, kendi içinde inisiyatif alan bir kurum haline dönüşmesi bu dönemin özelliklerindendir. Bu dönemin bir diğer özelliği ise, artık “yerli üretim” yapma fikrinin olgunlaşması ile üretime geçilmesi, buhar teknolojisinin terki ve yeni teknolojik arayışlara yönelinmesi olarak ortaya çıkmaktadır.

Rasyonellik ve Fonksiyonellik: Endüstriyel üretimden kaynaklanan fonksiyonalizm ve rasyonellik en belirgin planlama nosyonları olarak ortaya çıkmaya devam etmektedir. Biçimsel saflık ve yalın geometriler kullanılmaya devam etmedir.

Sekülerleşme: Cumhuriyet ilk döneminde ibadethane bulunmayan yerleşkeye bu dönemde bir mescit yapısı eklenmiştir.

Üretim odaklı yeni yaşam tarzı: Üretim odaklı yaşam tarzı önceki dönemlerde kazanılan alışkanlıklar sayesinde yeni olmaktan çıkmıştır.

Kentleşme Çevresinde kurulan fabrikaların yer seçiminde belirleyici olan işletme, bu fabrikaların üretimi durdurması ve yeni yapılan sanayi sitesine taşınması ile şehrin merkezinde atıl durumda olan bir kentsel dönüşüm alanının içinde çalışan bir işletme olarak kalmıştır. Günümüzde kurulmakta olan hızlı tren altyapısı, mevcut garın yerinin değiştirilmesini gündeme getirmiştir. Bu durumda bugüne kadar kent belleğinde yer eden çoğu kazanımın, bu dönemde değişmesi söz konusu olmaktadır.

Ulus devletçi ve toplumculuk: Cumhuriyet ilk dönemindeki ulus devletin yüceltildiği toplumcu motivasyonun, bu dönemde ülkenin genel politikalarında olduğu gibi çözülmeye uğradığı söylenebilir.

Merkezlilik: Sürecin sonlarına gelindiğinde mekansal hacmi ve üretim kapasitesi olarak çok büyüyen fabrikalar, TCDD’ nin bağlı ortaklığı olan bir şirket haline gelmiştir. 2012 itibarıyla hala bir devlet işletmesi olan TÛLOMSAŞ’ın, bu dönemde merkezle olan direk bağlarında görece bir zayıflamanın olduğu tespit edilmektedir.

İlerlemecilik: Cumhuriyet İlk Dönemindeki sosyal ve ekonomik olarak dengeli kalkınma misyonu yerine teknolojiye ayak uydurma ve üretim kapasitesini maksimuma taşıma isteği şeklinde bir ilerleme eğilimi görülmektedir. Demiryolu ulaşım araçlarının ihracına son vermeyi ve yerli üretim araçların yapımını bir misyon olarak görmektedir. İlk yerli üretim lokomotif **Karakurt** ve Türkiye’nin ilk yerli otomobili **Devrim**, ulusal bir mücadelede aşılmış engeller olarak Türkiye’nin gurur kaynakları haline gelmiştir. Bu misyonun mekânsal yansıması ise mevcut teknolojiye göre yerli üretime olanak sağlayacak yeni üretim birimlerinin eklenmesidir. İlerlemecilik, bu dönemin öne çıkan motivasyonu niteliğindedir.

BÖLÜM BEŞ

SONUÇLAR

Osmanlı Son Dönemi'nde kapitalist ilişkilerin bir yansıması olarak ortaya çıkan Endüstri İşletmesi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülkenin kalkınmasında, ulaşım altyapısının kurulmasında roller üstlenirken önemli ölçüde ekonomik değer üretmiştir. Endüstri mekânsallığı ve modernleşme ilişkileri kapsamında incelenen TÛLOMSAŞ Yerleşkesinin tarihsel süreç boyunca önce ülke sonra Eskişehir kenti ölçeğinde “etki” ve “katkılarının” olduğu, modernleşme ve endüstrileşme üst söyleminde, birbirinden ayrı özellikler taşıyan üç ayrı dönemin ortaya çıkarılmasıyla okunur kılınmıştır. İncelenen üç dönemin de “modernleşme nosyonlarını” taşıdığı ve bu nosyonların bazılarının belirli dönemlerde daha ön planda olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra kurulduğu 1894 yılından itibaren işleyişine devam eden Yerleşke fabrikalarının geçirdiği dönüşümlerin günümüze kadar takip edilebilir olması İşletme'ye, endüstri mekânsallığı bakımından “süreklilik” değeri kazandırmakta ve bu kapsamda yapılacak okumalar için önemli bir örnekleme alanı oluşturmaktadır.

19. yy 'da demiryolu yapımı sürecinde devlet ile beraber yabancı sermayenin etkili olduğu gözlenmektedir. 19. yy sonlarında Anadolu-Bağdat demiryolu yapımı da yabancı yatırımcıların ilgi alanı haline gelmiştir. Bu kapsamda kurulan istasyon, destekleyici birimler ve tamir atölyelerinden oluşan demiryoluna ait programlar, Avrupa'da gelişen yeni endüstrilerin ve ilişkilerin Anadolu'ya ulaşmış hali niteliğindeyken, kuruldukları alanları dönüştürücü etkiye de sahiptirler.

Demiryolunun kente ulaşmasından önceki süreçte (1892), tarıma dayalı, dönemin teknolojisi hidrolik enerji ile işleyen endüstri nüvesinin bulunduğu Eskişehir kentinde, 1894 yılında ilk defa, görece büyük bir endüstri mekânı, demiryolunu desteklemek üzere inşa edilmiştir. O zamanki ismiyle **Anadolu Osmanlı Şimendifer Kumpanyası**, Fransızların yardımıyla Almanların kurduğu bir lokomotif, vagon tamir ve bakım fabrikasıdır. Eskişehir kentinde, endüstriyel üretim biçiminin büyük çapta uygulandığı ilk örnektir. “Dış” ile temas eden bölgelerden liman kentlerinde

görülen modern ile karşılaşma ve ilişki kurma deneyimi, demiryolunun ulaştığı iç bölgelerde de görülmektedir. Bu kapsamda **İlk Dönem; 1894-1923 Arası Dönem** olarak adlandırılan kuruluş dönemi modernleşme ve endüstrileşme ile karşılaşma dönemidir. Eskişehir’de demiryolu ağının kente katılması ve bunun yanı sıra, incelenen Demiryolu Endüstri İşletmesi’nin kente dâhil olması, modernleşme ve endüstrileşme süreçleri bakımından kenti diğer iç bölge kentlerinden ayırıştırıp farklı bir yere taşımaktadır. Kent, diğer iç bölge kentlerinden görece daha önce bu sürece adım atmak durumunda kalmıştır.

Orta Anadolu’nun verimli tarım arazileri, tarımsal üretimde gelişmişlik sağlamışsa da, demiryolunun kente gelişi bu ürünlerin ticari hareketinde yeni bir hız kazandırmıştır. Ticari bir sermaye olan demiryolu, Eskişehir ticari ve ekonomik hayatını tetikleyerek ticaret sermayesinin de gelişmesini olanaklı kılmıştır. İleriki yıllarda gelişecek tarıma dayalı endüstri ve diğer endüstri kollarının nüvesini oluşturma niteliğindedir. Endüstrileşmeye zemin hazırlayan yalnızca demiryolu değildir. Fabrikanın nüfusa oranla fazla sayılabilecek sayıdaki çalışanın, endüstri tipi üretimi ve onun getirdiği ilişkileri benimsemeleri ve endüstrinin örgütlediği günlük hayata adım atmaları, “modern” anlamdaki işçi sınıfının oluşmasını da mümkün kılmaktadır. Süreç içerisinde göçler toplumsal hareketliliğe sebep olmuşsa da, İşletme’de çalışmak üzere Gayri-Müslimlerin ve civardan gelen işçilerin kente gelmesiyle, endüstrileşmeye özgü mobilizasyon kavramı ile kent ilk defa karşılaşmaktadır.

Kendinden önceki dönemde, dini fonksiyonun (görece en eski yerleşim dokusu Odunpazarı) ve ticaret fonksiyonunun örgütlediği (daha geç dönemde oluşmuş Gayri Müslim mahalleleri) iki yerleşim alanına, bu İşletmenin kurulmasıyla endüstri fonksiyonun örgütlediği yeni bir yerleşim merkezi katılmakta, bu durum, kronolojik olarak din, ticaret ve endüstrinin mekânı organize edici etkisini okunur kılmaktadır. Odunpazarı, Gayri Müslim mahalleleri ve istasyon çevresi olarak üç lekeden oluşması bakımından özgün bir görünüm sergileyen Eskişehir’de, bu bağlamda toplumsal ilişkileri de düzenleyen merkez fonksiyonunun zaman içinde değişimi, modernleşme sürecinin kendisini gösteren bir oluş niteliğinde görünür hale

gelmektedir. Bu dönemde Endüstri Yerleşkesinin kent ölçeğinde önemli başka bir etkisi, Odunpazarı konut dokusu ile atölyeleri birbirine bağlayan ve bugün de kullanılan önemli kentsel aksın (Bugünkü ismiyle M. K. Atatürk Caddesi) oluşmasına sebep olmasıdır.

İlk Dönem’de kente kapalı özel bir işletme durumundaki Atölyelerin kent makroformuna etkisi daha açık görülebilirken, kent hayatına katkısı belleklerdeki geleneksel algıların değişmesi yoluyla olmuştur. İstasyon, fabrika ve onları besleyen diğer mekanların yeni bina tipolojileri olarak uygulanması, bu alanı çekim merkezi haline getirerek etraflarında bu işleyişi destekleyecek yeni mekanları ve yeni ilişki biçimlerini kente sunmaktadır. Eskişehir Gar binası kent kullanımına açık olması sebebiyle daha çok kişinin ulaştığı, sekülerlik kapsamındaki kadın erkek birlikte kullanımı ve eski geleneklerin ve dinin etkisinden kurtulmuş ‘modern’ bir zaman programı ile ortaya çıkmaktadır. Garın dışında aynı durum fabrikalar için de kısmen geçerlidir. Gün içinde üretim eyleminin rasyonel zaman aralıklarına göre ayrışması bu İşletmenin sekülerlik nosyonunu destekleyen önemli bir yapılaşmadır. Dışa kapalı ve az sayıda çalışanı da olsa geleneksel algıların kırılması üzerine bir başlangıç niteliği taşımaktadır.

Eskişehir demiryolu atölyelerinin etrafında demiryolu çalışanları için özel mülkiyetin olmadığı lojmanların inşası bu döneme tarihlenir. Bu durum mülk sahibi tarafından yaptırılmış kapitalizm öncesi ev deneyimi yerine yeni bir konut yapısını kentliye sunar (Rossi a,g,e.). İlk olarak fabrika mekânlarında görülen ve konut üretiminde de uygulanan, bir birimin tekrarları halinde çoğaltılması eylemi, bu dönemin rasyonel ve fonksiyonel olana doğru evrilen genel düşünce yapısını örneklemektedir. Fabrikalar ve konutlar bu dönemde geleneksel üretim biçiminden, kapitalist ilişkilerin belirlediği bir alana taşınmıştır. Tekrarlanabilir ortogonal mekân organizasyonu, planlama pratikleri ve bunlar eşliğinde gelişen yaşam tarzı Gayri-Müslim’ler tarafından kente getirilmiştir.

Kaynaklarda Eskişehir kentine ait ilk modern haritanın da bu dönemde yapıldığı ve bu haritada Kumpanya’nın önemli büyüklükte alan kapladığı görülmektedir.

Fabrikaların yerleşim alanında istasyon ve lokomotif deposu doğu ve batı sınırını, demiryolu rayları kuzey, Porsuk çayı ise güney sınırını oluşturmaktadır ve fabrika yapıları demiryoluna dik olarak konumlanmaktadır. Yerleşke kapalı ve açık üretim birimleri ve üretimi destekleyen yan fonksiyonları ile bir kompleks halinde çalışmaktadır. Makine gibi parçaların birbirine bağlı olduğu, üretim odaklı, ekonomik mekânsallık bu fabrikalar tarafından kente kazandırılan değerlerdir. Almanların yönetimindeki İşletme kent kullanımına kapalı biçimde üretimlerini sürdürmektedir. Fabrika ve depo binalarının bu dönemde genellikle yığma taştan inşa edildiği ve rasyonel biçimde planlansalar da geleneksel biçimlerden izler taşıdıkları gözlenmiştir.

İlk döneme, modernleşme, endüstrileşme, Cumhuriyet Modernleşmesi ve bu nosyonların mekânsal yansımalarıyla bakıldığında, bu dönemin, rasyonellik, fonksiyonellik, sekülerlik, üretim odaklılık, endüstrileşme ve kentleşmeye geçiş kavramlarını taşıdığı yapılan irdelemeler çerçevesinde okunabilmektedir.

Bir devrim sonucunda ortaya çıkan Cumhuriyet “devrim” kavramıyla beraber bazı üst söylemleri de beraberinde getirmiştir. Devrim ile ilişkili, “değişim” bu dönemin en belirleyici motivasyon faktörü olarak öne çıksa da, bu değişime ihtiyaç duyulmasına sebep olan eleştirel zeminde, sözü edilen üst söylemler etkin roller almıştır. Devrimi yapanlar tarafından yaşama geçirilen bu söylemler içinden, çağı yakalamak anlamında kullanılan modernleşme, rasyonalizm, sekülerlik ve fonksiyonalizm gibi temel bazı açılımları ön plana çıkarırken, döneme ait devlet merkezli ve toplum çıkarlarını gözetken tutumu da okunur kılmaktadır. Cumhuriyet’in ilanını ile başlayan ve Yerleşke’nin kuruluşundan sonra geçirdiği en önemli ve keskin dönüşümleri tarifleyen ikinci süreç, **Cumhuriyet İlk Dönemi; 1923-1960 Dönemi** bu anlamda oldukça özgün ve anlamlı bir tablo ortaya koyar. Bu dönem **İşletme’ye, Cumhuriyet modernleşmesi ile endüstri mekânsallığı arasındaki ilişkiden doğan özgün değerlerini büyük ölçüde kazandırması bakımından önemli bir süreçtir.**

Cumhuriyet İlk Dönemi’nde İşletme ülke çapındaki kalkınma projesinin bir parçası olarak çalışmaktadır. Ülkenin ‘kalkınmasına’ endüstriyel üretim yapan öncü

kuruluşlardan biri olarak sağladığı ekonomik değerin yanı sıra, bu dönemde, demiryoluna ait ilerleme motivasyonunu ülke çapında yaygınlaştırıyor olması ile de öne çıkar.

Erken dönemde, Cumhuriyet'in endüstri ile tanıştığı ilk alanlardan biri olan demiryolu yapımı, nüvesi Osmanlı'da oluşan demiryolu araçları bakım ve onarım atölyelerini, önce demiryolu endüstrileşmesi, sonra genel olarak endüstrileşme bağlamında **kurucu** konuma taşımaktadır. Ülkede kurulacak yeni yatırımlar için ulaşım altyapısı sağlamanın yanında çelik inşaatında özelleşerek ile kimi yeni kurulan fabrikalara yapım aşamasında da destek vermiştir. Yerleşke, geçmişten gelen modernleşme ve endüstrileşme nosyonlarını Cumhuriyet'e aktararak henüz devletçi endüstrileşmenin tanımı bile ortaya konulmamışken, Cumhuriyet'in kuruluşu sürecinde sahip olduğu tüm motivasyonları yansıtır hale dönüşmüştür. Sektörel özgünlüğü, demiryolunun Cumhuriyet'in “modernleşme projesinin omurgası” olması niteliğinden kaynaklanmakta ve demiryolu politikalarının hepsi de bu işletmede somutlaşmaktadır. Üstelik ekonomi ve demiryolu politikalarında dönemden döneme yaşanan dönüşümler de işletme üzerinden netlikle okunabilmektedir.

Bu bağlamda Eskişehir TÜLOMSAŞ Yerleşkesi Cumhuriyet'in ilk on yılında, demiryolu altyapısının eski sisteminin değişmesi ve yeni bir sistemin oluşması sürecinde etkin biçimde üretim yaparak kendini göstermiş ve bunu destekleyen yeni mekanlar kısa sürede yerleşkeye eklenmiştir. Özellikle '30'larda başlayan devlet merkezli tutum, toplumcu kaygılar gözeten devletçi bir endüstrileşmenin somut yansımaları, üretim birimlerinin yanında günlük ihtiyaçları karşılayabilecek sosyal mekanlar ve konutların birlikte sunulduğu “tam yerleşke” modeline doğru adımlar atılmasıyla somutlaşmaktadır. Bu kapsamda eklenen sosyal mekânlar, kent hayatına da fayda sağlayacak nitelikte devlet kontrolündeki kamusal alanın öğretici görevini, sinema, spor salonlar gibi modern günlük hayatı düzenleyen yeni fonksiyonlarla üstlenmektedir. Aynı zamanda Tanyeli'nin belirttiği üzere (1998), özel bir eğitim gerektiren, çıraklar ve ustalar yetiştirmek için birçok düzeyde eğitim biriminden destek alan demiryolları yapımı, TÜLOMSAŞ özelinde açılan Çırak Okulu ve Aile

Mektebi, hatta usta çırak ilişkileri bağlamında bir eğitim birimi gibi çalışan fabrikaların kendisi ile yaşama geçmektedir. Tüm bu mekânlar aracılığıyla Yerleşke, endüstriyel-teknolojik üretkenlik kavramının Türkiye’de içselleştirildiği en önemli ve özel alanlardan biri haline gelmektedir. Yerleşke’de toplumcu motivasyon ve giderek halk nezdinde yayılan sekülerlik, zaman zaman kentlinin de kullanımına açılan sosyal, kamusal mekan eklemeleriyle okunmakta, üst ölçekte ulus devletinin inşası sürecinde demiryolu ağı üretiminin etkin bir parçası olmanın memleket meselesi olarak görülmesi ve çalışanların ülke adına bu ‘kutsal’ sebep için çalıştıklarını hissetmesi ise, Cumhuriyet’in ilanından itibaren, özellikle 1960’lı yıllara kadar İşletme’de öne çıkan en belirgin motivasyon olmaktadır. Fabrika çalışanları ile yapılan tüm röportajlar bu teritoryal aidiyeti güçlendiren motivasyonu kanıtlar niteliktedir.

Ülke çapındaki katkılarının yanı sıra TÜLOMSAŞ Yerleşkesi hızlı mekânsal yapılaşma sürecindeki Eskişehir kenti için de önemli yere sahiptir. Kent ölçeğindeki etkileri de ülke çapında olduğu gibi mekânsal ve toplumsal niteliklerdir.

Aslında Erken Cumhuriyet Döneminde toplumsal hayatı değiştiren belirleyici unsurlardan biri, devlet merkezli yeni kamusal kurguların kent hayatına katılmasıdır. Kimi kaynaklarda 1938’e kadar sürdüğü vurgulanan, daha genel bir bakışla 1950’lere uzatılabilen Erken Cumhuriyet Dönemi yeni bir sistemin uygulanması kapsamında, önce Ankara’da, sonra diğer şehirlerde kentsel ve yapısal ölçekli modellerin oluşturulup devlet tarafından yaşama geçirildiği bir dönem olarak ortaya çıkar. Bu kurgulardan kent ölçeğinde olanlarından biri, daha önce endüstrileşmenin getirdiği kentleşmeyi deneyimleyip, ardından planlanmak durumunda kalmış Avrupa kentlerinden alınan ve yönetim yapılarıyla tanımlı “siyasi” meydanla sonlanan bulvar aksının, bu aksın beslediği demiryolu istasyonlarının, okulların, parkların ve diğer kamu yapılarının devlet kontrolünde uygulandığı modeldir. Bu model, Türkiye sınırlarına girdiğinde, merkezi ulus devletinin sembolleri ile donatılarak (anıtlar, konulan isimler “Cumhuriyet, Atatürk” gibi) kimlik kazanmaya başlamıştır. Sargın’a göre oluşturulan yeni kamusal alanın amacı, ideolojik alanda, devletin toplumsal yaşantıyı yeni kurumlar aracılığıyla biçimlendirme çabaları olarak tanımlanmaktadır.

Yapısal ölçekte ‘modernliğin aktörleri’ olarak adlandırılan (Bilgin) kamu yapıları, toplumcu, seküler, ilerlemeci tavrı ortaya koyan Halkevleri, Köy Enstitüleri, Demiryolu İstasyonları gibi yapılardır. 1929 dünya ekonomik bunalımından sonra anayasaya kadar taşınan devletçilik ilkesi, endüstri yatırımlarını da devletin üstlenmesi sonucunu beraberinde getirmiş ve endüstri yerleşkelerine de yeni kamu yapılarından biri olma niteliğini kazandırmıştır.

Öte yandan ilk olarak Ankara’da başlayan Cumhuriyet’in simgesel kamu kurgularının yaşama geçirilmesi Eskişehir özelinde de okunmaktadır. Osmanlı dönemindeki endüstrileşmenin kente kattığı “yeni aks” devir alınarak, “Cumhuriyet’in kamusal yapılarının takıldığı ana arter”(Tanyeli) –M. K. Atatürk Caddesi haline getirilmiş ve bu aks boyunca toplumsal hizmet veren simgeler (Hava Kuvvetleri Hastanesi 1948-1949, Atatürk Stadyumu, Atatürk Teknik Meslek Lisesi 1944 Eskişehir Ticaret Meslek Lisesi 1945, Olgunlaşma Enstitüsü, Eskişehir Halk Kütüphanesi) ardarda oluşturulmuştur. Hükümet Konağı 1948, Adliye 1949 binalarının bulunduğu yönetim merkezine de sırt vermektedir. TÜLOMSAŞ Yerleşkesi’nin de doğu sınırında bulunan M. K. Atatürk Caddesi vurgulanan kamusal simgelerden biri olan Eskişehir İstasyonu ile sonlandırılmıştır. Öte yandan, Eskişehir Halkevi 1939, Çifteler Köy Enstitüsü, TMO siloları ve asri sinemalar da Cumhuriyet döneminde kente eklenen yeni mekânlardır. Türkiye genelinde devletçi endüstri yatırımları Erken Dönem ’de Kayseri, Nazilli, Uşak, Karabük gibi kentlerde ortaya çıkarken Eskişehir’de bu kentlerdekinden farklı olarak Osmanlı’dan devir alınan TÜLOMSAŞ İşletmesi, 1924 yılında devletleştirilip bu sürece adapte edilir. Ardından devlet tarafından hızla Eskişehir Şeker, Eskişehir TUSAŞ, Eskişehir Basma (sonraki ismiyle Sümerbank) fabrikaları/yerleşkeleri kurulur. Bahsedilen kentlerin kimisinde tek olma özelliğindeki bu fabrikalar, Eskişehir özelinde çoklu bir yapıya bürünmekte, bu da Eskişehir’in devlet merkezli endüstrileşme bağlamında diğer kentlerden ayrılarak belki de pilot kentlerin en önemlilerinden biri haline getirildiğini göstermektedir.

Başlangıçta sadece atölye ve destekleyici yan fonksiyonların bulunduğu İşletme’nin, Osmanlı’dan Cumhuriyet’e aktarılması, fabrikalar kompleksi haline

getirilerek bir dönem devlet tarafından kurulmuş endüstri mekânlarının kuruluşlarında görülen özgün mekânsal pratiklerle büyümesi onu, çoğunlukla yabancı planlamacıların tek seferde planlayıp uyguladıkları Cumhuriyet endüstrileşmesinin mekânsal simgelerinden olan Erken Dönem endüstri yerleşkelerinden ayırır. Bu bağlamda TÜLOMSAŞ'ın özgünlüğü, yukarıda da belirtildiği gibi geçmiş birikimlerin izlerini taşıyan, koşullara göre zamanla dönüşerek biçimlenen, teknolojilere göre sürekli yenilenerek ayakta kalmaya devam edebilen ve tezde saptanan her döneme ait izlerini okutabilen yapısından kaynaklanmaktadır. Bu yapı TÜLOMSAŞ'a önce endüstri mekânları arasında, üst ölçekte ise Cumhuriyet modernleşmesi sürecinde "tarihsellik değeri" katmaktadır.

Yerleşke'nin kente olan ilk katkısını yinelemek gerekirse devlet tarafından üstlenilen, toplumcu bir modernleşme sürecinde ortaya çıkan yeni kamusalılığı destekleyen fonksiyonların kente katılımına olanak sağlamasıdır. Kent makro formuna ise yeni bir yerleşim alanı olarak etrafında konut ve endüstrileri toplayıcı bir merkez olarak etki etmekte, bu anlamda kent üzerindeki etki alanını genişletmektedir. Yerleşkenin kurulduğu İlk Dönem 'de, Yerleşke arazisinin doğusunda bulunan ve istasyon/fabrika çalışanları için barınma ve sosyal mekânların yer aldığı düşünülen bölge, Cumhuriyet'in ilanından sonra çok daha sık bir doku haline dönüşmüştür. Bu bölgenin ağırlıklı olarak konut fonksiyonuna ve sosyal, kamusal kullanımlara hizmet vermesi, modern planlamacılık ilkelerinden rasyonel bölgeleme prensibinin bu alana taşınmasını sağlamıştır. Bölgeleme prensibi, üretim alanları ve depolama alanlarının birbirinden ayrışması ile de okunmakta; Cer Atölyesi olarak doğu sınırına ve Yol Atölyesi olarak batı sınıra yakın konumlanan fabrika gruplarının aralarında, her iki birime de hizmet veren depolama alanlarının bulunduğu görülmektedir. Paralel olarak üretim mekânlarını çevreleyen sosyal kamusal kullanımlar bir tampon alan oluşturarak üretim birimlerini izole hale getirmektedir. Bu dönemde İlk Dönem'den kalan bazı binaların yıkılarak yenilenmesi, çekirdek yerleşimin etrafına yeni birimlerin inşa edilmesi ve de yapılaşmaya açılan kısım ile, İlk Dönem yerleşim lekesinin büyüdüğü gözlemlenmiştir. Büyüme yönü batı ve güneye doğrudur, lokomotif deposunun oluşturduğu sınırın batısına ve güneye Porsuk nehrine doğru genişleme

gözlemlenmektedir. Bu dönemde bina tektoniği dönemin başında kesme taş karkas (lokomotif fabrikası, tamir atölyesi) iken sonrasında betonarmeye (takım ve dişli fabrikası, elektrik fabrikası, giriş+idare binası, yemekhane) ve Eskişehir'in özgün üretimlerinden olan tuğla ile doldurulmuş çelik konstrüksiyona (yıkılan makas atölyesi) dönüşmüştür. Önceki dönemde geleneksel referanslar içeren fabrika binalarının Cumhuriyet İlk Dönemi'nde tamamen sadeleşmiş olduğu gözlenirken fonksiyonun ve sade rasyonel biçimlerin bina tasarımında öne çıktığı görülür.

Bu arada dünya genelinde endüstrileşmeye ilerlemeci bir misyon yüklendiği ve endüstrileşme ile birlikte örgütlenen ulaşım mekânsallığının aynı zamanda mesaj ileten sanat nesnesi ve tasarım konusu olarak ele alındığı gözlenmiştir. Dünyada 19. yy başlarında gelişen bu eğilim, Türkiye'de görece geç dönemde etkili olmuştur. Cumhuriyet İlk Dönemi'nde demiryollarına ait ilerlemeci motivasyonlar geniş kitlelere, medya gibi propoganda araçlarında yerini alarak ulaşmaktadır. TÛLOMSAŞ Yerleşkesi' ne de '40'ların sonlarında eklenen anıtsal giriş+idare binası, devlet merkezîyetçiliğinin bir yansıması olarak cisimleşişinin yanında, demiryollarına ait ilerlemeci söylemi somutlaştıran modernist estetiği ile de simgesel değer taşıyan kentsel bir arayüz olarak ortaya çıkar.

Özetle, Cumhuriyet İlk Dönemi; 1923-1960 Arası Dönem'de, rasyonellik fonksiyonellik, sekülerlik ve endüstriyel üretim odaklılık Yerleşke' de okunan temel modernleşme motivasyonlarını oluşturmaktadır. Bunun yanında ilerleme, devlet merkezîlik ve toplum çıkarlarını gözetme nosyonları da Yerleşke'de öne çıkan ve Cumhuriyet modernleşmesinin Erken Dönemdeki özgün karakterini ortaya koyan motivasyonlar olarak saptanmaktadır.

1960 yılından itibaren ekonomi ve demiryolu politikalarının yön değiştirmesi ilk kırılma kadar keskin olmamakla birlikte günümüze uzanan Cumhuriyet Dönemi içinde ikinci bir kırılma yaşanmasına sebep olmuştur. Bu sebeple diyakronik analizde ortaya çıkan son dönem **Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası Dönem**, Cumhuriyet İlk Dönemindeki bazı motivasyonların çözümlerine ve bazı nosyonların öne çıkmasına işaret etmek amacıyla yeni bir süreci tariflemektedir.

Yerleşkenin Cumhuriyet İlk Dönemde ülke geneline etkisi, devir alınan eski bir demiryolu şebekesinin onarılarak ve dönüştürülerek ülkenin kalkınmasına katkıda bulunan bir niteliğe kavuşturulması şeklinde iken, Cumhuriyet İkinci Döneminde durum farklılaşmıştır. Ülkede gündeme gelen ‘ithal ikameci’ politikalar ülke çapında yerli üretimin teşviki şeklinde ortaya çıkarken İşletme özeline, Türk demiryollarına ait tek tip lokomotif üretimine geçiş ile yansır. Dolayısıyla Yerleşke’nin Cumhuriyet İkinci Döneminde de ülke çapındaki etkinliği sürmektedir. Bu etkinliği sekteye uğratan gelişme ise, yine bu dönemde yaşanan karayolu politikalarına verilen önemin artırılması ve demiryolu çalışmalarının tersi bir gelişmeyle düşüş kaydetmesidir. Kent ölçeğine gelindiğinde, Yerleşke’nin konutları ve sosyal donatılarıyla modernleşme sürecini destekleyen yapısı Cumhuriyet İlk Dönemi kadar etki alanına sahip olmasa da varlığını sürdürmektedir. Bunun yanı sıra, fiziksel çevresinde örgütlenen yeni alanların yoğunluk kazanarak genişlediği ancak, çevresindeki diğer endüstriyel üretim alanlarında işlev kaybının yaşandığı ve dönüşüm süreçlerinin başladığı gözlemlenmiştir.

1950’lerde karayolları yapımına ağırlık verilmesi, 1960’larda ekonomide ithal ikameci yaklaşımın kabulü ve devletin endüstri üzerindeki görece liberal tavrının belirginleşmesi belirtildiği üzere Yerleşkeyi de yakından etkilemiştir. Özellikle Türkiye genelinde otomobil, katı tüketim malları gibi ürünlerin özel sermaye tarafından imal edilmesi teşvik edilmesi, TÜLOMSAŞ’ ta 1960 yılından itibaren lokomotif ve vagonların yerli üretimini başlatmıştır. 1950’lerde Ankara Gençlik Parkı’nda çalıştırılmak üzere üretilen iki küçük yerli lokomotif sözü edilen sürecin ilk işaretleri olarak görülür. Sonrasında ilk Türk Lokomotifi **Karakurt** ve ilk yerli Türk otomobili **Devrim** üretilir ve bu üretimler, önceki dönemden devir alınan toplumcu, ilerlemeci motivasyonların Cumhuriyet İkinci Dönemi içindeki ilk somut göstergeleri olur. 1963 yılında KİT haline getirilerek Eskişehir Lokomotif ve Motor Sanayii ismini alan İşletmenin, Beş Yıllık Sanayi Planları’nın yatırımlarından pay alarak üretim yapmak üzere mekânlarını dönüştürdüğü ve yerleşkeye yeni üretim mekânları eklendiği görülür.

Üretime geçişin yanında teknolojik ilerlemelere göre yeni yapılanma bu dönemin dinamikleri arasında öne çıkmaktadır. Bu dönemde Amerika, Almanya, Japonya gibi ülkelerle lisans anlaşmaları yapılarak teknolojiye uyum sağlama bağlamında yoğun bir çaba harcanır. Buhar teknolojisinin dünyada terk edilerek dizel elektrik motorlu çekme araçlarının yaygınlaşması ile İşletme de üretimlerini bu eksene kaydırmıştır. Var olan lokomotif ve vagon fabrikaları alınan teşvikler doğrultusunda yapılan tevsii planlarına göre Dizel Manevra Lokomotifleri üretebilmek üzere yeniden yapılandırılmıştır. Osmanlı Dönemi'nden başlayarak Cumhuriyet İlk Dönemi'nde de vagon fabrikası olarak kullanılan ve yerleşkenin çekirdeğinde bulunan ilk fabrika binalarından olan Vagon Fabrikası işlev değiştirerek Elektrik Motorları Fabrikası halini almış ve büyük üretim kapasiteli yeni bir vagon fabrikası inşa edilmiştir. Bunun yanı sıra büyük çapta üretim yapabilecek bir motor fabrikası da bu dönemde kurulmuştur. Bu büyük hacimli fabrika binalarının inşası için Yerleşkenin batı kısmındaki boş araziler seçilmiştir. Yerleşkedeki yapılaşmış alan lekesi batı sınırına doğru büyüyerek sınıra yaklaşmıştır. Tevsii planlarına göre hızla üretilen fabrikaların yönetim binaları betonarme, üretim holleri ise çelik konstrüksiyondur.

İlk Dönem'den günümüze bina hacimlerinde artış gözlemlenmektedir. Bunun sebebi artan üretim hacmi ve teknik dönüşümler ile doğru orantılı giden bina yapım tekniğindeki gelişmeler sayesinde geniş açıklıkların geçilir hale gelmesi ile açıklanabilir. Ortogonal planlar, taşıyıcı aralıkları ve vinç genişliklerine göre dönüşmüş ve büyümüştür. Bina ölçeğinde, hacimlerde yükselme ve genişleme görülürken ilk dönem üretim binalarının izleri diğer dönemlerdeki üretim binalarında kendini göstermektedir. Yığma taş kırma çatılı ve aydınlık fenerli ilk üretim binaları, açıklıkları ve oranlarıyla insan ölçeğine yakinken, metal strüktürlü geç dönem yapıları insan ölçeğinden uzaklaşmış olmasına rağmen ilk döneme ait kırma çatılı ve aydınlık fenerli ikonik görüntüden etkilenmiş görünmektedir. Tüm dönemlerde inşa edilen üretim mekânlarında, birçok farklı mimar tarafından tasarlansalar da, ilk dönem binalarına ait cephe düzenlemesine yakın tipteki cephe kurgusu okunmaktadır.

Cumhuriyet İlk Dönemi'nde tam yerleşke haline dönüşen İşletme'ye '60 sonrası dönemde bu çerçevede misafirhane, kreş ve yeni konutlar eklenmiş, yine bu dönemde sekülerlik ile ilgili olarak katı tutumlar gözlemlenen Cumhuriyet İlk Dönemi'nden farklı olarak bir mescit binası hizmete açılmıştır.

İşletme, 1960'lardan günümüze uzanan süreçte TCDD'ye bağlı ortaklık haline dönüşerek 1986 yılında TÛLOMSAŞ adını almıştır. Lokomotif-vagon bakımları ve üretimlerinin yanı sıra üçüncü şahıslara da üretimde hizmet verebilecek donanımına ulaşmıştır. Ürünlerine, lokomotif ve vagonun yanı sıra yeni ürünler de katılmıştır. TÛLOMSAŞ'ın bünyesinde barındırdığı yedi fabrikanın kendi içlerinde yönetim ve planlama birimlerine ihtiyaç duyması, ana yönetimin dallara ayrılarak şubelerin kurulmasına sebep olmuştur. Merkezi devlet otoritesi hala hissedilir olsa da ilk dönemdeki güçlü merkeziyetçiliğin çözüldüğü, bu döneme ait saptamalar arasındadır. Günümüzde özelleştirilmesi ile ilgili spekülasyonların varlığı bu durumu kanıtlar niteliktedir. Nitekim gerek şimdi gerekse geçmişte bu fabrikanın çalışanları ile yapılan konuşmalardan, aslında büyük hacimde üretim gerçekleştirebilecek donanımına sahip fabrikaların kapasitelerini tam olarak kullanmadıkları ya da kullanmalarının engellendiği eleştirisi çıkarsanabilir.

Özetle, Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası Dönem Yerleşke, rasyonellik/fonksiyonellik, endüstriyel üretim odaklılık gibi modernleşme nosyonlarını taşımaya devam ederken; bir önceki döneme göre daha az miktarda olsa da merkezilik, sekülerlik nosyonlarını da aktarmakta ve teknoloji odaklı toplumcu ilerlemeciliği yeni üretim mekânlarıyla kendi üzerinden okutmaktadır.

Sonuç itibarı ile yapılan irdelemelerin de ortaya koyduğu üzere ekonomi, endüstri, demiryolu politikaları, teknolojik gelişmeler, toplumla ilgili politikalarla yoğrulan diyakronik bir sürecin günümüze kadar izlenebildiği İşletme, tüm dönemlerde önce ülke sonrasında ise kent üzerinde önemli etkiler yaratmıştır. İşletme İlk Dönemde yani Osmanlı döneminde Anadolu'da büyük çapta bir kapitalist/endüstriyel girişimi görece erken sayılabilecek bir zamanda kent ile tanıştırmıştır. Bu süreçteki en önemli

katkısını toplumsal bellekteki mekân algısının dönüşümüne başlangıç oluşturarak sağlar. Bu dönemde kentin dışında bir leke halinde bulunan İşletme alanı yeni bir yapılaşma alanı olarak etrafını da örgütlemektedir. Bu döneme ait kriterler, rasyonellik, fonksiyonellik, sekülerlik, endüstriyel üretim odaklılık, kentleşme ve ilerlemecilik olarak ortaya çıkmaktadır.

1923-1960 yıllarını kapsayan Cumhuriyet İlk Dönemi ise, Yerleşke'ye Cumhuriyet modernleşmesi ile endüstri mekânsallığı arasında kurulan ilişkiler sayesinde özgün değerler kazandırmıştır. Bu dönemde Yerleşke'nin ülke genelinde sunduğu katkılar, ekonomik toplumsal kalkınma ve ülke mekânını homojenleştirme üzerinedir. Yerleşke Cumhuriyet İlk Döneminde teritoryal bilincin güçlendirilmesi bağlamında sektörel özgünlüğü bakımından etkin bir rol üstlenmiştir. Devlet merkezli ve toplumcu yönü ağırlık kazanan bu dönemde yeni kamusal kullanımlarını kente sunarken Yerleşke, belleklerdeki mekân algısını dönüştürmede de daha yaygın bir etki yaratmıştır. Uzun bir süre ülke çapındaki tek demiryolu endüstrisi olarak çalışarak Eskişehir kenti için önemli bir simge konumuna gelmiştir. Bunun yanı sıra kente yeni kurulacak endüstri yatırımları için çekim unsuru olmuştur.

'60'lara gelindiğinde dünyadaki ekonomik dengelerin değişmesi ile ülke politikalarında gözlemlenen dönüşümler, İşletmeye yerli üretime geçiş biçiminde yansımaktadır. Lokomotiflerin yerli üretimine geçilmesi ülke çapında çok daha büyük katkılar sağlayacakken, bir anda karayollarının önem kazanması ve demiryollarının gelişimini durduracak düzeydeki ulaşım politikası değişimleri, İşletme'nin ağır ekonomik koşullar altında olsa dahi yüksek bir motivasyonla varlığını sürdürdüğü Cumhuriyet İlk Dönemindeki özgün değerlerinde bazı çözümler oluşmasına yol açmıştır. Yine de yapılan yatırımlarla üretim kapasitesi ve mekânları arttırılmıştır. Cumhuriyet İkinci Dönemi'nde buhardan dizel ve elektriğe evrilen bir teknolojik sıçrama en önemli gelişme olarak ortaya çıkmaktadır. Bu dönemde üretim odaklı yaşam biçimi kentliler için yeni olmaktan çıkmış ancak teknolojik gelişmeler eşliğinde etkisini sürdürmüştür. Rasyonellik ve fonksiyonellik ise Dönem içinde etkisini sürdüren diğer önemli motivasyonlardır. Bunun yanında '60 sonrasında devlet merkezlilik, toplumculuk ve sekülerlik devam eden ancak

çözölmeye uğrayan modernleşme kriterleri olmaktadır. Ülkesel ve kentsel bellekte artık tarihi bir değeri haline dönuşen Yerleşke, günümüze gelindikçe ulaşım politikalarındaki eksen kaymalarının sonucu olarak yeterli verimlilikte çalıştırılmamaya başlanmıştır. Bu durum Cumhuriyet'in ilanından itibaren oluşmuş endüstri ve kent kültüründe büyük bir boşluk oluşmasına sebep olmaktadır.

Dönemlere ayrılarak incelenen, ülke ve kent çapındaki etkileri ortaya çıkarılan TÜLOMSAŞ'a ait özgün değerielerin sesli biçimde söylenmesi öncelikle bu İşletme özelinde sonrasında ise Cumhuriyet modernleşmesi kapsamında sahip olunan değerielerin sürdürülebilmesi açısından önem taşımaktadır. Endüstri mekanlarında, özellikle Cumhuriyet İlk Döneminde görölen sosyal donatılarla desteklenmiş toplumcu yaklaşımın bugün de önemsenmesinin ve tasarım kalitesine aktarılmasının anlamlı olacağı düşünülmektedir. Öte yandan merkezi otoriter bir tavrın günümüz koşulları itibariyle sürdürülemeyeceği de söylenmelidir. Bu bilgiler ışığında Eskişehir ve Cumhuriyet Modernleşmesi adına önemli bir tarihsel, mekânsal, toplumsal, endüstriyel birikim barındıran ve bu anlamda modern mimarlığı koruma temelli ulusal ve uluslar arası örgütlerin korunmaya değeri olma kriterlerini de fazlasıyla sağladığı saptanabilen TÜLOMSAŞ Yerleşkesi'nin, sahip olduğu tüm bu değerielerin farkına varılarak ele alınması, yaşatılması ve bazı değerielerinin sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekli görünmektedir. Bu doğrultuda Türkiye çapında ve Eskişehir bağlamında "demiryolu mekânsallığı"na ilişkin ciddi bazı planlamaların yapılması önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- Akcan, E.(2009). *Çeviride Modern Olan, Şehir ve Konutta Türk-Alman İlişkileri*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Aksoylu, S. (2012). Cumhuriyet Dönemi'nde Sanayi Tesislerinin Eskişehir'in Mekânsal Gelişimine Etkileri. *Eski-Yeni Aylık Şehir Kültürü Dergisi*, 46, 48-55.
- Alpagut L. (2009). 1930'larda Bir Mimar: İzzet Baysal. *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 26 , 13-32.
- Altan, Z., Kağnıcıoğlu, D., Şişman, Y. ve Sungur, Z. (2005). *İşçi Profili Araştırması Eskişehir Örneği*. Ankara: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Arıtan, Ö. (2004). *Kapitalist Sosyalist Modernleşme Modellerinin Erken Cumhuriyet Dönemi Mimarlığı'nın Biçimlenişine Etkileri- Sümerbank KİT Yerleşkeleri Üzerinden Yeni Bir Anlamlandırma Denemesi*. Doktora Tezi, DEÜ. Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Arıtan, Ö. (2008). Modernleşme ve Cumhuriyetin Kamusal Mekân Modelleri. *Mimarlık Dergisi*, 334.
- Arıtan, Ö., ve Karatosun, M. (2010). 1950 Öncesi ve Sonrası Cumhuriyet Sanayileşmesi Işığında Aydın Tekstil Yerleşkesi. *Mimarlık Dergisi*, 355.
- Asiliskender, B. (2008). *Modernleşme ve Konut; Cumhuriyet'in Sanayi Yatırımları ile Kayseri'de Mekansal ve Toplumsal Değişim*. Doktora Tezi, İTÜ. FBE, İstanbul.
- Aslanoğlu, İ. (1981). 1928–1946 Döneminde Ankara'da Yapılan Resmi Yapıların Mimari Değerlendirilmesi. *Tarih İçinde Ankara*, 11 (2411), 275-288.

- Atuk, A. (2002). *101 Eskişehir*. Ankara: Eskişehir Odunpazarı Belediyesi Yayınları.
- Aydın, E. (1999). Yurdu Demir Ağlarla Örenlerin Kuruluşu: Eskişehir Cer Atölyesinden Tülomsaş'a. *75 Yılda Çarklardan Chip'lere, Bilanço 98 Yayın Dizisi* (127-136). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Baysal, E. (2006). *Erken Cumhuriyet Döneminde Köy Mekanına Bakış ve Köy Enstitülerinde Mekansal Deneyimler*. Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi.
- Bekmen, A. (2009). *Marksizm*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Benevelo, L. (2006). *Avrupa Tarihinde Kentler* (10) . (N. Nirmen, Çev.). İstanbul: Afa Yayıncılık.
- Berman, M. (2009). *Katı Olan Her Şey Buharlaşıyor*. (Ü. Altuğ, B. Peker, Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları. (1994).
- Bilgin, İ. (1998). Modernleşmenin ve Toplumsal Hareketliliğin Yörüngesinde Cumhuriyetin İmarı, Y. Sey Ed. *75 Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Bilanço 98 Yayın Dizisi* (25-39). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Boran, B. (1975). *İki Açıdan Türkiye İşçi Partisi Davası*. İstanbul: Bilim Yayınları.
- Boratav, K. (1972). *Bölge Planlama Üzerine*. İstanbul: İTÜ, MF Yayını.
- Boratav, K. (1988). Açık Ekonomi Koşullarında Yeniden İnşa: 1923-1929, *75 Yılda Çarklardan Chip'lere Bilanço 98 Yayın Dizisi* (23-32). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Boratav, K. (2004). *Türkiye İktisat Tarihi*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Bozdoğan, S. (2012). *Modernizm ve Ulusun İnşası, Erken Cumhuriyet Döneminde Mimari Kültür*. İstanbul: Metis Yayıncılık. 3. Baskı

Bumin, K. (1990). *Demokrasi Arayışında Kent*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Cengizkan, A. (2009). *Fabrikada Barınmak*. Ankara: Arkadaş Yayınları.

Cenkizkan, A. (2002). *Modernin Saati*. Ankara: Boyut Yayın Grubu.

Colombia University (2002). 19.11.2012,

http://www.columbia.edu/itc/architecture/wright/6769_2002/images/week5/week5.html

Coşar, N. (1995). *Türkiye’de Devletçilik*. İstanbul: Bağlam Yayınları.

Çolakbaş, K., ve Sümertaş, M. (2012). Köy Enstitüleri Projesi’nin İlk Tohumu: Çifteler Köy Enstitüsü, *Eski-Yeni Aylık Şehir Kültürü Dergisi*, 46 .

Dinç, D.(2009). *Behiç Erkin ve Devlet Demiryollarının Kuruluşu*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara

Eba Bilişim Ağı, (b.t.). 21.10.2012, eba.gov.tr

Efe, A. (1998). *Eskişehir Demiryolu*. Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir.

Ekin, N. (1989). *Endüstri İlişkileri*. İstanbul: İ.Ü. İktisat Fakültesi.

Eroğlu, N. (2003). Türkiye’de İktisat Politikalarının Gelişimi. *Marmara Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, 80. Yılında Türkiye Cumhuriyeti Sempozyumu*.

Ertin, G. (1994). *Eskişehir Kentinde Yerleşmenin Evrimi*. Eskişehir: Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yayınları

Eskişehir Gov. Hava Fotoğrafları (b.t.). 16.03.2012,

<http://www.eskisehir.gov.tr/havafotograflari/ESKISEHIR/TREN-GARI-2.jpg>

Eskişehir Gov. Hava Fotoğrafları (b.t.). 21.06.2012,

<http://www.eskisehir.gov.tr/havafotograflari/ESKISEHIR/TULOMSAS-1.jpg>

Eskişehir Gov. Hava Fotoğrafları (b.t.). 21.06.2012,

<http://www.eskisehir.gov.tr/havafotograflari/ESKISEHIR/TULOMSAS-2.jpg>

Eskişehir Gov. Hava Fotoğrafları (b.t.). 2012,

<http://www.eskisehir.gov.tr/havafotograflari/ESKISEHIR/IKI-EYLUL-CADDESI-VILAYET-MEYDANI-5.jpg>

Eyüce Ö. (1999). Sanayi Yapılarında Biçimsel Değişimler. *Ege Mimarlık*, 31, 37-41.

Gaye, B. (2006). Modern Mimarlığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi. *Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi*, 5, 3-16.

Giedion, S. (1967). *Space, Time and Architecture, The Growth of a New Tradition*. Harward University Pres.

Gurel, Z. (1989). Kurtuluş Savaşında Demiryolculuk. Ankara: TTK Yayınevi.

Habermas, J. (1997), *Kamusal Yaşamın Yapısal Dönüşümü* (8). (T. Bora, Çev.). İstanbul: (1962).

Harvey, D. (2003). *Postmodernliğin Durumu*. İstanbul: Metis Yayınları.

Kepenek, Y. (1998). Türkiye'nin 1980 sonrası Sanayileşme Süreci, *75 Yılda Çarklardan Chip'lere* (229-240). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Keyder, Ç. (1983). *Toplumsal Tarih Çalışmaları*. İstanbul: Dost Kitabevi.

Keyder, Ç. (1993). *Dünya ekonomisi içinde Türkiye (1923-1929)*. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.

Keyder, Ç. (2003). *Türkiye’de Devlet ve Sınıflar*. İstanbul: İletişim yayınları.

Keyder, Ç., & Tabak F. (1998). *Osmanlı’da Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Kılıç, L. (1997). *Anılarda Eskişehir*. Eskişehir: Anadolu Rotary Kulübü Yayınları.

Kılıçoğlu fabrikası, (b.t.). 10.10.2012,
<http://www.kilicoglu.com.tr/haberler.php?id=21>

Kuruç, B.(1999). 1930’ların Sanayi Hareketinde Unutulanlar ve Az Bilinenler. 75 *Yılda Çarklardan Chip’lere* (85-107). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Lefebvre, H. (1998). *Modern Dünyada Gündelik Hayat* (20). (I. Gürbüz, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları.(1968).

Mumford, L. (2007). *Tarih Boyunca Kent; Kökenleri Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği*. (G. Koca ve T. Tosun, Çev.). İstanbul: Ayrıntı Yayınları (1961).

Nalçakan, M. (2003). *Türkiye Ekonomisi Açısından Ulaştırma Sektöründe Demiryolu Taşımacılığının Önemi ve Ekonometrik Model ile Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Analizi 1980-2000*. Doktora Tezi, Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü.

Örs, H. B. (Ed.). (2009). *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla: Modern Siyasal İdeolojiler*. İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.

- Özaslan, N., ve Özkut, D. (2009). Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Tesisleri, *Mimarlık Dergisi*, 345.
- Özdemir, Ç. B. (2008). H. Nadir Bıyıkoglu ile Türk Savunma Sanayi Tarihi Üzerine Söyleşi, *Türk Yurdu*, 249.
- Özdemir, M. (2000). *Mutareke ve Kurtulus Savası Baslangıc Doneminde Turk Demiryolları, Yapısal Ekonomik Sorunlar 1918 – 1920*. Ankara: Kultur Bakanlığı, Kultur Eserleri.
- Pamuk, Ş. (2008). *Osmanlıdan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2012). *Türkiye’de İktisadi Büyüme ve Kurumlar, 1820-2010*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Pevsner, N.(1976). *A History of Building Types*. Princeton University Press.
- Saltaires Word Heritage*, (b.t.). 15.18.2012,
http://www.bradford.gov.uk/bmdc/the_environment/conservation_and_design/Saltaires_World_Heritage_Inscription
- Sargın, G. A. (2002). *Kamu, Kent, Politika, Ankara’nın Kamusal Yüzleri Başkent Üzerine Mekân-Politik Tezler*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Sarıkoyuncu, A., & Önder S., Erşan, M. (2002). *Milli Mücadelede Eskişehir*, Eskişehir: Osmangazi Üniversitesi Yayınları.
- Sennett, R. (2002). *Ten ve Taş; Batı Uygarlığında Beden ve Şehir*. (T. Birkan, Çev.). İstanbul: Metis Yayınları. (1994)

- Sey, Y. (1998). Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Mimarlık ve Yapı Üretimi. 75 *Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Bilanço 98 Yayın Dizisi* (25-39). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Seyitdanlıoğlu, M. (2009). Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii (1839-1876), *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28 (46), 53-69.
- Şahbaz, R.P. (2004). Türkiye Cumhuriyeti'nin 80 Yılında Ulaştırma, 1923-2003. *G.U. Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, 189-208.
- Şenol, S. B. (1994) . *Tülomsaş Türkiye demiryollarında 100. Yıl 1894-1994*. Eskişehir: Etam A.Ş. Yayınları.
- Taneri Y. E.(2009).*Eskişehir Kentinin Gelişiminde Belirleyici Rolü Olan Süreçler ve Bu Süreçler İçerisinde Beliren Yerleşkeler*. Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Tanyeli, U. (1998), *Mekanlar, Projeler, Anlamları, Üç Kuşak Cumhuriyet*, s. 101-107. İstanbul: Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı.
- Tanyeli, U. (1998).1950’lerden Bu Yana Mimari Paradigmaların Değişimi ve Reel Mimarlık, 75 *Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Bilanço 98 Yayın Dizisi*, edt yıldız sey s 235-253.
- Tanyeli, U. (1998).1950’lerden Bu Yana Mimari Paradigmaların Değişimi ve Reel Mimarlık, 75 *Yılda Değişen Kent ve Mimarlık, Bilanço 98 Yayın Dizisi* (235-253), Edt Yıldız Sey. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Tekeli, İ. (1977). *Bağımlı Kentleşme*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Tekeli, İ.(2008). *İstanbul 1900-2000 / Konutu ve Modernleşmeyi Metropolden Okumak*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tekeli, İ., ve İlkin, S. (2003). *Cumhuriyetin Harcı; Köktenci Modernitenin Doğuşu*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tekeli, İ., ve İlkin, S. (2004). *Cumhuriyetin Harcı 2; Köktenci Modernitenin Ekonomik Politikasının Gelişimi*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tekeli, İ.,& İlkin, S. (2004) .*Cumhuriyetin Harcı; Modernitenin Altyapısı Oluşurken*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Tüzün, G. (1998). 1950-1960 Döneminde Sanayileşme, *75 Yılda Çarklardan Chip'lere Bilanço 98 Yayın Dizisi* (147-167). İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

Url 1 (b.t.). 11.10.2012,

http://fd2d.com/articles/2012/01/change_of_tune_at_the_silk_mill

Üstün, B. (2011). Eskişehir Devlet Demir Yolları Yerleşkesi Lojman Konutları Plan Tipolojileri Üzerine Bir Çalışma, *Tasarım+Kuram Dergisi*, 11-12, 40-66.

Üstün, B. (2012). Eskişehir’de Demir Yolu Serüveni İle Şekillenen; Cer Atölyesinden Tülomsaş Yerleşkesine, *Eski-Yeni Aylık Şehir Kültürü Dergisi*, (46), 2-11.

Yıldız, A. (2008). *Tarihi Demiryolu İstasyonlarının Çağdaş Kullanımları; Kırıklareli Tren İstasyonunun Rehabilitasyonu*. Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.

Zürcher, E. (2000), *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi* (7. Baskı). İstanbul: İletişim Yayınları.

EKLER

EK 1-ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1 Garnier, Cité Industrielle, 1904 (Frampton, 2004, s. 101) Leodinov, Magnitogorsk için proje, 1930 (age, s. 177).....	20
Şekil 2.2 Derby ipek fabrikası 1910 yangından önceki hali	23
Şekil 2.3 Keten Dokuma İmalathanesi, Charles Bage, 1779, Shrewsbury (Pevsner, 1976).....	24
Şekil 2.4.Saltaire tekstil fabrikası (1853), İngiltere (Saltaires world heritage).....	24
Şekil 2.5.George Pullman demiryolu ve araba şirketi fabrikası ve Pullman model endüstri köyü vaziyet planı işçi evleriyle beraber. Chicago, Beman 1884 (Colombia.edu, url 2)	25
Şekil 2.6 Manier çikolata fabrikası, (1871-72). Jules Saulnier, Noisel-sur-Marne, (Giedion, 1967, s.205).....	26
Şekil 2.7 Esders hazır giyim fabrikası, 1919. A. ve G. Perret, Paris. (Kempton, 2004)	27
Şekil 2.8 Model fabrika Werkbund Sergisi, W. Grophius ve A. Meyer,Köln,1914 .	27
Şekil 2.9 Boya ve şapka fabrikası, E. Mendelsohn, Luckenvalde, 1921	28
Şekil 2.10 Sant’Elia (1914) (Frampton 2004 s.89) Vesnin kardeşler, 1930. Rusya	28
Şekil 2.11 Bir otomobil fabrikasının üretim programı diyagramı, zamanlama ve üretim aşamalarını gösteren şema (Reid, 1951)	30
Şekil 3.1 Türkiye Demiryolları (1860-70) (1890 – 1900) (1900 – 1910) (Anonim, 1938:902-907)	37
Şekil 3.2 Vagon içinde spor olanakları ve sinema salonu (Demiryol Dergisi, 1925)	49
Şekil 3.3 Demiryol fabrikalarının toplandığı merkezler (TCDD Demiryol Fabrikaları Mamülleri Dergisi 1963)	50
Şekil 4.1 19. yüzyıl sonu Eskişehir haritası (Ertin 1994)	65
Şekil 4.2 Akarbaşında Çakırlar ailesine ait bir un değirmeni (Atuk Arşivi).....	66

Şekil 4.3 ‘50’li yıllarda Eskişehir (Ertin, 1999).....	66
Şekil 4.4 Gar, bulvar, meydan, devlet yapıları dizgesi	67
Şekil 4.5 Atatürk Caddesi ve kentsel boşluklar.Eskişehir.gov Hava fotoğrafları).....	68
Şekil 4.6 Atatürk Caddesi üzerinde modernist mimari estetik izleri taşıyan bir bina	69
Şekil 4.7 Eskişehir halkevi binası ve planı (Alpagut, 2009).	69
Şekil 4.8 Çifteler Köy Enstitüsü (EBA bilişim ağı).....	70
Şekil 4.9 Çifteler Köy Enstitüsü (EBA bilişim ağı).....	71
Şekil 4.10 TMO Silosu yapıldığı dönem ve bugünkü durumu (EBA dijital kütüphane, Tutal arşivi 2008)	72
Şekil 4.11 Eskişehir’de devlet tarafından kurulan endüstri kuruluşları. 1.Eskişehir Cer Atölyesi 1894, 2. Tayyare fabrikası 1926, 3.Eskişehir şeker fabrikası 1933 .	75
Şekil 4.12 Şeker Fabrikası ilk kurulduğu yıllarda (Anılarda Eskişehir)	75
Şekil 4.13 Eskişehir Şeker Fabrikası vaziyet planı	76
Şekil 4.14 1950’lerde Tayyare Fabrikası İmalat Atölyesi bugün 1.Hava Bakım İkmal Merkezi yemekhanesi olarak kullanılmaktadır (Atuk, 2002).....	77
Şekil 4.15 Çırac Okulu Afişi 1931 yılında Tayyare Fabrikası’nda bakıma alınmış bir uçak önünde uçuş ekibi (Atuk, 2002).....	77
Şekil 4.16 Un ve kiremit fabrikaları gazete reklamları. (Anılarda Eskişehir)	78
Şekil 4.17 Kılıçoğlu kiremit fabrikası	78
Şekil 4.18 Eskişehir basma fabrikası giriş kapısı (1967 Eskişehir İl Yıllığı s.258)...	79
Şekil 4.19 Eskişehir’de özel sermaye ile kurulan kiremit fabrikalarının kurulduğu bölge kentteki ilk endüstri kuruluşu olan Cer Atölyesinin kuzey doğusundadır.	79
Şekil 4.20 Eski fabrikalar bölgesi (Eskişehir Belediyesi hava fotoğrafları)	80
Şekil 4.21 Erden şekerleme fabrikası,Esfaş ekmek fabrikası (EBA bilişim ağı, 2012)	81
Şekil 4.22 Eskişehir havagazı fabrikası (Eskişehir Belediyesi hava fotoğrafları)	81
Şekil 4.23 Günümüz Eskişehir haritası üzerinde TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketi).	82
Şekil 4.24 TÜLOMSAŞ Yerleşkesi ve yakın çevresi	83
Şekil 4.25 19.yy sonu Eskişehir kenti ve demiryolu fabrikası	86
Şekil 4.26 TÜLOMSAŞ Sene- Kapalı mekan metrekafe grafiği	90

Şekil 4.27 Türkiye’deki mevcut lokomotifler arasında TÛLOMSAŞ üretimi (TÛLOMSAŞ Arşivi).....	90
Şekil 4.28 Sene-Lokomotif üretimi (Adet) grafiği (TÛLOMSAŞ Arşivi)	91
Şekil 4.29 Sene-İşçi Sayısı (Adet) grafiği (TÛLOMSAŞ Arşivi)	91
Tablo 4.1 Kuruluşundan itibaren hukuki durum	93
Şekil 4.30 Tarihsel katmanlar, İlk dönem; 1894-1923 yapılarının mevcut vaziyet üzerinde işaretlenmesi	94
Şekil 4.31 Tarihsel katmanlar, Cumhuriyet İlk Dönemi; 1923-1960 yapılarının mevcut vaziyet üzerinde işaretlenmesi	94
Şekil 4.32 Tarihsel katmanlar, Cumhuriyet İkinci Dönemi; 1960 Sonrası yapılarının mevcut vaziyet üzerinde işaretlenmesi	94
Şekil 4.33 Enine atölye (Berkmen, 1961)	97
Şekil 4.34 Boyuna atölye (Berkmen, 1961)	97
Şekil 4.35 Eskişehir istasyonu ve atölyelerin kurulduğu yıllardaki mekan izlerinin günümüzdeki mevcut durumla karşılaştırılması.....	98
Şekil 4.36 Eskişehir istasyonu ve atölyeler, ilk dönem, fonksiyonel gruplama.....	99
Şekil 4.37 Eskişehir İstasyonu ve atölyeler, ilk dönem 1894- 1923, bina ölçeğinde fonksiyonel ayrışmalar	100
Şekil 4.38 Sivas lokomotif ve vagon tamir atölyeleri (Berkmen, 1961).....	102
Şekil 4.39 İlk Dönem’e ait bina izleri ve yolların günümüzdeki vaziyete aktarılması	105
Şekil 4.40 İlk Dönem binalarından günümüzde izleri takip edilenler	105
Şekil 4.41 İlk dönemde kullanılan transportörler: 1nolu atölye lokomotif atölyesi, 2 nolu atölye vagon atölyesi.....	106
Şekil 4.42 1 nolu transportör hattı, 2011	107
Şekil 4.43 Lokomotif deposu, 2011 solda. Sağda Adana istasyonundaki dairesel lokomotif deposu planı (TCDD Müdürlüğü Yol Dairesi Arşivi’nden aktaran Yıldız, 2008).....	108
Şekil 4. 44 Su deposu üstte (Atuk, 2002)- Betonarme depo kesiti (Berkmen, 1961) Su deposu, altta günümüzdeki durumu 2011	109
Şekil 4.45 Eski istasyon binası (Atuk 2002)	111

Şekil 4.46 İstasyon çevresi lojman ve büro olarak kullanılan bina 4 numara ile işaretlendirilmiştir.	112
Şekil 4.47 (5) Günümüzde TCDD müzesi olarak kullanılmaktadır, 2011.....	113
Şekil 4.48 (7) Günümüzde yatakhane ve kısım hekimliği olarak kullanılmaktadır, 2011	113
Şekil 4.49 (6) Günümüzde lojman olarak kullanılmaktadır, 2011	113
Şekil 4.50 19. yy sonu Eskişehir makroformunda merkezler	115
Şekil 4.51 L'atelier Central, Plan d'ensemble' Merkez Atölye (Eskişehir) vaziyet planı (TÜLOMSAŞ Arşivi).....	116
Şekil 4.52 Kurtuluş Savaşı sırasında top kaması ve cephanesi üretimi (Şenol, 1994).....	117
Şekil 4.53 Kurtuluş Savaşı sırasında savaş malzemelerinin üretildiği atölyeye (Şenol, 1994, s.16)	118
Şekil 4.54 Lokomotif deposunun önünde (TÜLOMSAŞ Arşivi)	119
Şekil 4.55 Osmanlı'dan devir alınan işletmenin Türkler tarafından yeniden inşaatı (Şenol, a.g.e., s.20)	120
Şekil 4.56 Cumhuriyetin ilk yıllarında atölyenin görünümü (Demiryol Dergisi, 1934)	121
Şekil 4.57 Cumhuriyetin ilk yıllarında Eskişehir Cer Atölyesi, demir köprü inşası sırasında (Demiryol Dergisi, 1934)	122
Şekil 4.58 Atölyelerden bir görünüş (Şenol, a.g.e., s.41)	126
Şekil 4. 59 Cumhuriyet ilk dönemi 1923-1960, inşa edilen binaların vaziyet planında işaretlenmesi	128
Şekil 4.60 Cumhuriyet dönemi 1923-1960 arası fonksiyonel gruplama.....	129
Şekil 4.61 Cumhuriyet dönemi 1923-1960 arası, bina ölçeğinde fonksiyonel ayrışmalar	130
Şekil 4.62 Yerleşkede Cer ve Yol atölyelerinin konumları	132
Şekil 4.63 Lokomotif fabrikası (Şenol, a.g.e., s.38).....	135
Şekil 4.64 Sivas lokomotif fabrikası plan şeması (Berkmen, 1961)	136
Şekil 4.65 Lokomotif bakım atölyesi sırasıyla güney ve batı görünüşü, 2011	137
Şekil 4.66 Cumhuriyet ilk yıllarında vagon atölyesi (Şenol, a.g.e., s. 23-71)	138
Şekil 4.67 Atölyelerin zemin döşemesi, 2011	139

Şekil 4.68 Vagon fabrikası planı (Günümüzde Elektrik Makinaları Fabrikaları olarak kullanılmaktadır)	139
Şekil 4.69 Vagon fabrikası holü planı	140
Şekil 4.70 Vagon fabrikası batı görünüşü	140
Şekil 4.71 Vagon Fabrikası holü A-A kesiti 4n/7h	140
Şekil 4.72 Transportöre dik olarak konumlanan ilk holler, batı görünüşü, 2011, Transportöre paralel olarak konumlanan ikinci holler, güney görünüşü	141
Şekil 4.73 Vagon fabrikası a ve b noktalarından çekilmiş iç mekan fotoğrafları, 2011	142
Şekil 4.74 Dişli ve takım fabrikası, 2012	142
Şekil 4.75 1 nolu transportör hattı (TÜLOMSAŞ Arşivi).....	143
Şekil 4.76 Kaynak evi açılış töreni (Şenol, 1994)- Çıkan yangından sonra yeniden inşa edilen Kaynak evi, 2011	144
Şekil 4.77 Elektrik santrali, 2012	145
Şekil 4.78 Lokomotif deneme merkezi, 2012	146
Şekil 4.79 Tekerlek tornahanesi (Şenol, a.g.e., s.23)	146
Şekil 4.80 C reyonu binası, 2012	147
Şekil 4.81 İşçilerin giysi ihtiyacını karşılayan depo, 2012	147
Şekil 4.82 Su soğutma deposu, 2012	148
Şekil 4.83 Resimhane (Şenol, a.g.e.)	149
Şekil 4.84 Fabrikada üretilen petrol pompası ve Et ve Balık Kurumu için üretilen soğuk vagonlar (Şenol, a.g.e., s.71).....	150
Şekil 4.85 Giriş saçağı ve saat kulesi	150
Şekil 4.86 Giriş saçağı ve saat kulesi (EBA bilişim ağı, 2012)	151
Şekil 4.87 Giriş saçağı ve saat kulesi ve İdare binası (TÜLOMSAŞ Arşivi)	152
Şekil 4.88 İdare/yemekhane ve giriş binası plan şeması.....	153
Şekil 4.89 Eskişehir tren garı	154
Şekil 4.90 Sosyal mekanların yoğun olarak kullanıldığı alan.....	156
Şekil 4.91 Yerleşkeden bir görünüş (Şenol, a.g.e).....	157
Şekil 4.92 Yemekhane binası iç mekan (Şenol, a.g.e.).....	158
Şekil 4.93 Demirspor binası, 2011	159
Şekil 4.94 Demirspor tenis takımı (Şenol, a.g.e.)	160

Şekil 4.95 Toplantı Evi (Demiryol Dergisi, 1934).....	161
Şekil 4.96 ‘Eskişehir amele yuvası’ açılış töreninden (Demiryol Dergisi 1934).....	161
Şekil 4.97 Cer atölyesinde bir öğle yemeği 1943 (Şenol, a.g.e)	162
Şekil 4.98 Çırak Mektebi 1932 (Şenol, a.g.e. s,28)	163
Şekil 4.99 Çırak Okulundan bir derslik (Şenol, a.g.e. s,29).....	163
Şekil 4.100 Yeni Çırak Okulu, 2011	164
Şekil 4.101 Aile Mektebi yatakhaneşi	164
Şekil 4.102 Yerleşkedeki ilk hastane binası (Demiryol Dergisi, 1934) ve günümüzdeki durumu	165
Şekil 4.103 Yerleşkedeki ikinci hastane binası (Atuk,2002) ve günümüzdeki durumu	165
Şekil 4.104 Makina estetiği küçük sembollerle hatırlatılmaktadır.....	166
Şekil 4.105 Yol atölyesi güneyindeki bürolar	166
Şekil 4.106 1943 yılında üretilen etüv kazanı(Şenol, a.g.e. s.32)	166
Şekil 4.107 Cumhuriyet Birinci Dönemi; 1923-1960 yılları arasında inşa edilen lojmanlar.....	167
Şekil 4.108 Lojmanlar, 2010	167
Şekil 4.109 Lojmanlar, 2010	168
Şekil 4.110 TCDD Eskişehir Demiryol fabrikaları ve diğer tesisleri vaziyet planı 1958 (TÜLOMSAŞ Arşivi, 2011).....	171
Şekil 4.111 1960 yıllarından bir fotoğraf (Şenol, a.g.e.).....	172
Şekil 4.112 Cer Atölyesinde üretilen ilk lokomotif Karakurt aynı zamanda Türkiye’de üretilen ilk lokomotifir (TÜLOMSAŞ arşivi)	173
Şekil 4.113 Devrim Arabası 1961(Şenol, age, s.50)	174
Şekil 4.114 Devrim Arabası 1961 (Anonim)	174
Şekil 4.115 Fabrika iç mekanlarından bir görünüş (Şenol, age, s.73)	175
Şekil 4.116 Dizel elektrikli motorun hizmete geçişi bu dönemde gerçekleşir.....	176
Şekil 4.117 Yenilenen lokomotif fabrikasından bir görünüş	178
Şekil 4.118 Eskişehir istasyonu ve atölyelerin Cumhuriyet İkinci Dönemi mekan izlerinin günümüzdeki mevcut durumla karşılaştırılması.	179
Şekil 4.119 Cumhuriyet İkinci Dönemi, 1970 sonrası fonksiyonel gruplama	180
Şekil 4.120 Cumhuriyet İkinci Dönemi, 1970 sonrası bina ölçeğinde fonksiyonlar	181

Şekil 4.121 Günümüze ait Yerleşke hava fotoğrafı (TÜLOMSAŞ Arşivi).....	182
Şekil 4.122 ‘60 sonrası yoğun yapılaşma olan eski yol atölyeleri alanı	183
Şekil 4.123 Lokomotif fabrikası, 2011	185
Şekil 4.124 Lokomotif fabrikası iç mekan (Şenol, a.g.e.).....	186
Şekil 4.125 Vagon fabrikası planı.....	187
Şekil 4.126 Vagon Fabrikası holü kesiti 10n/7h.....	187
Şekil 4.127 Vagon fabrikası iç mekan (Şenol, a.g.e., s.88)	187
Şekil 4.128 Vagon Fabrikası idare binası inşası sırasında 1971 (TÜLOMSAŞ Arşivi).....	188
Şekil 4.129 Motor fabrikası inşaatı (TÜLOMSAŞ Arşivi).....	188
Şekil 4.130 Motor fabrikası görünüşü (TÜLOMSAŞ Arşivi)	189
Şekil 4.131 Motor fabrikası görünüşü, 2012.....	189
Şekil 4.132 Motor fabrikası iç mekan, 2011	190
Şekil 4.133 Elektrik makinaları fabrikası, 2012.....	190
Şekil 4.134 Elektrik makinaları fabrikasına bu dönemde eklenen yönetim binası, 2011	190
Şekil 4.135 Elektrik Makinaları Fabrikası bir bölümünün yerleşim şeması; tezgah tesviye montaj alanları planı, kablaj ve kumanda blogları atölyesi. V vinçler, C caraskalar, 1 matkap tezgahı, 2 dik torna CNS, 3 torna tezgahı, 4 freze, 5 planye tezgahı freze, 7 matkap tezgahı, 8 marka pleyti, 9 cin cinati tezgahı, 10 yıkama yeri, 11 balans tezgahı, 12 bakır bükme, 13 fırın, 14 pres.	191
Şekil 4.136 ELMS dişli imal atölyesi (TÜLOMSAŞ Arşivi)	192
Şekil 4.137 B reyonu, 2011.....	193
Şekil 4.138 İtfaiye binası, 2011.....	193
Şekil 4.139 Misafirhane, 2011	195
Şekil 4.140 ‘70 yılından sonra yapılan lojman binası, 2011	196

EK 2-DEMİRYOLU TERİMLERİ SÖZLÜĞÜ

Alternatör : Dalgalı akım üretici (tdk)

Ana hat : Su, elektrik, telefon, gaz vb.ndeki hatların dağıtımının yapıldığı merkezî hat (tdk)

Buji : Patlamalı motorlarda yakıtı tutuşturmaya yarayan araç (tdk)

Cer : Çekme, sürükleyerek götürme (tdk)

Dizelasyon : Bir makineyi, bir tesisi vb. dizel yakıt enerjisiyle çalıştırmaya elverişli biçime dönüştürme işlemidir.

Ekskavatör : Kazaratar (tdk)

Elektirifikasyon : Bir makineyi, bir tesisi vb. elektrik enerjisiyle çalıştırmaya elverişli biçime dönüştürme

Emtia : Mal

Endüktör : Görevi manyetik alan meydana getirmek olan makinadır.

İndiksiyon : Üreteç kullanılmadan mıknatıs veya magnetik alan kullanılarak elde edilen akıma indüksiyon akımı denir.

Katrak : Marangozlukta tomrukları biçmeye yarayan ve birden çok testeresi olan biçme makinesi (tdk)

Kazan : Buhar makinelerinde, kalorifer tesisatında, suyun kaynatıldığı büyük derin kap (tdk)

Kazanhane : Buharlı lokomotifler için kazan üretecek yer (tdk)

Lokomotif : Raylar üstünde bir vagon dizisini çekmede kullanılan buharla ya da bir motorla çalışan makinedir. (wikipedia)

Mağaza : Eşya ve azık deposu (tdk)

Makas : Birbirine komşu iki demir yolu hattını hemen bunların uzantısındaki üçüncü hatta bağlamaya yarayan alet (tdk)

Manevra lokomotifi : Katar takmak, veya katar dağıtmak için ileri geri giderek hattan hatta geçebilen lokomotif (NND sözlük)

Menevişlemek : Bir yüzeyde renk dalgalanmaları oluşturmak (tdk)

Muvman : Geniş bir kompozisyonun ana bölümleri

Pik Demir: Yüksek fırında üretilen ve içinde en az % 2 karbon bulunduran ve ayrıca izabe sırasında cevherin bünyesinden gelen P, S, Mn-Si gibi elementler içeren demir

Piston : Bazı araçlarda, motorlarda bir silindir içinde düzenli hareket eden daha küçük çaplı silindir, itenek (tdk)

Reyon : Bir mağazanın yalnız bir tür eşya satan bölümü

Şasi : Motorlu kara taşıtlarının iskelet bölümü (tdk)

Sementasyon : En eski yüzey sertleştirme işlemlerinden biri olup, karbon içeriği düşük olan çelik malzeme yüzeyine katı, sıvı veya gaz ortam içerisinde karbon verilmesi (emdirilmesi) esasına dayanır. (vikipedi)

Silindir : Motorlu taşıtların motorunda pistona güçlü bir itiş sağlamak için gaz karışımının yandığı veya patladığı yer (tdk)

Şimendifer : Demiryolu katarı, tren (tdk)

Susta : Emniyet yayı

Süspasyon : Bir otomobil şasisinin yayla sağlanmış esnekliği (tdk)

Şahmerdan : Vurucu ağırlığın, mekanik olarak yükselmesi ve düşmesi sonucu dövme işlemi yapan makine

Şakirt : Çırak

Tender : Lokomotifin arkasına bağlanan, gerekli yakıtı, suyu taşıyan vagon (tdk)

Tirvar : Buhar dağıtıcısı (TCDD Demiryolu terimleri sözlüğü)

Torna : Ağaç veya metal eşyaya yuvarlak bir biçim vermek için kullanılan çarklı tezgâh (tdk)

Transport : Bir yerden başka bir yere taşıma, iletme, nakil (tdk)

Vagon : Yük ve yolcu taşımakta kullanılan, lokomotifin çektiği demir yolu aracı (tdk)

Yumuşatmak : Sertliğini gidermek, yumuşak duruma getirmek (tdk)

EK 3-SON NOTLAR

- 1)Eskişehir'deki demiryolu fabrikası Berlin'e ulaşacak demiryolu hattı inşaatı ve kullanımı sırasında lokomotiflerin, yol yapımında kullanılacak araçların tamiri ve alt ve üstyapı çalışmaları için Bağdat yönüne doğru hattaki son tamir istasyonudur. (Doç. Dr. Deniz Özkut, Sözlü görüşme, 2012)
- 2)Motivasyon, bir grubun davranışları belirlemeye yarayan dinamik etkenlerin bütünü, güdüleyici anlamında kullanılmıştır.
- 3) Metinde geçen TÜLOMSAŞ, fabrika, işletme, cer atölyesi, demiryolu fabrikası; tamir ve üretim birimlerini kapsayan mekanlar topluluğunun genel adı olarak kullanılmıştır.
- 4)Eoteknik: Su gücüyle işleyen
- 5)Marks ve Engels 1848'de ki manifestolarında; ütöistlerin, hayat koşullarını ayrıcalıklılar da dahil toplumun bütün üyeleri için düzeltilmesi gerekli gördüklerini söyler. Dolayısıyla hiç ayırım yapmadan en iyi toplumu yaratabilmek için herkese çağrıda bulunurlar.
- 6) İngiltere tekstil endüstrisi Yorkshire vadileri boyunca veya daha sonra New England'daki Connecticut Merrimac boyunca yayıldılar (Mumford, 1961, s.558).
- 7) Akış hattı: Hareket eden bir bant üzerinde yapılan endüstriyel üretim biçimidir.
- 8)Konveyör kayışı: Çeşitli maddeleri bir yerden bir yere taşımak için kullanılan kauçuk esaslı vs. kort bezli üretilen taşıma malzemesi.
- 9)Zeytinburnu "büyük fabrika"olarak adı geçen fabrikada işçi barınakları ve kalifiye eleman yetiştirmek üzere bir okul da bulunmaktaydı. Okul ileriki yıllarda kapanmıştır (Seyitdanlıoğlu 2009).
- 10) Hereke ipek dokuma, Feshane yün iplik, Bakırköy bez ve Beykoz deri fabrikaları
- 11) İnsignia, işaret, sembol anlamında kullanılmaktadır.
- 12)Kendisinden sonra yapılacak dört demiryolu fabrikası Eskişehir Cer atölyelerinin plan şemaları incelenerek inşa edilmiştir (Yöneticiler ile sözlü görüşme).
- 13)Sevr anlaşmasında İngilizlerin sadece İstanbul ve bu işletmeyi talep etmeleri, buraya verdikleri stratejik önemi göstermektedir. (Aydın, 1998)
- 14) Seçken, işçi, işçi sendika yöneticiliği, DYF-İş Federasyonu Genel Başkanlığı, Atölye amirliği gibi görevlerde bulunmuş bir çalışandır.

15) Eskişehir proje yarışmasını kazanan projeler (Mimarlık, 1946/03-04, Sf. 34-36) (Mimarlık, 1946/05-06, Sf. 31-34) (Arkitekt, 1947/01-02, Sf. 18-26) (Arredamento Mimarlık, 2002/04, Sf. 71):

Eskişehir Garı Yarışmayı Çıkaran Kurum : Devlet Demiryolları Başkanlığı 1946

Jüri Üyeleri: Paul Bonatz, Şekip Akalın, İrfan Kuraner, Galip Yenal, Hüseyin Kara, Sedat Eldem, Emin Onat, Nurettin Evin, Recai Akçay

Raportör : Raportör: Şekip Akalın

Ödüller :

Ödül: Leyla Taylan, Ferzan Baydar

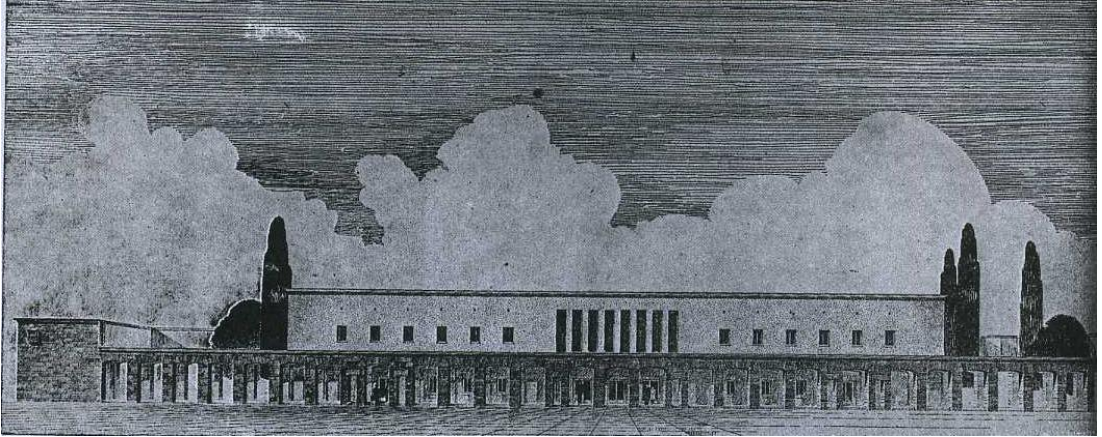
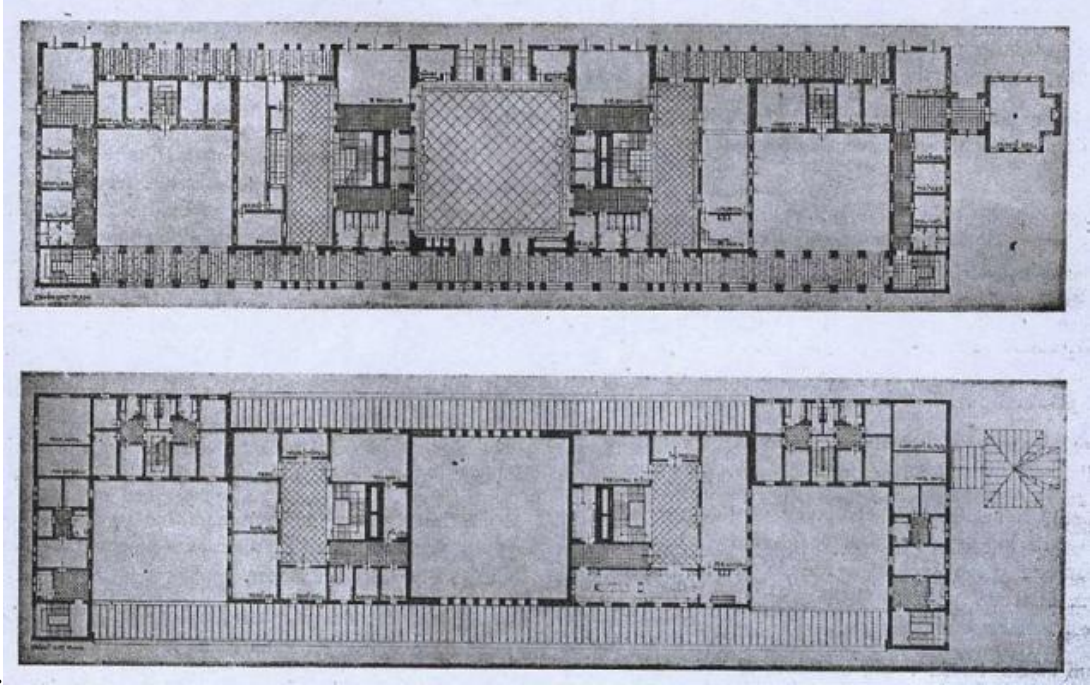
2. Ödül: Sabri Oran, Cevat Erbel

3. Ödül: Mukbil Gökdoğan, Eyüp Kömürcüoğlu, Sermet Gürel

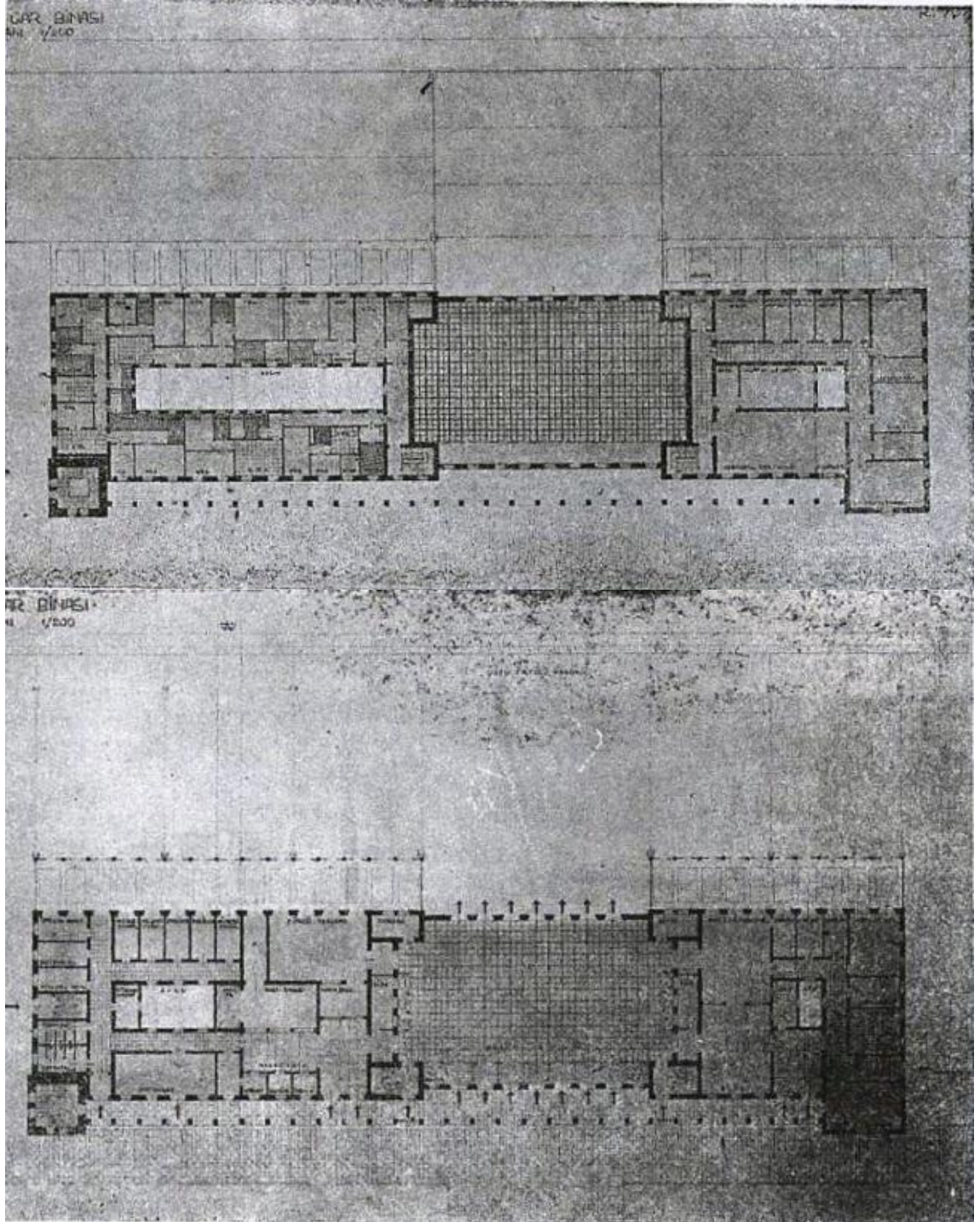
Mansiyonlar : Mansiyon: Leman Tomsu

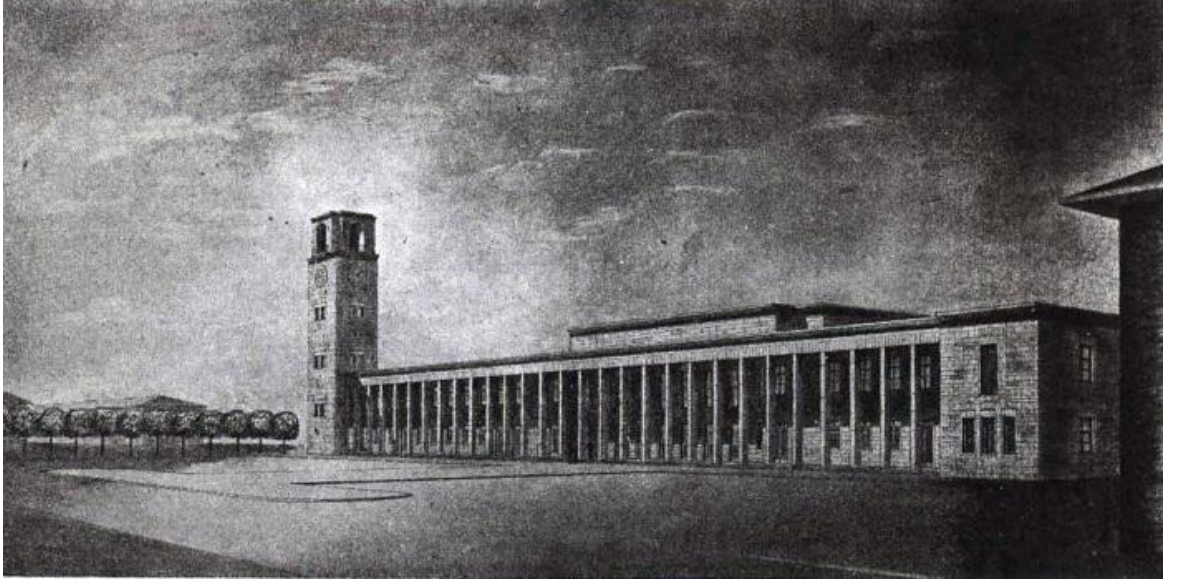
Mansiyon: Nubar Acemyan Satın Alma : Satınalma: Harbi Hotan, İlhan Ağan
Satınalma: Necdet Candaş, Tuluğ Baytın, Kemal Orbay

Birincilik Ödülü: Y. Mimar Leyla Taylan, Feyzan Baydar, G.S.A

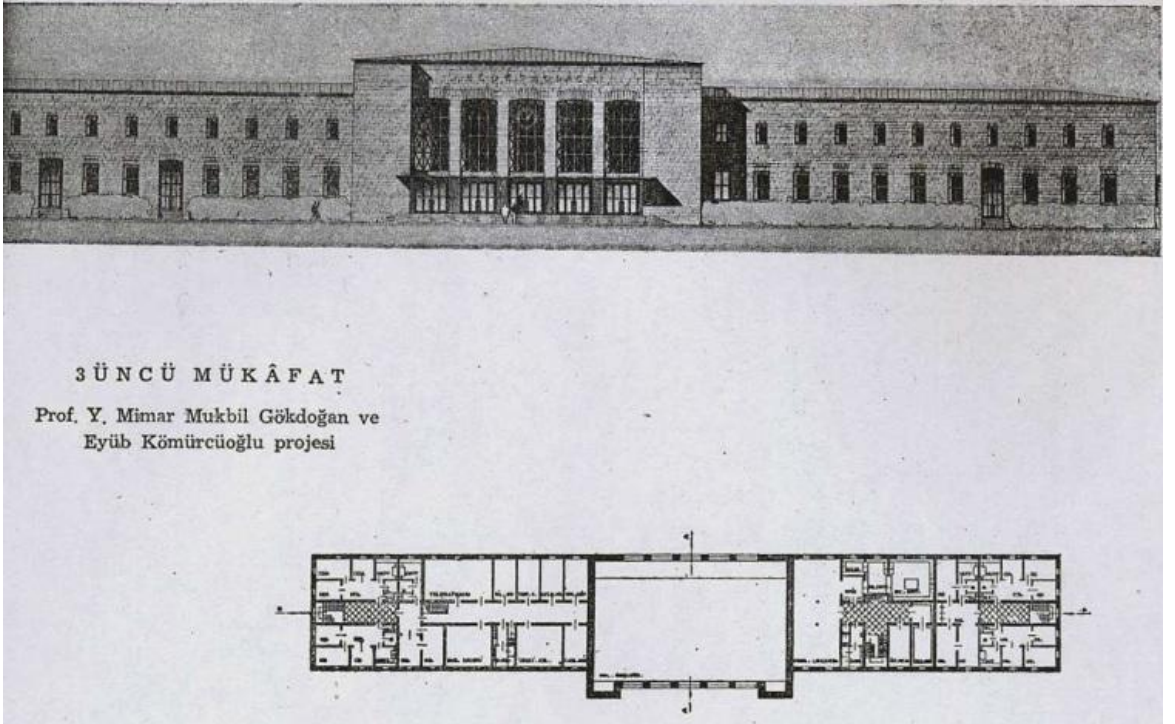


İkincilik Ödülü: Y. Mimar Sabri ORAN

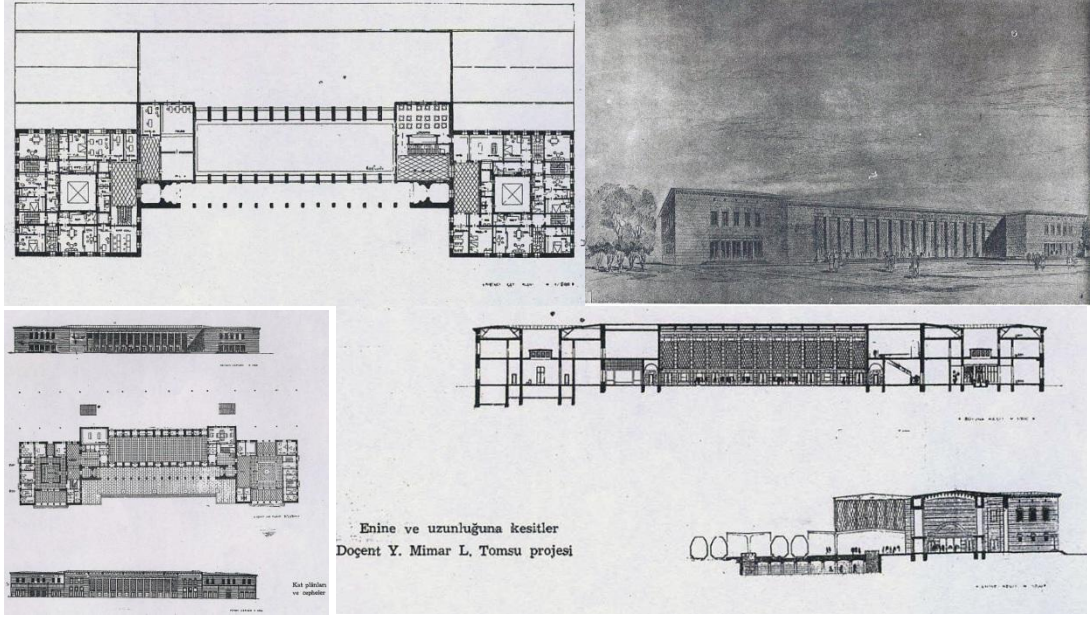




Üçüncülük Ödülü: Prof. Y. Mimar Mükbil Gökdoğan, Eyüb Kömürcüoğlu



Mansiyon: Doçent Y. Mimar Leman Tomsu



16)Eskişehir gar binasının inşa tarihini gösteren gazete kúpürü (Sakarya Gazetesi Arşivi):

