



Asya Studies

Akademik Sosyal Araştırmalar / Academic Social Studies

Year: 9, Number: 33, p. 329-356, Autumn 2025

Eskişehir İli Tepebaşı ve Odunpazarı İlçelerindeki Sosyoekonomik Kalkınmanın Temel Nedenleri*

Main Reasons for Socioeconomic Development in Tepebaşı and Odunpazarı Districts of Eskişehir Province

ISSN: 2602-2877 / E-ISSN: 2602-263X

Araştırma Makalesi
Research Article

Makale Geliş Tarihi
Article Arrival Date
20/06/2025

Makale Kabul Tarihi
Article Accepted Date
21/08/2025

Makale Yayın Tarihi
Article Publication Date
25/09/2025

Asya Studies

Dr. Hüseyin Şahbaz

Afyonkarahisar İl Millî Eğitim Müdürlüğü

huseyiniyesuh@gmail.com

ORCID: 0000-0002-4808-0746

Prof. Dr. Lütfi Özav

Uşak Üniversitesi, İnsan ve Toplum

Bilimleri Fakültesi, Coğrafya Bölümü

lutfi.ozav@usak.edu.tr

ORCID: 0000-0003-4887-0948

* Bu çalışma, Hüseyin Şahbaz tarafından, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde Prof. Dr. Lütfi Özav danışmanlığında hazırlanan “Odunpazarı ve Tepebaşı İlçelerinin (Eskişehir) Beşerî ve Ekonomik Coğrafyası” başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

Öz

Çalışma alanını oluşturan Tepebaşı ve Odunpazarı ilçelerinin bulunduğu alanda XIX. yüzyılın ortalarında sıradan bir sancak vardı ve bu sancağın merkezini oluşturan Eskişehir ise sönük bir kasaba idi. Fakat bu durum 1860 yılından itibaren büyük ölçüde değişmiş ve 1990 yılına gelindiğindeyse Eskişehir, nüfus açısından ülkenin onuncu büyük ve sosyoekonomik açıdan da gelişmiş bir kenti olmuştur. İşte bu çalışmada inceleme alanındaki sözü edilen sosyoekonomik kalkınmanın temel nedenlerinin ortaya konması amaçlanmıştır. Buna göre sözü edilen kalkınmada rol oynayan hususlardan ilki, çalışma alanının sahip olduğu yeryüzü şekilleridir. Sözü edilen nedenlerden ikincisi, yapımına İstanbul’dan itibaren başlanan, Bağdat Demir Yolu Hattı’nın 1892 yılında Eskişehir kasabasına ulaşmasıdır. İstanbul Limanı’nı ile bağlantı sağlayan bu olay sonrasında inceleme alanı, dünya ticaretine entegre olmuştur. Bahse konu olan nedenlerden üçüncüsü ise Eskişehir kasabasında, lokomotif/vagonların tamir-bakımını yapmak ve demir yolu inşasıyla ilgili işleri icra etmek amacıyla 1894 yılında Almanlar tarafından, “Anadolu-Osmanlı Kumpanyası” adlı bir şirketin kurulmasıdır. Bu şirket, çok sayıda nitelikli teknik eleman yetiştirmek suretiyle, Eskişehir kasabasına endüstrinin temellerini atmıştır. Belirtilen değişikliğin nedenlerinden dördüncüsü ise 1860 yılından başlayıp 1990 yılına kadar devam eden süreçte Osmanlı İmparatorluğu’nun kaybettiği ya da himayesinden çıkan topraklardan inceleme alanına yapılan göçlerdir. Bu göçler neticesinde araştırma alanındaki nüfus ve yerleşme sayısı önemli ölçüde artmıştır.

Anahtar Kelimeler: Eskişehir İli, Eskişehir Kenti, Odunpazarı ve Tepebaşı İlçeleri

Abstract

In the area where Tepebaşı and Odunpazarı districts, which constitute the study area, are located, there was an ordinary sanjak in the middle of the 19th century and Eskişehir, which was the center of this sanjak, was an uninspiring town. However, this situation has changed significantly since 1860, and by 1990, Eskişehir had become the country's tenth largest city in terms of population and a socio-economically developed city. This research aims to reveal the main reasons for the socio-economic development in the study area. Accordingly, the first of the issues that play a role in the mentioned development is the landforms of the study area. The second reason mentioned is that the Baghdad Railway Line, which began construction in Istanbul, reached the town of Eskişehir in 1892. After this event, which provided a connection with the Port of Istanbul, the study area was integrated into world trade. The third reason is the establishment of a company called the "Anatolian-Ottoman Company" in Eskişehir in 1894 by the Germans to repair and maintain locomotives and railcars and to carry out railway construction-related work. This company laid the foundations of industry in the town of Eskişehir by training a large number of qualified technical personnel. The fourth reason for the mentioned change is the migration to the study area from the lands lost by the Ottoman Empire or those that were no longer under its protection, starting from 1860 and continuing until 1990. As a result of these migrations, the population and number of settlements in the study area have increased significantly.

Keywords: Eskişehir Province, Eskişehir City, Odunpazarı and Tepebaşı Districts

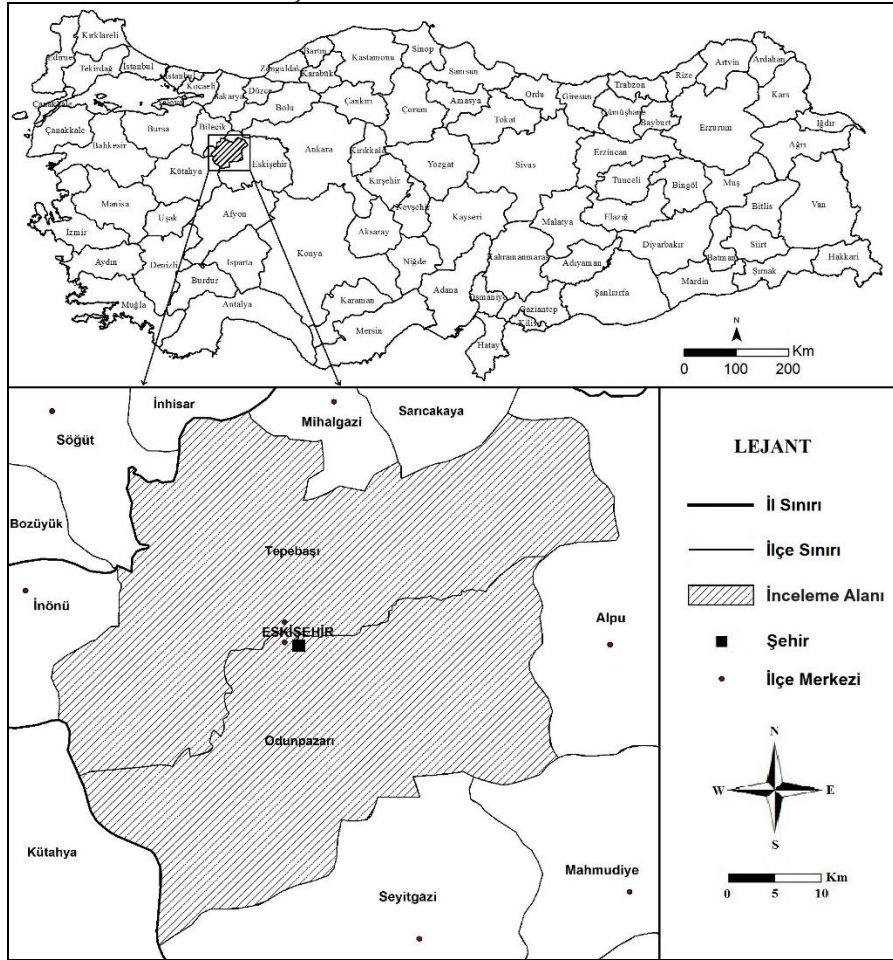
Atıf Bilgisi / Citation Information

Şahbaz, H., & Özav, L. (2025). Eskişehir ili Tepebaşı ve Odunpazarı ilçelerindeki sosyoekonomik kalkınmanın temel nedenleri. *Asya Studies*, 9(33), 329-356.
<https://doi.org/10.31455/asya.1724017>

GİRİŞ

Araştırmaya konu olan Tepebaşı ve Odunpazarı ilçeleri (Harita 1), 2008 yılına kadar Eskişehir ilinin merkez ilçesi idi. İç Anadolu Bölgesi'nin, Yukarı Sakarya Bölümü'nde yer alan ve bünyesinde Eskişehir kentini de barındıran bu ilçe, 2008 yılında çıkarılan 5.747 Sayılı Kanun ile genel olarak Sakarya Nehri'nin en uzun kolu olan Porsuk Çayı'nın geçtiği hat dikkate alınarak, Tepebaşı ve Odunpazarı olmak üzere iki ilçe belediyesine ayrılmıştır (TC Resmî Gazete, 2008). Bu ilçelerin idari (kaymakamlık) açıdan bölünmesi ise 2012 yılında gerçekleşmiştir. Bunlardan kuzeyde kalan Tepebaşı'nın yüz ölçümü 1.403, güneyde kalan Odunpazarı'nınki ise 1.120 km²'dir (Millî Savunma Bakanlığı [MSB] Harita Genel Müdürlüğü, 2024). Buna göre çalışma alanının toplam yüz ölçümü 2.523 km²'dir.

Harita 1: Araştırma Alanının Ülkedeki Yeri ve Sınırları



İnceleme alanındaki en eski yerleşim birimi, kent merkezinden geçen Porsuk Çayı'nın yaklaşık 3 km kuzeyinde bulunan ve İlk Tunç Çağı'ndan beri yerleşim alanı olduğu saptanan, Şarhöyük'tür (Darga, 1993: 487). Bu höyük üzerine Anadolu Selçuklu Devleti Sultanı I. Kılıç Arslan'ın, I. Haçlı Seferi sırasında düşmanın hareketlerini rahatlıkla takip edebilmek için karargâh kurması nedeniyle Cumhuriyet devrine kadar çalışma alanına (Sultan Höyüğü'nü kısaltarak) Sultanönü denmiştir (Turan, 1971: 206-508).

Sultanönü'nün Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşunda önemli bir yeri vardır. Nitekim Eskişehir kentinin güneybatısında, Porsuk Çayı'nın yanındaki plato üzerinde inşa edilmiş bir Bizans kalesi olan Karacahisar, 1288 yılında fethedilince Osman Bey adına ilk hutbe burada okunmuştur. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin araştırma alanında kurulduğu kabul edilmektedir (Doğru, 2000-2001: 105-121).

Fakat zamanla inceleme alanı sıradan bir sancak halini almıştır. Bunda Osmanlı'nın batıya doğru genişleme politikasının büyük bir rolü olmuştur (Kılıç, 2014: 659). Ayrıca, Coğrafi Keşifler neticesinde uluslararası ticaret yollarının açık denizlere kaymasından Anadolu'nun bir parçası olarak çalışma alanı da olumsuz bir şekilde etkilenmiştir (Taşlıgil ve Şahin, 2011: 436). Dahası XVI. yüzyılın üçüncü çeyreğinde değişen konjonktürel şartlara bağlı olarak artan bütçe açığını kapatabilmek amacıyla Osmanlı Devleti'nin vergi yükünü artırması sonucunda Anadolu'da Celâli İsyanları çıkmış ve bu da özellikle kırsalda bir güvenlik krizine ve geçim sıkıntısına sebep olmuştur (Teoman ve Bozpınar, 2021: 129). Yaşanan bu gelişmelerin de etkisiyle idari açıdan söz konusu sancak, XIX. yüzyılın başlarına kadar Kütahya merkezli Anadolu Eyaletine, 1836 yılından itibaren de Bursa merkezli Hüdavendigâr Müşirliğine bağlı kalmıştır (Çadırcı, 1997: 16-21). Bu süreçte inceleme alanında ekonomik açıdan kayda değer tek gelişme, ülkede sadece sancaktaki ocaklardan çıkartılan lületaşının işlenmeden ihraç edilmesidir (Taşlıgil ve Şahin, 2011: 436). Dolayısıyla XIX. yüzyılın ortalarına kadar çalışma alanının merkezini oluşturan bugünkü Eskişehir kentinin bulunduğu yerde sönük bir kasaba (Tunçdilek, 1954: 203-206) olduğunu söylemek mümkündür.

Ancak bu sıradan sancak ve sönük kasabadaki nüfus ile köy ya da mahalle gibi yerleşim birimlerinin sayısı, 1860 yılından itibaren hızla artmıştır. 1990 yılına gelindiğindeyse çalışma alanının nüfusu 447.926 kişiye ulaşmış (Devlet İstatistik Enstitüsü [DİE], 2001: 44); Eskişehir ise ülkenin nüfus bakımından onuncu büyük kenti ve sosyoekonomik açıdan da gelişmiş şehirlerinden biri olmuştur.

Literatür Taraması başlığı altında da değinileceği üzere, daha önce yapılan çalışmalarda araştırma alanı; mekânsal olarak sınırları Eskişehir ilini, ovasını veya şehrini; zamansal olarak da farklı dönemleri kapsayacak şekilde ele alınmıştır. Ancak söz konusu çalışmalarda, inceleme alanının gerek nüfus miktarı gerekse sosyoekonomik açıdan ülkenin gelişmiş yerlerinden biri olmasının temel nedenleri bütünüyle ortaya konulmamıştır. İşte bu çalışma, sözü edilen eksikliği gidermeyi; bünyesinde Eskişehir kentini de barındıran Tepebaşı ve Odunpazarı ilçelerindeki sosyoekonomik kalkınmanın temel nedenlerini coğrafi bir perspektifle ortaya koymayı amaçlamaktadır. Araştırma, nüfus artışının başladığı 1860 yılından sona erdiği 1990 yılına kadar olan, 130 yıllık bir dönemi kapsamaktadır.

LİTERATÜR TARAMASI

İzbirak (1945), "Eskişehir'le Çifteler Çevresinde Bir Coğrafya Gezisi" adlı çalışmada Eskişehir kentinin, yer şekillerinin bir sonucu olarak ülkenin farklı yerlerinden gelen demir ve kara yollarının birbirine çok yaklaştıkları bir yerde bulunduğunu ve bunun da önemli bir sanayi ve ticaret merkezi haline gelmesinde etkili olduğunu ifade etmiştir.

Tunçdilek (1954), “Eskişehir Bölgesinde Yerleşme Tarihine Toplu Bir Bakış” adlı çalışmada Eskişehir ilindeki kır yerleşmelerinin menşeleri bakımından birbirinden farklı gruplardan meydana geldiğini, bunların; eski yerliler (Manav), Yörükler, Türkmenler, Tatarlar, Çerkezler/Abazalar ve Bulgaristan muhacirleri olduğunu belirtmiştir.

Tunçdilek (1957), “Eskişehir ve Şehrin Tekâmülü” adlı makalede tarih çağları boyunca yaşadığı birtakım iniş çıkışlara rağmen, yeryüzü şekillerinin bir sonucu olarak Eskişehir’in aynı sahada varlığını devam ettirmeyi başaran Anadolu’nun antik kentlerinden birisi olduğunu ifade etmiştir.

Ertin’in (1992) "Eskişehir Kentinde Yerleşmenin Evrimi" adlı doktora tezinde; 1923-1992 döneminde Eskişehir kentindeki yerleşme ve mekânsal kullanım, dolayısıyla şehrin zaman içinde geçirdiği değişim ele alınmıştır.

Tuncel (1995), “Bugünkü Eskişehir” adlı makalede 1950’li yıllardan itibaren Türkiye genelinde karayolu ulaşımı önem kazanırken Eskişehir’in de karayolu ağında önemli bir kavşak noktası haline geldiğine ve bunun da şehrin gelişmesini olumlu yönde etkilediğine değinmiştir.

Yazıcı ve Demirel (2006), “93 Harbi’nden Sonra Eskişehir’e Yerleştirilen Göçmenler” adlı çalışmada 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra Kırım, Kafkasya ve Balkanlardan Eskişehir iline göç eden Müslüman halkın becerilerine göre şehir ya da kasabalarda iskân edildiğini belirtmiştir.

Tülce-Uman (2021), “Endüstri Öznelerinin Çalışma, Yaşam ve Kollektivite Mekânlarında Oluşumu: Eskişehir 1923-1980” adlı doktora tezinde Eskişehir kentinde devlete dayalı endüstrinin XX. yüzyılın ikinci çeyreğinde oluştuğundan; üç büyük sanayi kuruluşu olan Demir yolu, Şeker ve Basma fabrikalarının devlet tarafından kurulduğundan ya da geliştirildiğinden; bu gelişmeler doğrultusunda kentin endüstrileşme, göç, modernleşme ve kentleşme aracılığıyla dönüşmeye başladığından söz etmiştir.

YÖNTEM

Bu çalışma, nitel araştırma yöntemlerinden biri olan, doküman analizi kullanılarak hazırlanmıştır. Bu kapsamda, inceleme alanıyla ilgili çeşitli belge ve veriler incelenmiştir. Bunlar arasında; TBMM tutanakları, T.C. Resmî Gazete’de yayımlanan kanun maddeleri ile kamu veya özel sektör tarafından hazırlanan rapor ve belgeler yer almaktadır. Ayrıca, DİE tarafından yayımlanan nüfus verileri ile İSO tarafından yayımlanan büyük sanayi kuruluşlarına ilişkin istatistikî veriler de değerlendirilmiştir. Bunun yanında; üniversiteler, MSB Harita Genel Müdürlüğü ve Yükseköğretim Kurulu gibi kamu kurumları ile TEİ ve TÜRASAŞ gibi şirketlerin kurumsal web sitelerinden elde edilen bilgiler de çalışmada kullanılmıştır. Elde edilen nicel verilere dayalı olarak tablolar hazırlanmış, mekânsal dağılımın görselleştirilmesinde ArcMap 10.8 yazılımı kullanılarak haritalar oluşturulmuştur. Ayrıca, literatür taraması da yapılarak çalışma alanıyla ilgili hazırlanan; kitap, makale, tez ve bildiri metinlerinden de mümkün olduğunca istifade edilmiştir.

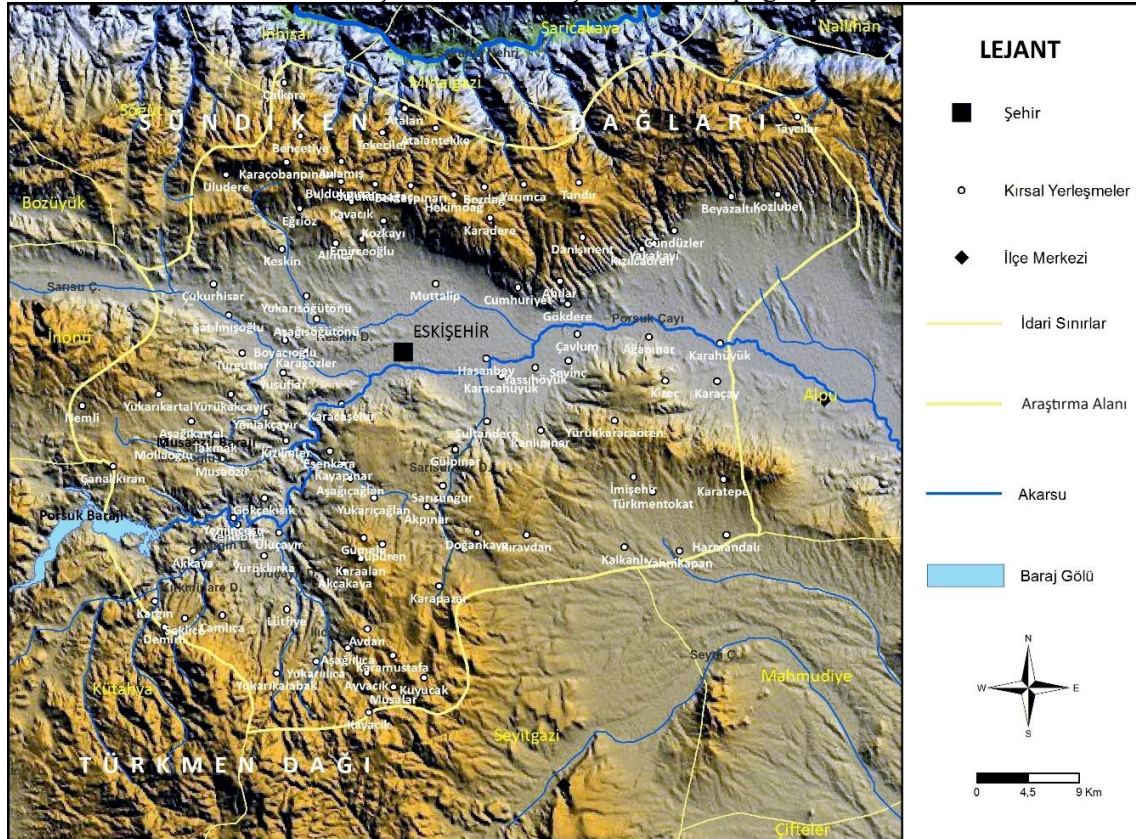
Nihayetinde de tüm bu veriler kullanılmak suretiyle Tepebaşı ve Odunpazarı adını taşıyan bu iki ilçedeki sosyoekonomik kalkınma süreci; coğrafya biliminin nedensellik, dağılış ve korelasyon ilkeleri ışığında ortaya konmaya çalışılmıştır.

BULGULAR

Yeryüzü Şekilleri

Araştırma alanının gerek nüfus gerekse köy ve kasaba gibi yerleşim birimi sayısı bakımından büyüüp gelişmesinde etkili olan temel faktörler içinde ilk sırayı yeryüzü şekillerine vermek mümkündür (Harita 2). Bu açıdan çalışma alanına bakıldığında; kuzeyde Sündiken Dağları ile onun batı uzantısını oluşturan Bozdağ'ın, güneyde Türkmen Dağı'nın ve bu iki dağlık alanın ortasında genel olarak Doğu-Batı doğrultusunda uzanan Eskişehir Ovası'nın bulunduğu görülmektedir. Porsuk Çayı ile onun kollarının getirdiği alüvyonların yayılmasıyla oluşan bu ova, Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün (MGM) 1991-2020 iklim periyodu verilerini kullanmak suretiyle yaptığı değerlendirmelere göre yarı kurak iklim sahasında kalmaktadır (MGM, 2023) ve bu nedenle de önemli bir tahıl üretim alanıdır.

Harita 2: Araştırma Alanı ve Çevresinin Topoğrafya Haritası



Ayrıca bu ovalık alan, yolların geçmesine kolaylık ve imkân verdiği için, Eskişehir kentini kuzeybatıda Bozüyük ve Bilecik üzerinden Marmara Bölgesi'ne, güneybatıda Kütahya ve Afyonkarahisar üzerinden Ege Bölgesi'ne, doğuda ise Ankara ve Konya üzerinden Doğu ve

Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş ve yükselme döneminde de Eskişehir kentinden geçen yollar, hem ordu hem de hac yolculuğu yapanlar açısından büyük önem arz etmiştir (Albek, 1991: 163). Ancak çalışma alanının karayolu ulaşımı açısından süregelen bu önemi, Coğrafi Keşifler'den olumsuz bir şekilde etkilenmiştir. Nitekim söz konusu olay nedeniyle XVII. yüzyıldan itibaren uluslararası ticaret Akdeniz'den açık denizlere kaymış ve bu da gerek Anadolu'dan ve gerekse de çalışma alanından geçen yolların büyük ölçüde önemini kaybetmesine sebep olmuş ve bu durum, XIX. yüzyılın sonlarında Eskişehir kentine demir yolunun gelmesine kadar devam etmiştir (Efe, 1998: 98).

Demir Yolunun Eskişehir Kasabasına Gelmesi ve Bunun Araştırma Alanındaki Sonuçları

Araştırma alanının gerek nüfus ve gerekse yerleşim sayısı bakımından büyüyen gelişmesinde etkili olan temel faktörlerden ikincisi, Sultan II. Abdülhamid zamanında İstanbul'dan başlayarak inşa edilmeye başlanan Bağdat Demir Yolu Hattı'nın yeryüzü şekillerinin bir sonucu olarak 1892 yılında Eskişehir kasabasına ulaşmasıdır. Ancak bu hattın inşası, 93 Harbi sonrasında dünyada değişen konjonktürel şartlarla yakından alakalı olduğu için o dönemde yaşanan olaylara burada kısaca değinmek yerinde olacaktır:

Türk tarihinin en karanlık safhalarından birini teşkil eden, 93 Harbi'nde Osmanlı orduları hem Avrupa hem de Asya cephelerinde bozguna uğramıştır. Bu savaştan sonraki süreçte Osmanlı'nın zayıflığından istifade eden Çarlık Rusyası Kars, Ardahan ve Batum'u; Avusturya-Macaristan İmparatorluğu Bosna-Hersek'i; Fransa Tunus'u; İngiltere de Kıbrıs ve Mısır'ı ele geçirmiştir (Beydilli, 2007: 502). Bunlardan özellikle Doğu'daki menfaatleri gereği Osmanlı'nın toprak bütünlüğünü yıllardır savunan İngiltere'nin sözü edilen savaşta Osmanlı ordularının aldığı beklenmedik yenilgi sonrasında Rusların hem Akdeniz'i hem de Basra Körfezi'ni tehdit edebilecek bir konuma gelmesinden duyduğu rahatsızlık nedeniyle bu politikasından vazgeçerek Kıbrıs'a yerleşmesi (1878) ve ardından da Mısır'ı işgal etmesi (1882), iki ülke arasındaki ilişkileri germiş ve Osmanlı Devleti'ni gözü kendi topraklarında olmayacak yeni bir müttefik arayışına itmiştir. Bu arayış neticesinde başta Sultan II. Abdülhamid olmak üzere Osmanlı devlet adamları, kendileri için en uygun müttefikin Almanya olduğunda karar kılmışlardır (Soy, 2004: 4-5).

Osmanlı devlet adamlarının böyle bir karar almasında Almanya'nın, dünya emperyal mücadelesine katılmakta geç kalması nedeniyle, İngiltere ve Fransa'dan farklı bir dış politika izlemesi etkili olmuştur. Bu politikaya göre Almanya, görünüşte hiçbir toprak talebinde bulunmuyor, aksine Batılı emperyalist devletlerin karşısında ve mazlum Doğulu ulusların yanında yer alıyordu. Dahası dost olduğu devletlerin bağımsızlığına saygı gösteriyor, onlara askeri danışmanlar gönderiyor ve bu ülkelerde yatırım yaparak onların da kalkınmasına yardımcı oluyordu. Bunun sonucunda da Almanya, hammadde ve pazar ihtiyacını bir ülkeyi işgal etmeden karşılayabilecek duruma geliyordu (Reyhan, 2005: 218-259). "Barışçıl nüfuz" olarak adlandırılan bu stratejiye göre Almanya'nın (Dawletschin-Linder, 2010: 62-63) nüfuz edebileceği/etmek istediği en uygun ülke ise Osmanlı idi. Zira 93 Harbi'nin ardından yukarıda sözü edilen toprak kayıplarından sonra bile hâlâ oldukça büyük bir yüz ölçüme ve kalabalık bir nüfusa sahip olması nedeniyle Osmanlı, hızla büyüyen Alman sanayinin ham madde ve pazar ihtiyacını büyük ölçüde karşılayabilecek yegâne ülke idi. Dolayısıyla ideolojik ortamın, siyasî

yapıların ve beklentiler arasındaki paralelliklerin, iki ülke arasındaki ilişkilerin gelişmesinde çok önemli bir rol oynadığını söylemek mümkündür (Dursun, 1989: 514).

Konjonktürel şartlar gereği iki ülke arasındaki yakınlaşmanın olduğu bu dönemde Osmanlı tahtında, yukarıda da değinildiği üzere, Sultan II. Abdülhamid oturuyordu. Payitaht İstanbul'dan Almanya'nın başkenti Berlin'e kadar uzanan demir yolunun Osmanlı Avrupası'nda kalan kısmı Sultan Abdülaziz zamanında Almanlar tarafından 1869-1871 döneminde inşa edilmişti. Sultan II. Abdülhamid de ülkesinin başkentinden Bağdat şehrine ve de Hicaz vilayetine kadar uzanacak demir yolları inşa ettirmek istiyordu. Ulaşım açısından ülkeye çağ atlatacak böyle bir proje, sözü edilen vilayetler üzerindeki devlet otoritesini güçlendirmekle kalmayacak aynı zamanda Osmanlı'yı ekonomik açıdan kalkındıracak, sanayisini geliştirecek ve belki de imparatorluğun kötüye gidişini durduracaktı (Alperen, 2018: 4-5). İşte böyle bir zamanda Alman İmparatoru Kayzer II. Wilhelm, 1889 yılında İstanbul'a bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu ziyaret sonrasında da Osmanlı'nın yaptırmayı planladığı Bağdat Demir Yolu inşası ve işletilmesi işi, Deutsche Bank liderliğindeki Alman konsorsiyumuna verilmiştir. Dahası bu konsorsiyuma demir yolunu işletme sürecinde km başına gelir garantisi vaat edilmekle kalınmamış aynı zamanda hattın her iki yakasında 20 km'lik uzaklığa kadar olan sahalardaki madenleri işletme izni de verilmiştir. Ayrıca, ileriki aşamada bu hattın Basra Körfezi'ne kadar uzatılması da planlanmıştır. Bu gerçekleştiği takdirde Almanya, Berlin'den Basra'ya kadar uzanan demir yolu hattında söz sahibi olmakla kalmayacak aynı zamanda, Mısır'ın işgaliyle artık Büyük Britanya'nın kontrolüne geçen Süveyş Kanalı'nı ve dolayısıyla da Hindistan'a giden deniz yolunu karadan baypas etme imkânına da kavuşacaktı. Bu projenin ilk etabı olan Anadolu Demir Yolu'nun, İstanbul'dan Eskişehir'e kadar uzanan kısmı 1892 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir (Dawletschin-Linder, 2010: 62-63).

Daha önce de değinildiği üzere Coğrafi Keşifler neticesinde uluslararası ticaret yollarının açık denizlere kaymasından, Anadolu'nun bir parçası olarak çalışma alanı da olumsuz bir şekilde etkilenmiştir (Taşlıgil ve Şahin, 2011: 436). Fakat demir yolunun gelmesiyle bu durum ortadan kalkmış ve inceleme alanı yeniden dünya ticaretine entegre olmuştur. Bu olayın müteakibinde çevredeki kırsal yerleşmelerden gelen tarım ürünleri Eskişehir kasabasında toplanmaya ve buradan İstanbul Limanı'na nakledilmeye başlanmıştır. Bu da çok kısa bir süre içinde kasabanın bir ticaret merkezi haline gelmesini sağlamıştır. Söz konusu hattın Osmanlı açısından önemi ise Anadolu hububatının İstanbul'a taşınarak devlet merkezinin Rus ve Bulgar buğdayına muhtaç olmaktan kurtulması ve hat boyunca yerleştirilen yüz binlerce muhacirin Anadolu'nun demografik yapısının değişmesinde ve ekonomisinin hareketlenmesinde önemli bir rol oynamasıdır (Beydilli, 1991: 444).

Demir yolunun gelmesinin sonuçlarından bir diğeri de tren seferlerinin başladığı 1892 yılının Eskişehir kasabasının turizmi açısından da bir dönüm noktası olmasıdır. Zira hattın açıldığı dönemde İstanbul-Ankara seferine çıkan trenler, birtakım olumsuzluklar sebebiyle sadece gündüzleri hareket ettikleri için, yolculuğu iki günde ancak tamamlayabiliyorlardı. Belirtilen güzergâh üzerindeki trenler, Eskişehir kasabasına ulaştığında akşam/gece olduğu için burada zorunlu olarak mola veriliyordu. Trenden indirilen yolcular da bir gecelik konaklama gereksinimlerini kasabadaki; otel, han veya hamamlarda karşılamaya çalışıyorlardı. Sabah olunca da tren, yolculuğuna kaldığı yerden devam ediyordu (Yılmaz ve Yetgin, 2013: 24).

Osmanlı'nın kaybettiği ya da himayesinden çıkan topraklardan yapılan göçlerin yoğun bir şekilde yaşandığı bir döneme tekabül ettiği görülmektedir. Bu kumpanya vesilesiyle kasabaya gelen yabancıların sayısı, zaman zaman biraz artıp azalsa da, genel olarak aynı düzeyde seyretmiştir. Nitekim Eskişehir sancağında Osmanlı tabiiyetinde bulunmayan kişilerin (yabancı/ecnebi) sayısı 1914 yılında (289'u erkek ve 195'i kadın) 484 iken 1917 yılındaysa (278'i erkek ve 237'si kadın) 515 idi (Bilgi, 2010: 110-118).

Yukarıda da değinildiği üzere adı geçen şirkette çalışmak üzere Almanya'dan gelenlerin önemli bir kısmı yanlarında ailelerini de getirdiği için kasabadaki tren istasyonu ve de kumpanya civarında onlara yönelik; eğitim, ibadethane, konaklama ve eğlence yerleri açılmıştır. Müslüman halk ile Almanlar arasında etkileşime neden olan bu gelişme; ekonomik ve sosyal açıdan Eskişehir kasabasında bir dönüşümün başlamasına (Kozak, 2013: 7), onun kültürel açıdan Avrupalı bir görünüm kazanmasına ve de bu küçük yerleşim biriminin bir kente doğru evrilmesine neden olmuştur. Nitekim Darkot, Tolun-Denker ve Doğanay gibi araştırmacılar da şehri; çalışan nüfusun büyük bir kısmının geçimini tarım dışı işlerden karşıladığı, genel olarak ziraî olmayan ekonomik faaliyetlerin toplandığı ve toprağa bağlı olmayan geçim kaynaklarının belirgin olduğu bir yerleşme şekli (Darkot, 1955: 93; Tolun-Denker, 1976: 27; Doğanay, 1995: 486-487) olarak nitelendirmişlerdir. Ayrıca bu gelişmeler neticesinde Eskişehir, daha XX. yüzyılın başındayken bile Anadolu'nun en işlek ve hareketli şehirlerinden birisi haline gelmiştir (Yılmaz ve Yetgin, 2018: 165).

Teknik eleman yetiştirmesi nedeniyle çalışma alanına sanayinin temellerini atan; Cumhuriyet Dönemi'nde Türkiye'yi demir ağlarla donatan (Kozak, 2013: 6), ülkenin ilk yerli lokomotifini (Karakurt) ve ilk yerli otomobilini (Devrim) üreten (Özel ve Türktaş, 2013: 76); günümüzde de Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii AŞ (TÜRASAŞ) adını taşıyan bu kumpanya, “demir yolu araçları ve parçalarının imalatı” alanında faaliyet gösteren motorlu taşıt sanayi işletmelerinin Eskişehir kentinde kurulup gelişmesini sağlamıştır. Ayrıca bu şirket sayesinde Eskişehir, Cumhuriyet Dönemi öncesinde bile ülkede sanayinin geliştiği nadir kentlerden birisi olmuştur.

Demir yolu ulaşımı açısından önemli bir konuma sahip olması ve söz konusu şirketin bulunması, stratejik açıdan Eskişehir kentinin önemini büyük ölçüde artırmıştır. Bu sebeple İngilizler, I. Dünya Savaşı sonrasında imzalanan Mondros Mütarekesi'ne dayanarak Eskişehir Tren İstasyonu'nu işgal etmişlerdir. Kuva-yı Milliye'nin örgütlenmesinin ve kent halkının Millî Mücadele'den yana tavır takınmasının ardından İngilizlere verilen ultimatom neticesinde bu işgal kaldırılmıştır. Fakat bu kez de inceleme alanı, 20.07.1922 tarihinde Yunanlılar tarafından işgal edilmiştir. Millî Mücadele'nin başarıya ulaşmasıyla 02.09.1922 tarihinde bu işgal de sona ermiştir. Ancak geri çekilirken Yunanlılar, ülkenin işgal ettikleri diğer yerlerinde yaptıkları gibi, Eskişehir kentini ve çalışma alanındaki pek çok kırsal yerleşmeyi tam bir harabeye çevirmişlerdir (Köylü, 2008: 381). Fakat bütün olumsuzluklara rağmen 1922 yılında Kurtuluş Savaşı başarıya ulaşmış ve bundan bir sene sonra da ülkede cumhuriyet ilan edilmiştir. Cumhuriyetin ilanından iki sene sonra da Eskişehir, bir il olmuştur (Tuncel, 1995: 401).

1926 yılında Eskişehir kentinde Anadolu-Osmanlı Kumpanyasında yetişen teknik eleman potansiyeli göz önünde bulundurularak, günümüzde 1. Hava İkmal Bakım Merkezi adını taşıyan, Tayyare Bakım Atölyesi kurulmuştur (Koçkar, 2017: 84). Bu gelişme ise ileride

“hava taşıtı parçalarının imalatı” alanında faaliyet gösterecek olan motorlu taşıt sanayi işletmelerinin Eskişehir kentinde kurulmasını sağlamıştır. Nitekim Tayyare Bakım Atölyesinde havacılık sektörü konusunda bilgi ve deneyimi artıran personel dikkate alınarak 1985 yılında kısa adı TUSAŞ olan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ Eskişehir kentinde kurulmuştur (TEİ, 2023). 2022 yılı itibarıyla bu işletme, İSO’nun yayımladığı Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu listesinde 190. sırada yer almıştır. Ayrıca, aynı listede 471. sırada yer alan Alp Havacılık Sanayi de bu kapsamda kentte kurulan bir diğer işletmedir (İSO, 2022a).

1927 yılında Yunan işgal güçlerinin geri çekilirken harabeye çevirdiği araştırma alanı ve çevresindeki yerleşmeleri tekrar ayağa kaldırmak amacıyla, uygun toprak yapısı da mevcut olduğu için, Eskişehir kentinde ülkenin ilk Marsilya türü kiremit üreten tuğla ve kiremit fabrikası faaliyete geçirilmiştir (İzbırak, 1945: 515). Bu ise ileride “ateşe dayanıklı (refrakter) ürünlerin imalatı” alanında faaliyet gösterecek olan “taşa toprağa dayalı imalat sanayi” işletmelerinin Eskişehir kentinde kurulmasını sağlamıştır. Ayrıca, jeolojik yapısı gereği Yukarıkartal Manyezit Sahası olarak adlandırılan alanda ülkenin en kaliteli manyezit rezervlerinden birinin bulunması da (MTA, 2010: 2) inceleme alanında bu sanayi işletmelerinin daha da gelişmesini sağlamıştır. Nitekim 2022 yılı itibarıyla İSO’nun yayımladığı Türkiye’nin İkinci 500 Büyük Sanayi Kuruluşu listesinde 113. sırada yer alan RHI Magnesita Turkey Refrakter Ticaret AŞ de bunlardan birisidir (İSO, 2022b).

Sonuç olarak bu kumpanyanın araştırma alanında kurulması, Eskişehir kentinin ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan büyük bir değişime uğramasına neden olmuştur. Fakat şehirdeki iş imkânlarını önemli ölçüde artıran bu durum çalışma alanının kırsal kesiminden Eskişehir kentine doğru yoğun bir göç yaşanmasına da sebep olmuştur. Bu göçü; miras yoluyla toprakların paylaşılması, tarımda makineleşmenin yol açtığı işsizlik, daha iyi koşullarda yaşama isteği, eğitim ve sağlık hizmetlerinin yetersizliği gibi sebepler daha da artırmıştır. Bunun sonucunda da 1927 yılında inceleme alanındaki nüfusun %60,35’i kırsalda yaşarken 1990 yılına gelindiğindeyse bu oran %7,78’e kadar gerilemiştir (Tablo 3). Bu yoğun göç dalgasını karşılayacak yeterince konut stoku bulunmaması ve merkezi/yerel yönetimlerce göz yumulması gibi sebeplerle şehirde gecekondulaşma ve çarpık kentleşme sorunları ortaya çıkmıştır. Nitekim 1950’li yıllardan başlayarak hazineye ya da belediyeye ait araziler üzerinde gecekondulaşma alanları meydana gelen mahallelere; Esentepe, Şarhöyük, Ömerağa, Tunalı ve Zafer’i örnek olarak göstermek mümkündür (Ertin, 1992: 50).

Osmanlı’nın Kaybettiği ya da Himayesinden Çıkan Topraklardan Araştırma Alanına Yapılan Göçler

Osmanlı’nın kaybettiği ya da himayesinden çıkan topraklardan yapılan göçlerin araştırma alanındaki sonuçlarını daha iyi ortaya koyabilmek amacıyla öncelikle söz konusu nüfus hareketleri öncesinde buradaki yerleşmelerin ve de bu yerleşmelerde yaşayanların sayısının bilinmesi yerinde olacaktır:

Göçler Öncesinde Araştırma Alanındaki Yerleşmeler ve Bunların Nüfusları

Göçler öncesinde Eskişehir kazasının nüfusunun ne kadar olduğuna tespit etmek için 1844-1845 yıllarında gerçekleştirilen Osmanlı İmparatorluğu’nun ikinci nüfus sayımına bakmak gerekmektedir. Ancak, haneler reislerinin adlarıyla kaydedildiği için, bu sayımda inceleme

alanının gerçek nüfusunu doğru bir şekilde saptamak pek mümkün değildir (Menekşe, 2018: 4552). Bu konuda Barkan'ın, bir ailenin ortalama 5 kişiden oluştuğu ve bu nedenle de herhangi bir yerdeki nüfusu yaklaşık olarak tespit edebilmek için hane sayısını belirtilen sayı ile çarpmanın uygun olacağı (Barkan, 1953: 9-12) yönündeki, görüşü dikkate alınarak Tablo 1 hazırlanmıştır. Buna göre Eskişehir kasabasının ve köylerinin belirtilen sayıya ilişkin yaklaşık nüfusu 8.000'dir. Bu veriden hareketle belirtilen sayım döneminde araştırma alanındaki aritmetik nüfus yoğunluğu değerinin km² başına 3,17 kişi olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 1: Göçler Öncesinde Araştırma Alanının Nüfusu (1844-1845)

Sayımın Yapıldığı Dönemdeki Yerleşmenin Adı	Yerleşmenin Bugünkü Adı	Hane	Nüfus (Hane x 5)
Eskişehir Kasabası	Eskişehir Kenti	933	4.665
Danişmend	Danişment	16	80
Karayük	Karahüyük	84	420
Ilıca	Aşağılıca ve Yukarılıca	100	500
Muttalib	Muttalip	81	405
Gündüzler	Gündüzler	111	555
Sepetçi	Beyazaltın	64	320
Kızılcaviran	Kızılcaören	46	230
Sekiviran	Cumhuriyet	60	300
Karacaviran	Yürükkaracaören	54	270
Taycılar	Taycılar	52	260
Toplam		1.601	8.005

Kaynak: Menekşe, 2018: 4552-4553.

Tablo 1'de de görüleceği üzere bu sayımda çalışma alanındaki yerleşmeler de günümüze nazaran oldukça azdır. Dolayısıyla göçler öncesinde inceleme alanının gerek nüfus ve gerekse de yerleşme sayısı açısından oldukça tenha bir yer olduğunu söylemek mümkündür.

Araştırma Alanına Yapılan Göçler

İnceleme alanını etkileyen ilk göç dalgası, Kırım Hanlığı'nın Rus Çarlığı tarafından işgali sonrasında gerçekleşmiştir. Bu işgalin altında yatan temel sebep ise Rusya'nın "sıcak denizlere inme politikası"dır. Çar I. Petro tarafından imparatorluğun temel politikası olarak belirlenen bu strateji çerçevesinde donmayan sıcak güney (Akdeniz) ve batı (Baltık) denizlerine erişmek, Rus ekonomisi ve ulusal çıkarları açısından elzem bir durum olarak kabul edilmiştir. Dahası çarlık döneminde geliştirilen bu doktrin, gerek Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ve gerekse Rusya Federasyonu (RF) döneminde de geçerliliğini aynen korumuştur (Hamzaoglu, 2021: 167-173). Bunun için de Rusya'nın öncelikle Kırım'ı ele geçirerek Karadeniz'de önemli bir üsse sahip olması ve ardından da boğazlar üzerinden Akdeniz'e ulaşması gerekiyordu. Bu amaç doğrultusunda Rusya, ilk defa 1783 yılında Kırım'ı ilhak etmiştir. Bundan sonra da Kırım'ı tamamen Müslümanlardan arındırarak Ruslaştırma ve Hristiyanlaştırma politikasını hayata geçirmiştir (Gün, 2022: 200). Bu kapsamda; Kırım'a Rusya'nın farklı bölgelerinden Hristiyanlar getirilip yerleştirilmiş, her türlü Türk-İslâm izi ortadan kaldırılmaya başlanmış, yer adları değiştirilmiş; topraklarına el konulmak suretiyle fakirleştirilen Kırımlılar, zorla askere alınmak ve Hristiyanlaştırmak istenmiştir. Bunun üzerine 1860 yılında yüzbinlerce Kırım Türkünün, Anadolu'ya göçü başlamıştır (Toksoy, 2006: 2). Yaşanan bu gelişmelerden çalışma alanı da etkilenmiş ve bunun neticesinde Kırımlı muhacirler;

Kireç, Kalkanlı, Karaçobanpınarı, Karagözler, Lütfiye, Boyacıoğlu, Gökdere, Bektaşpınarı gibi kırsal yerleşmelerde ya da bugün Eskişehir kentinin mahalleleri olan Cumhuriye, Güllük, Hacı Ali Bey, Hacı Seyit, Hayriye, Hoşnudiye, İhsaniye, M. Kemal Paşa ve Mamure’de iskân edilmiştir. Bunun sonucunda araştırma alanı ülkede en fazla Kırım Türkünün bulunduğu yerlerden birisi olmuştur (Şahin, 2011: 236-237).

İnceleme alanını etkileyen ikinci göç dalgası, 1862 yılında başlayan ve 1864 yılında en yoğun dönemini yaşayan Çerkezlerin ve Abazaların göçüdür. Bu nüfus hareketinin sebeplerine bakıldığında; sürgün etmek, Hristiyanlaştırmak ve orduya asker olarak almak gibi Rusların işgal ettiği Müslüman topraklarının genelinde uyguladığı politikalar olduğu görülmektedir (Berber, 2011: 21). Bunun üzerine Anadolu’ya göç eden Çerkez ve Abazalardan bir kısmı da inceleme alanındaki Karaçay, Ahiler, Hekimdağ, Tandır, Bektaşpınar, Nemli, Uluçayır, Çavlum, Karaalan, Ağapınar, Akpınar, Gökçekısık, Musaözü, Aşağıkartal ve İmişehir gibi köylerde iskân edilmiştir (Benk, 2023).

Çalışma alanını etkileyen bir diğer göç dalgası ise Balkanlar’dan gelmiştir. Bu bölgeden yapılan nüfus hareketlerinin ilki, 1877-1878 yıllarında yapılan 93 Harbi’nde Balkanlar’ı kontrolü altına almak isteyen Rusların Osmanlı ordusunu bozguna uğratmasının ardından gerçekleşmiştir (İpek, 1994: 14). Bozgunundan sonra Ruslar ve Balkanlı çeteler, Osmanlının kaybettiği topraklarındaki Müslüman ahaliyi katletmeye başlamıştır (Karpas, 2003: 114). Bu bölgeden yapılan göçler neticesinde inceleme alanında; Kanlıpınar, Sultandere, Gümele, Karagözler, Emirceoğlu, Kızılınler, Çanakkıran, Yeniakçayır Satılmışoğlu, Sulukaraağaç, Hekimdağ, Karadere, Behçetiye, Seklice ve Kalabak köyleri ile bugün Eskişehir kentinin birer mahallesi olan Akçağlan ve İhsaniye kurulmuştur. Bu savaştan yaklaşık 7 sene sonra (1885/1886) hazırlanan Hüdavendigâr Salnamesi’ne göre araştırma alanında iskân edilen göçmenlerin yerleştirildikleri mahalle ya da köylere ilişkin nüfus verileri Tablo 2’de verilmiştir.

Tablo 2: Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi’ne Göre Araştırma Alanındaki Muhacir Mahalle ya da Köyler ile Bunların Nüfusları (1885/1886)

Muhacirlerin Geldiği Yer	Araştırma Alanında Kurulan Mahalle ya da Köyün Adı	Hane Sayısı	Nüfus
Rumeli, Kırım	İhsaniye Mahallesi	189	646
Rumeli, Kırım	Akçağlan Mahallesi	44	194
Rumeli	Kızılınler Köyü	43	191
Rumeli	Hekimdağ Köyü	15	59
Rumeli	Satılmışoğlu Köyü	34	170
Rumeli	Emirceoğlu Köyü	72	327
Kafkasya	Nemli Köyü	20	150
Kafkasya	Tandır Köyü	23	83
Kafkasya	Gökçekısık Köyü	28	132
Kafkasya	Karaalan Köyü	23	89
-	Toplam	491	2.041

Kaynak: Akyüz, 2009: 66.

Bu göçler neticesinde yerleşme sayısındaki artışa paralel olarak inceleme alanının nüfusu da artmaya başlamıştır. Nitekim 1844-1845 yıllarında yaklaşık 8.000 kişinin yaşadığı çalışma alanının nüfusu 1886 yılına gelindiğinde 20.224’e (şehir 19.023 [Cuinet, 1894: 208] +

köyler 2.041 [Tablo 2'deki mahalleler hariç toplam]) kadar çıkmıştır. Buna göre aradan geçen 41-42 yılda araştırma alanındaki matematiksel nüfus yoğunluğu 2,53 kat artarak km² başına 8,02'ye ulaşmıştır.

Göçmenlerden bir kısmı kırsaldaki boş arazilerde ya da mevcut köylerde, bir kısmı ise (ilerde bir kente dönüşecek olacak) Eskişehir kasaba merkezinde iskân edilmiştir. Kırsala ya da kasaba merkezine yerleştirilirken göz önünde bulundurulmuş husus, göçmenlerin daha öncesinde geçimlerini sağladıkları meslekleridir. Nitekim ziraatla uğraşanlar kırsalda, zanaat sahibi ya da eğitilmiş olanlarsa şehirde iskân edilmiştir (Halaçoğlu, 1994: 108). Ancak 93 Harbi sonrasında göçmen sayısı önemli ölçüde arttığı için 1878 yılından itibaren memur, ilmiye sınıfı ya da zanaat sahibi olanların dışındaki mesleklerden geçimini temin edenlerin de şehirde iskânına izin verilmiştir (Eren, 1996: 82). Bunda şehirde iskân edilenleri herhangi bir işte kısa bir sürede istihdam etmenin, bir çiftiği üretici hâle getirmekten çok daha kolay olmasının da etkisi vardır. Zira kırsalda iskân edilecek olan göçmenlerin üretim yapabilmeleri için tarla yanında onlara; bir çift öküz, pulluk ve saban da verilmesi gerekiyordu (Kırlı, 2023: 36).

Balkanlardan çalışma alanına yapılan göçler, 93 Harbi sonrasında da devam etmiştir. Nitekim özellikle 1912-1913 yıllarında yapılan I. Balkan Savaşı'nda Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ'ın ittifak kurarak (Örenç, 2012: 21) Edirne ve Kırklareli'nin de içinde bulunduğu toprakları ele geçirmesi, Osmanlı'nın kaybettiği yerlerde yaşayan Müslümanların zulme uğramasına sebep olmuştur (Orhan, 2008: 32). Bunlardan özellikle Bulgarlar, yaptıkları insanlık dışı uygulamalarla diğer Balkan milletlerini geride bırakmıştır. Zira Bulgarların yaptığı zulümlere; Müslümanları katletmek, azalarını kesmek, zorla Hristiyanlarla evlendirmek, (Halaçoğlu, 2002: 311-312), menkul ve gayrimenkullerini ellerinden almak, zorla Hristiyanlaştırmak (Mc Carthy, 1998a: 163-170), Hristiyanlığı kabul etmeyenlerin tırnaklarını ya da dişlerini sökmek, ağız-kulak-burunlarını kesmek, adlarını Hristiyan isimleriyle değiştirmek (Ağanoğlu, 2001: 87), camileri kiliseye çevirmek (Alp, 1990: 23) ve kadınlarının iffetlerini kirletmek (Maranki, 1993: 210) gibi uygulamaları örnek olarak göstermek mümkündür. Bu gibi sebeplerle Anadolu'ya göç eden muhacirlerden bir kısmı araştırma alanındaki; Hasanbey, Karacaşehir, Alınca, Doğankaya (Melemen), Buldukpınar, Sulukaraağaç, İncesu, Behçetiye gibi köylerde iskân edilmiştir (Albek, 1991: 29).

Balkan Savaşları sonucunda Osmanlıya sığınanlar sadece yukarıda sözü edilenlerle de sınırlı kalmamıştır. Nitekim bölgedeki tüm devletlerden sürülen Romanlar da Osmanlı Devleti'ne sığınmış ve bunlardan bir kısmı da Eskişehir kentindeki Tunalı ve Kuyubaşı mahallelerinde iskân edilmiştir (Kırlı, 2023: 39-40).

Balkanlar'dan inceleme alanına yapılan göçler, Cumhuriyet Devri'nde de devam etmiştir. Bunlardan ilki, 30 Ocak 1923 tarihinde Lozan'da imzalanan Nüfus Mübadelesi Antlaşması uyarınca Türkiye ile Yunanistan arasında ve din esasına göre 1923-1925 döneminde yapılmıştır (Çapa, 1990: 49). Bu kapsamda Eskişehir iline gelen mübadillerin sayısı, 1927 yılı itibarıyla, 2.441'dir (Mc Carthy, 1998b: 195). Alınan bu göçlerin de etkisiyle Cumhuriyet Devri'nde yapılan ilk nüfus sayımında (1927) araştırma alanının nüfusu 81.556 olmuştur (Tablo 3). Buna göre 1894 yılında 7,54 olan inceleme alanının matematiksel nüfus yoğunluğu, aradan geçen 33 yılda 4,29 kat artarak, km² başına 32,33'e ulaşmıştır.

Çalışma alanına Cumhuriyet Devri'nde yapılan göçlerden ikincisi, daha öncesinde Müslümanlara yaptığı zulümlere değinilen, Bulgaristan'dan olmuştur. Ancak bu ülkeden yapılan nüfus hareketleri diğerlerindeki gibi tek seferde olup bitmemiş, 1990'lı yıllara kadar ve üç farklı dönemde gerçekleşmiştir.

Cumhuriyet Devri'nde Bulgaristan'dan yapılan göçlerin ilki, SSCB tehdidine karşı Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (NATO)'ne girmek isteyen Türkiye'nin 1950 yılında Kore Savaşı'na asker yollaması üzerine gerçekleşmiştir. Bunun üzerine sosyalist bir rejime sahip olan Bulgaristan, SSCB direktiflerine uyarak, ülkesindeki Türkleri Anadolu'ya göç ettirerek ekonomik açıdan Türkiye'yi zor bir durumda bırakmak istemiştir (Özgür, 2007: 39-40). Fakat Türkiye sınır kapısını açınca da göç edenlerin arasına sahte vizelerle Romanları sokarak onlardan da kurtulmak istemiştir. Bunun fark edilmesi üzerine 1951 yılı sonlarında Türkiye sınırını kapatmıştır (Özgür, 2007: IV). Bu süreçte Bulgaristan'dan gelen muhacirlerden 7.009'u Eskişehir iline yerleştirilmiştir (Hocaoğlu, 2011: 56). Bunlardan Eskişehir kentinde iskân edilenler için İl Toprak ve İskân Müdürlüğü tarafından Yıldıztepe ve Alanönü mahallelerinde 719 adet ev inşa edilmiş ve on yıl süreyle bunların; satışına, bağışına ve haczine yasak getirilmiştir (Çuha, 1999: 86). Alınan bu göçlerin de etkisiyle 1955 sayımında inceleme alanının nüfusu 187.629'a, matematiksel nüfus yoğunluğu ise km² başına 74,37'ye ulaşmıştır.

Tablo 3: Cumhuriyet Dönemi'nde İnceleme Alanının Nüfusu (1927-1990)

Yıllar	Kentsel Nüfus				Kırsal Nüfus				Toplam Nüfus		
	Miktarı	Artan / Azalan	Değişim %'si	Nüfus %'si	Miktarı	Artan / Azalan	Değişim %'si	Nüfus %'si	Miktarı	Artan / Azalan	Değişim %'si
1927	32.341	-	-	39,65	49.215	-	-	60,35	81.556	-	-
1935	47.045	14.704	45,47	45,56	56.207	6.992	14,21	54,44	103.252	21.696	26,60
1940	60.742	13.697	29,11	49,84	61.141	4.934	8,78	50,16	121.883	18.631	18,04
1945	80.030	19.288	31,75	53,17	70.501	9.360	15,31	46,83	150.531	28.648	23,50
1950	89.879	9.849	12,31	51,33	85.228	14.727	20,89	48,67	175.107	24.576	16,33
1955	120.092	30.213	33,62	64,01	67.537	-17.691	-20,76	35,99	187.629	12.522	7,15
1960	153.096	33.004	27,48	73,24	55.950	-11.587	-17,16	26,76	209.046	21.417	11,41
1965	173.882	20.786	13,58	71,55	69.151	13.201	23,59	28,45	243.033	33.987	16,26
1970	216.373	42.491	24,44	76,16	67.727	-1.424	-2,06	23,84	284.100	41.067	16,90
1975	259.952	43.579	20,14	80,00	64.998	-2.729	-4,03	20,00	324.950	40.850	14,38
1980	309.431	49.479	19,03	82,74	64.557	-441	-0,68	17,26	373.988	49.038	15,09
1985	366.765	57.334	18,53	85,16	63.905	-652	-1,01	14,84	430.670	56.682	15,16
1990	413.082	46.317	12,63	92,22	34.844	-29.061	-45,48	7,78	447.926	17.256	4,01

Kaynak: DİE.

Bulgaristan'dan yapılan göçlerin ikincisi, 1969-1978 döneminde gerçekleşmiştir. 1951 yılında yukarıda sözü edilen sebep yüzünden geçişler durdurulunca yakınlarının bir kısmı Türkiye'ye göç etmiş fakat kendileri Bulgaristan'da kalmış ve Anadolu'ya göç etmeyi bekleyen büyük bir nüfus kitlesi kalmıştır. Ayrıca, toprak mülkiyetinin yasaklanması gerekçesiyle arazileri de ellerinden alınan bu nüfusun Türkiye'ye göç etme beklentisi daha da artınca (Şimşir, 2003: 335) 1968 yılında iki ülke konuyla ilgili bir anlaşmaya varmıştır. Bu anlaşmaya istinaden 1969 yılında başlayan göçler sırasında Türkiye'ye (Dayıoğlu, 2005: 292) gelenlerden bir kısmı da inceleme alanına yerleştirilmiştir. Dolayısıyla ilk göçlerde daha çok boş arazilerin fazlaca olması ve Eskişehir kazasına demir yolunun gelmesi gibi hususlar etkiliyken bu nüfus hareketinde ise araştırma alanında göçe kaynaklık eden yerden daha önce gelen birilerinin

biçme makinesi ve yaylı at arabası gibi) kullanılan yerlerinden birisi olmuştur (Kırlı, 2023: 39). Bu da İç Anadolu Step İklimi sahasında (MGM, 2023) yer alan inceleme alanındaki tarımsal üretimi, tahıllar başta olmak üzere, önemli ölçüde artırmıştır. Tahıl üretiminin artması ise “öğütülmüş tahıl ürünleri ve nişastalı ürünlerin imalatı” alanında faaliyet gösteren gıda işletmelerinin Eskişehir kentinde kurulmasını sağlamıştır.

Söz konusu nüfus hareketlerinden önce Eskişehir kenti, eğimli bir yamaç üzerindeki Odunpazarı Evleri civarında organik bir görünüme sahip geleneksel Osmanlı mahallelerinden oluşuyorken; alınan göçlerle yerleşim alanı, kuzeye doğru genişleyerek ovidan geçen Porsuk Çayı’na kadar ulaşmış ve daha sonrasında onun da ötesine geçmiştir. Bu süreçte geleneksel mahallelere, dama tahtası biçiminde tasarlanan, yeni mahalleler ilave olmuştur. Dolayısıyla şehre gelen göçmenlerin, özellikle Porsuk Çayı’nın her iki yakasındaki mahallelerde iskân edildiklerini söylemek mümkündür (Çuha, 1999: 87).

Göçler başlamadan önceki kırsal yerleşmelere bakıldığında, bunların sıtma tehlikesi sebebiyle akarsulardan uzak ve nispeten yüksek yerlerde kuruldukları görülmektedir. Buradan muhaceret öncesinde çalışma alanındaki tarımsal üretimin daha çok kuru tarım şeklinde ve iklim şartlarına bağlı olarak yapıldığı sonucu da çıkarılabilir. Fakat göçler arttıkça muhacir nüfusu yerleştirebilmek için sıtma tehlikesi sebebiyle geçmişte yerli halkın yerleşmekten kaçındığı Porsuk Çayı ve kolları tarafından sulanan alçak alanlar bile iskâna açılmıştır. Buna örnek olarak şehirde Porsuk Çayı’nın kuzeyindeki yerler ile Sultandere, Hasanbey, Emirceoğlu, Gökdere, Kızılınler ve Yenisoğça gibi kırsal mahalleleri göstermek mümkündür. Bu da inceleme alanındaki sulu tarımı ve buna dayalı olarak zirai üretimi önemli ölçüde artırmıştır. 1923-1950 yılları arasında Türkiye’de yoğun ve aralıksız çalışmalar yapılması neticesinde sıtma hastalığı tamamen ortadan kalkmıştır (Sezgin, 2015: 33). Buna bağlı olarak akarsu boyunda kurulan köy ve mahallelerde iskân edilenler ile söz konusu hastalık yüzünden belirtilen yerlere yerleşmekten kaçınanların tarımdan elde ettikleri gelir ve dolayısıyla da refah seviyesi arasında farklar ortaya çıkmıştır. Nitekim akarsudan uzak yerlerde kuru ve iklim koşullarına bağlı tarım bir zorunluluk iken akarsu boylarındaysa sulu tarım yapmak için gerekli şartlar mevcuttur. Ayrıca, bu iki yer arasındaki toprak tipleri de kıyaslandığında, akarsu boylarında tarıma daha elverişli olan alüvyal toprakların bulunduğu ve bunun da sözü edilen gelir farkında önemli bir rol oynadığı anlaşılmaktadır.

Araştırma alanındaki akarsu boylarında iskân edilen muhacirlerin yetiştirdiği tarım ürünlerinin başındaysa, devletin de teşvikiyle, şeker pancarı gelmektedir. Bunun nedeniyse Cumhuriyet’in ilk yıllarında Türkiye’de “üç beyazlar” olarak nitelendirilen; un, şeker ve pamuk (ya da bez) gibi temel ihtiyaç ürünlerine bile halkın erişiminin oldukça güç olmasıdır. Bunlardan özellikle şeker, o dönemde ithalat yoluyla karşılandığı için, ülke ekonomisini olumsuz bir şekilde etkilemekteydi. Bu nedenle şeker fabrikaları, Cumhuriyet Dönemi’nde ülkede kurulan ilk sanayi tesisleri arasında yer almıştır. Nitekim bunlardan üçüncüsü de 1933 yılında üretime başlayan Eskişehir Şeker Fabrikasıdır (Önder ve Oğur, 2019: 27). Bu işletmede sadece şeker, ispiro ve pancar küspesi üretilmemiş aynı zamanda köylüye örnek olacak şekilde hayvan yetiştiriciliği de yapılmıştır (İzbirdir, 1945: 515). Ayrıca, burada ülkede daha sonradan kurulacak olan şeker fabrikalarının makine ve tesislerinin önemli bir kısmı da imal edilmiştir (Taygun, 1993: 185). Dahası bu fabrikanın faaliyete geçmesi, gelecekte Eskişehir kentinde bisküvi ve çikolata gibi “fırın ve unlu mamullerin imalatı” alanında faaliyet

gösterecek olan gıda işletmelerinin kurulmasına da zemin hazırlamıştır. Nitekim 2022 yılı itibarıyla İstanbul Sanayi Odası (İSO)’nın yayımladığı Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu listesinde 43. sırada yer alan ETİ Gıda Sanayi (İSO, 2022a) de bunlardan biridir.

Yukarıda çalışma alanının 1950-1951 döneminde Bulgaristan’dan aldığı göçlere değinilmişti. Buna 1950 yılından itibaren gerek araştırma alanının kırsal kesiminden ve gerekse Eskişehir kentinin fonksiyon alanında kalan iller başta olmak üzere ülkenin farklı vilayetlerinden şehre yapılan göçler de ilave olmuştur. Yaşanan bu gelişmenin temel sebebi, 1950-1960 döneminde tarımda makineleşmenin yoğun bir şekilde gerçekleşmesi ve bu süre zarfında ülkedeki traktör sayısının 2,54 kat artmasıdır (Eğeci, 1966: 11). Kırsalda büyük bir işsizliğe sebep olan bu durumdan, ülkenin pek çok şehrinde olduğu gibi, Eskişehir kenti de büyük ölçüde etkilenmiştir. Nitekim Tablo 3’teki verilere göre sadece bu 10 yıllık süreçte inceleme alanının nüfusu %19,38 ve Eskişehir kentinin nüfusu %70,34 oranında artmış, buna karşın araştırma alanı kırsalındaki nüfus ise %34,35 oranında azalmıştır. Başta Eskişehir kenti olmak üzere, alınan bu göçlerden etkilenen çevre şehirlerdeki inşaat sektörünün çimento ihtiyacının karşılanması amacıyla 1957 yılında ülkenin ilk özel sektör kuruluşlarından birisi olan Eskişehir Çimento Fabrikası, Çukurhisar Yeni köyünde kurulmuştur (ÇİMSA, 2022: 18).

Eskişehir kentine yerleştirilen zanaat sahibi göçmenler ise burada el becerisi olan insan sayısını önemli ölçüde artırmış ve bu da ileride bir kısmı fabrikalara dönüşecek olan atölyelerin şehirde kurulmasına olanak sağlamıştır. Örneğin Bulgaristan’dan gelerek Eskişehir kentinde iskân edilen muhacirlerden teneke ve soba üretimi hususunda gerekli bilgi ve beceriye sahip olanlar, burada kurdukları küçük atölyelerde; soba, soba üstü termosifon, kuzine, ızgara, şömine, mangal ve semaver gibi “elektriksiz ısıtma ve pişirme aletlerinin imalatı”nı başlatmışlardır. Zamanla bu atölyelerden bazıları yurtiçinde artan talebe bağlı olarak büyüyerek (Güngör, 1989: 30) “ev aletleri imalat sanayi” alanında faaliyet gösteren fabrikalara, bu fabrikalardan bazıları da değişen piyasa koşullarını göz önünde bulundurarak elektrikli ısıtıcı ve fırın gibi elektrikli cihazlar ya da doğal gaz kombileri üreten tesislere dönüşmüştür. Dahası kentin bu alanda gelişme göstermesi, 1975 yılında Avrupa’nın en büyük geniş hacimli buzdolabı üretim tesisi olan Arçelik’in (Anadolu Ajansı, 2021) şehirde kurulmasını sağlayan hususlardan birisi olmuştur. Ayrıca, 2022 yılı itibarıyla İstanbul Sanayi Odası (İSO)’nın yayımladığı Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu listesinde 178. sırada yer alan Renta Elektrikli Ev Aletleri Sanayinin (İSO, 2022a) şehirde kurulup gelişme sürecini de bu kapsamda değerlendirmek mümkündür.

Alınan göçlerde zanaat sahibi insanların büyük ölçüde arttığı kentte “üç beyazlar” olarak nitelendirilen temel üretim mallarından bezin tedariki amacıyla 1956 yılında kamu desteğiyle Eskişehir Basma Fabrikası faaliyete geçirilmiştir. Sermaye yetersizliği sebebiyle 1968 yılında Sümerbank’a satıldıktan sonra Eskişehir Sümerbank Basma Sanayi Müessesesi adını alan bu fabrikada; iplik, dokuma ve konfeksiyon ürünlerinin üretimine başlanmıştır. Şehrin ekonomisine önemli bir katkısı olan (Ertin, 1992: 106) bu fabrika, bir yandan istihdam yaratırken öte yandan da tekstil-dokuma alanında kente kalifiye işçi kazandırmıştır. Bu da ilerleyen süreçte Eskişehir OSB’de (Sarar ve Çetintaş gibi) hazır giyim fabrikalarının kurulmasında etkili olmuştur. Ayrıca, söz konusu sanayi müessesesi de 1996 yılında özelleştirme kapsamında özel sektöre (Sarar’a) devredilmiştir.

Söz konusu göçler sebebiyle araştırma alanının demografik yapısında da büyük bir değişim meydana gelmiştir. Nitekim 1886 yılında 20.224 olan çalışma alanı nüfusunda; 1.174 Rum, 715 Ermeni ve 30 da Latin vardı (Cuinet, 1894: 208). Buna göre belirtilen yılda nüfusun %9,49'u Hristiyanlardan oluşuyordu. Daha önce de değinildiği üzere bunlardan Rumlar, Türkiye ile Yunanistan arasında 1923-1925 döneminde gerçekleştirilen nüfus mübadelesi kapsamında ülkeyi terk etmişlerdir (Çapa, 1990: 49). Bir diğer etnik unsur olan Ermeniler de I. Dünya Savaşı sırasında demir yolu açısından Eskişehir'in stratejik bir konumda olması ve geri hatların güvenliğinin sağlanması maksadıyla tehciye tabi tutulmuşlardır. Savaşın Osmanlı İmparatorluğu'nun da içinde bulunduğu İttifak Devletleri'nin yenilgisiyle sonuçlanmasının ardından bunların büyük bir kısmı araştırma alanına geri dönmüş fakat bu kez de Yunan işgal ordusunun Türk İstiklâl Harbi'nde bozguna uğratılmasının ardından burayı terk etmişlerdir (Erşan ve Yetim, 2011: 96). Buna karşın Osmanlı'nın kaybettiği ya da himayesinden çıkan topraklardan alınan göçlerin de etkisiyle çalışma alanındaki nüfusun tamamı Müslümanlardan oluşan bir yapıya bürünmüştür. Bu nüfusa kendi içinde bakıldığında; Yörük, Türkmen ve Manav olarak adlandırılan yerli Türklerden; Oğuz lehçesi konuşan Balkan Türklerinden; Kıpçak lehçesi konuşan Kırım ve Kafkasya Türklerinden; Kafkasya kökenli Çerkezlerden; Balkan kökenli Pomak, Arnavut ve Boşnaklardan oluştuğu görülmektedir (Boz ve Günay-Aktaş, 2013: 65). Başka bir deyişle araştırma alanının imparatorluğun farklı köşelerine dağılmış olan Türk ve Müslüman halkların bir toplanma yeri olduğunu söylemek mümkündür.

İnceleme alanına söz konusu nüfus hareketleri sırasında gelen nüfusun eğitim durumuyla ilgili herhangi bir veriye ulaşılamamıştır. Ancak 1927 yılında gerçekleştirilen sayımda 7 yaş ve üzerindeki nüfusun eğitim durumu açısından Eskişehir ilinin %14,17 ile ülkede okuryazarlık oranı en yüksek dördüncü il (DİE, 1929: 23) olması, bu konu hakkında bir fikir vermektedir. Ayrıca, bu sayımda ülke nüfusunun %79,65'i 5.000'den az nüfuslu kırsal yerleşmelerde yaşıyorken (DİE, 1929: 18) çalışma alanındaki nüfusun ise, göçmenlerin büyük bir kısmının şehre yerleştirilmesi nedeniyle, o zaman için oldukça yüksek denilebilecek bir oranda (%39,65) kentsel alanda ikamet ettiği de tespit edilmiştir (Tablo 3). Çalışma alanındaki kentsel nüfus oranı ilerleyen süreçte daha da artmış ve nihayet 1990 yılına gelindiğinde %92,22'ye ulaşmıştır. Şehir nüfusunun ise kırsaldakilere göre örgün eğitime erişim imkânlarının daha fazla olduğu göz önünde bulundurulduğunda bunun inceleme alanındaki eğitim seviyesine olumlu bir şekilde yansıtacağı açıktır.

Araştırma alanındaki eğitim seviyesine etkisi olan bir diğer husus da Eskişehir'in üniversite kurulan ülkenin altıncı kenti olmasıdır. Nitekim bu minvalde inceleme alanında 30.11.1973 tarihinde Anadolu Üniversitesi kurulmuştur (Yükseköğretim Kurumu, t.y.). 1982 yılında bünyesindeki Açıköğretim Fakültesinin ülke çapında uzaktan öğretime başlamasıyla bu üniversite, öğrenci sayısı bakımından dünyanın en büyüklerinden birisi haline gelmiştir (Anadolu Üniversitesi, 2024).

SONUÇ VE TARTIŞMA

Osmanlı İmparatorluğu'nun kurulduğu yer olması hasebiyle araştırma alanının, Türk tarihinde ayrıcalıklı bir yeri vardır. Ancak araştırma alanının bu ayrıcalıklı durumu, imparatorluğun batıya doğru genişleme politikası sebebiyle pek de uzun sürmemiştir. Fakat yine

de inceleme alanı, yeryüzü şekillerinin bir sonucu olarak ve tarih boyunca da olduğu gibi, Osmanlı İmparatorluğu zamanında da Anadolu'nun batı ve kuzeybatısı ile iç, doğu ve güneydoğusunu birbirine bağlayan yollar üzerinde güzergâh olmaya devam etmiştir. Fakat Coğrafi Keşifler neticesinde uluslararası ticaret yollarının açık denizlere kaymasından gerek Anadolu ve gerekse onun bir parçası olarak çalışma alanı da olumsuz bir şekilde etkilenmiştir. Dahası XVI. yüzyılın üçüncü çeyreğinde değişen konjonktürel şartlara bağlı olarak artan bütçe açığını kapatabilmek amacıyla Osmanlı Devleti'nin vergi yükünü artırması sonucunda Celâli İsyanları çıkmış ve bu da özellikle Anadolu kırsalında bir güvenlik krizine ve bu da geçim sıkıntısına sebep olmuştur. Yaşanan bu gelişmelerin de etkisiyle XIX. yüzyılın ortalarına kadar çalışma alanı, idari açıdan sıradan bir sancak ve bu sancağın merkezini oluşturan bugünkü Eskişehir kentinin bulunduğu yerde de sönük bir kasaba bulunmaktadır. Nitekim 1844-1845 yıllarında gerçekleştirilen Osmanlı İmparatorluğu'nun ikinci nüfus sayımına göre Eskişehir kasabası ve köylerinin yaklaşık nüfusu, 8.000'dir.

Ancak bu sıradan sancak ve sönük kasabadaki köy ya da mahalle gibi yerleşim birimlerinin sayısı, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren hızla artmıştır. Buna bağlı olarak da 1990 yılında çalışma alanının nüfusu 447.926 kişiye ulaşmıştır. Dahası belirtilen yılda ülkenin, nüfus açısından onuncu büyük kenti olan Eskişehir, aynı zamanda sosyoekonomik açıdan da gelişmiş kentlerinden birisi haline gelmiştir. Yaşanan bu gelişmeyi şu dört temel özellik ya da olayla açıklamak mümkündür:

Bu değişikliğe neden olan hususlardan ilki, yeryüzü şekilleridir. Bu açıdan inceleme alanına bakıldığında; kuzeyde Sündiken Dağları ile onun batı uzantısını oluşturan Bozdağ'ın, güneyde Türkmen Dağı'nın ve bu iki dağlık alanın ortasında genel olarak Doğu-Batı doğrultusunda uzanan ve Porsuk Çayı ile onun kollarının getirdiği alüvyonların yayılmasıyla oluşan Eskişehir Ovası'nın bulunduğu görülmektedir. Yolların geçmesine kolaylık ve imkân verdiği için bu ovalık alan, tarih boyunca Anadolu'nun batı ve kuzeybatısı ile iç, doğu ve güneydoğusunu birbirine bağlamıştır. Ancak daha önce de değinildiği üzere çalışma alanının karayolu ulaşımı açısından süregelen bu önemi, Coğrafi Keşifler'den olumsuz bir şekilde etkilenmiştir. Nitekim söz konusu olay sonrasında uluslararası ticaret XVII. yüzyıldan itibaren Akdeniz'den açık denizlere kaymış ve bu da gerek Anadolu ve gerekse de çalışma alanından geçen yolların büyük ölçüde önemini kaybetmesine sebep olmuştur. Bu olumsuz durum, XIX. yüzyılın sonlarında Eskişehir kentine demir yolunun gelişine kadar devam etmiştir.

Çalışma alanının sosyoekonomik açıdan gelişmesinde etkili olan hususlardan ikincisi, Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde ve 93 Harbi sonrasında konjonktürel şartlar gereği meydana gelen Türk-Alman yakınlaşmasının ardından Osmanlı İmparatorluğunun yaptırmayı planladığı Bağdat Demir Yolu inşası işini Deutsche Bank liderliğindeki Alman konsorsiyumuna vermesi ve bu kapsamda İstanbul'dan başlayarak inşa edilen demir yolu hattının yeryüzü şekillerinin bir sonucu olarak 1892 yılında Eskişehir kasabasına ulaşmasıdır. İstanbul Limanı'nı ile bağlantı sağlayan bu olay sonrasında inceleme alanı, Coğrafi Keşifler sonrasında uluslararası ticaret yollarının açık denizlere kayması sebebiyle düştüğü kapalı ekonomi durumundan kurtularak, yeniden dünya ticaretine entegre olmuştur. Bundan sonra inceleme alanında üretilen tarımsal ürünler ve lületaşı başta olmak üzere çıkarılan madenler, Eskişehir Tren İstasyonu üzerinden İstanbul Limanı'na nakledilmeye başlanmıştır. Bu da çok kısa bir süre içinde kasabanın, bir ticaret merkezi haline gelmesini sağlamıştır.

İnceleme alanının sosyoekonomik açıdan ülkenin gelişmiş yerlerinden biri haline gelme nedenlerinden üçüncüsü ise Eskişehir kasabasında, lokomotif/vagonların tamir-bakımını yapmak ve demir yolu inşasıyla ilgili işleri icra etmek maksadıyla 1894 yılında Almanlar tarafından, Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adlı bir şirketin kurulmasıdır. Bu şirketin araştırma alanında kurulmasının temel nedeniyse Eskişehir kasabasının hem İstanbul'dan Ankara'ya hem de İstanbul'dan Bağdat ve Hicaz'a giden demir yolu projelerinin kavşak noktasında yer almasıdır. Bu şirkette çalışmak üzere aileleri ile birlikte kasabaya yaklaşık 500 kişilik bir Alman kolonisi gelmiş ve bunlar Eskişehir Tren İstasyonu civarına yerleştirilmiştir. Yaşanan bu gelişme sonrasında kasabada Almanlara yönelik; eğitim, ibadethane, eğlence ve konaklama yerleri açılmıştır. Osmanlı tebaası halk ile Almanlar arasında etkileşime neden olan bu gelişme; ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan Eskişehir kasabasında bir dönüşümün başlamasına neden olmuştur (Kozak, 2013: 6-7). Ayrıca bu şirket, sanayinin kurulması için gerekli şartlardan birini oluşturan çok sayıda nitelikli işgücü de yetiştirdiği için, Eskişehir kasabasına endüstrinin temelini de atmıştır. Bunun sonucunda da çalışan nüfusunun büyük bir kısmının geçimini tarım dışı işlerden karşılamaya başladığı Eskişehir kasabası, hızla bir kent olma sürecine girmiştir. Bu gelişmeler dikkate alınarak 1925 yılında Eskişehir, hem bir il ve hem de bu ilin merkez ilçesi yapılmıştır. Dahası Alman kolonisi ile Osmanlı tebaası halk arasında etkileşim, Anadolu'nun pek çok kentine nazaran, Eskişehir'in kültürel açıdan daha Avrupalı bir görünüm kazanmasında da etkili olmuştur.

Belirtilen alanda sosyoekonomik açıdan gelişmeye neden olan olaylardan dördüncüsü, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun kaybettiği ya da himayesinden çıkan topraklardan (Kırım, Kafkasya ve Balkanlar) inceleme alanına yapılan göçlerdir. Bu göçler neticesinde çalışma alanındaki nüfus ve yerleşme sayısı önemli ölçüde artmıştır. Göçmenlerden kırsaldaki boş arazilere yerleştirilenler, buralardaki atıl toprakları ziraata kazandırmışlar ve bunun sonucunda da inceleme alanındaki tarımsal üretimde büyük artışlar yaşanmıştır. Eskişehir kentine yerleştirilen zanaat sahibi göçmenler ise burada el becerisi olan insan sayısını önemli ölçüde artırmış ve bu da ileride bir kısmı fabrikalara dönüşecek olan atölyelerin şehirde kurulmasına zemin hazırlamıştır. Ayrıca, bu durum ülkenin birçok yerine göre inceleme alanında yaşayan insanların, farklı kültürleri bir zenginlik olarak görmesinde ve onların yaşam biçimine saygı göstermesinde de etkili olmuştur.

Bu çalışma kapsamında elde edilen yukarıdaki sonuçlar, karşılaştırmalı ve ilişkisel olarak, tartışıldığında ise şu çıkarımlara ulaşmak mümkündür:

Yolların geçmesine kolaylık ve imkân verdiği için çalışma alanının yeryüzü şekilleri, tarih boyunca Anadolu'nun batı ve kuzeybatısı ile doğu ve güneydoğusunu birbirine bağlamıştır. Her ne kadar Coğrafi Keşifler'den olumsuz bir şekilde etkilense ve Celâli İsyânları sonucunda da تنها bir yer haline gelse de sahip olduğu yeryüzü şekilleri nedeniyle çalışma alanı, Bağdat Demir Yolu inşası gündeme geldiğinde planlanan projede yer almıştır. Bu da inceleme alanının tekrar uluslararası ticarete dâhil olmasını ve düştüğü kapalı ekonomi durumundan kurtulmasını sağlamıştır. Dolayısıyla yeryüzü şekilleri belirtilen istikametlerdeki yolların geçişi açısından uygun bir yer olmasaydı, çalışma alanına ne İstanbul Limanı ile bağlantı sağlayan demir yolu gelecek ne de lokomotif/vagonların tamir-bakımını yapmak ve demir yolu inşasıyla ilgili işleri icra etmek maksadıyla Almanlar tarafından Eskişehir kasabasında Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adlı bir şirket kurulacaktı. Bu durumda çalışma

alanı sadece XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun kaybettiği ya da himayesinden çıkan topraklardan göçler alacak ve bu da inceleme alanının bugün ulaştığı sosyoekonomik gelişimi yakalaması açısından yeterli olmayacaktı.

Çalışma alanına demir yolu gelmeseydi, lokomotif/vagonların tamir-bakımını yapmak ve demir yolu inşasıyla ilgili işleri icra etmek maksadıyla 1894 yılında Almanlar tarafından, inceleme alanında Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adlı bir şirket de kurulmayacaktı. Buna bağlı olarak da bu şirkette çalışmak üzere aileleri ile birlikte kasabaya yaklaşık 500 kişilik bir Alman kolonisi gelmeyecekti. Bu durumda iki sonuç ortaya çıkacaktı: Bunlardan birincisi çok sayıda nitelikli işgücü yetişmediği için Eskişehir kasabasına endüstrinin temelleri atılmayacaktı. Endüstrinin temelleri atılmadığı için de; “demir yolu araçları ve parçalarının imalatı” alanında faaliyet gösteren (TÜRASAŞ gibi) sanayi işletmeleri ile “hava taşıtı parçalarının imalatı” alanında faaliyet gösteren (1. Hava İkmal Bakım Merkezi, TUSAŞ ve Alp Havacılık gibi) sanayi işletmeleri Eskişehir kentinde kurulup gelişmeyecekti. Tüm bunlara bağlı olarak da iş imkânları önemli ölçüde artmadığı için Eskişehir kentinde; Esentepe, Şarhöyük, Ömerağa, Tunalı ve Zafer gibi mahallelerde gecekondulaşma ve çarpık kentleşme sorunları ortaya çıkmayacaktı. İkinci olarak da Osmanlı tebaası halk ile Alman kolonisi arasında herhangi bir etkileşim yaşanmayacak ve bu durumda da Anadolu'nun pek çok kentine nazaran Eskişehir, kültürel ve sanatsal açıdan daha Avrupai bir görünüme sahip olmayacaktı. Böyle bir durum da günümüzde şehrin hem turizmini hem de üniversite kenti kimliğini olumsuz etkileyecekti.

Son olarak XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun kaybettiği ya da himayesinden çıkan topraklardan inceleme alanına göçler yapılmasaydı, daha öncesinde oldukça تنها bir yer olduğu belirtilen, araştırma alanındaki nüfus ve yerleşme sayısı da önemli ölçüde artmayacaktı. Buna bağlı olarak da kırsaldaki atıl durumdaki topraklar ziraata kazandırılmadığı için tarımsal üretimde büyük artışlar yaşanmayacak; çok sayıda zanaat sahibi kente yerleşmediği için de ileride bir kısmı fabrikalara dönüşecek olan atölyeler şehirde kurulmayacaktı. Ayrıca, söz konusu göçler olmasaydı çalışma alanı sadece Yörük, Türkmen ve Manav olarak adlandırılan yerli Türklerden oluşacak ve bu durumda da çalışma alanının sosyal ve kültürel yapısı bugünkü kadar zengin olmayacaktı.

Araştırma kapsamında elde edilen yukarıdaki çıkarımlar, Literatür Taraması bölümünde değinilen kaynaklarla karşılaştırıldığında şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır: Bu çalışmada elde edilen bulgular, mevcut literatürle büyük ölçüde örtüşmekte; bununla birlikte, bazı yönleriyle literatürü tamamlayıcı ve geliştirici nitelikte katkılar da sunmaktadır. Eskişehir'in coğrafi konumu ve yeryüzü şekillerinin ulaşım ağlarının gelişimine olan katkısı, İzbirak (1945) ve Tuncel (1995) gibi araştırmacıların da vurguladığı üzere, kentin bir sanayi ve ticaret merkezi hâline gelmesinde önemli bir rol oynamıştır. Aynı şekilde, XIX. yüzyıldan itibaren inceleme alanına yönelen göç hareketlerinin buradaki demografik yapıyı dönüştürdüğü ve de sosyokültürel çeşitliliği zenginleştirdiği yönündeki çıkarımlar da Tunçdilek (1954) ile Yazıcı ve Demirel'in (2006) çalışmalarını destekler niteliktedir. Bununla birlikte, çalışmada ortaya konan “demiryolu ve Alman kolonisi olmasaydı” varsayımına dayalı tartışmalar, literatürde daha önce ele alınmamış bir bakış açısı sunmaktadır. Ayrıca, Alman kolonisi ile yerel halk arasındaki kültürel etkileşimin kente kazandırdığı Avrupai kimliğin, günümüzde şehrin hem turizmini hem de üniversite kenti olma özelliğini olumlu yönde etkilediğine dair değerlendirmelere de mevcut literatürde yeterince yer verilmemiştir. Sonuç olarak bu çalışma, literatürdeki mevcut bulgularla

genel olarak uyumlu olmakla birlikte, sunduğu tamamlayıcı ve özgün katkılarla, bünyesinde Eskişehir kentini de barındıran araştırma alanının sosyoekonomik gelişim sürecine daha bütüncül bir bakış açısı kazandırmaktadır.

Yazarlık Katkısı

Araştırmanın tüm aşamalarına katkı sunan birinci yazarın makaleye katkı oranı, %85'tir. Danışmanlık, akademik yönlendirme ve değerlendirme katkılarıyla ikinci yazarın makaleye katkı oranı ise %15'tir.

Etik Kurul Beyanı

Araştırmamızın, etik kurul izni gerektirmeyen çalışmalar arasında yer aldığını beyan ederiz.

KAYNAKÇA

- Ağanoğlu, H. Y. (2001). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Balkanlar'ın makûs talihi: Göç*. Kum Saati Yayınları.
- Akyüz, A. (2009). *Salnamelerde Eskişehir* (Tez No.: 228.864) [Yüksek Lisans Tezi, Dumlupınar Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Albek, S. (1991). *Dorylaion'dan Eskişehir'e*. Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Alp, İ. (1990). *Belge ve fotoğraflarla Bulgar mezalimi (1877-1989)*. Trakya Üniversitesi Yayınları.
- Alperen, A. (2018). Bağdat Demiryolu: Siyasal sonuçları olan bir Türk-Alman demiryolu projesi. *21. Yüzyılda Eğitim ve Toplum*, 7(19), 1-22.
- Altun, M. F. (1918). Kırımlıların Kırım'da ve Anadolu'da çiftçiliği. *Kırım Mecmuası*, 1, 7.
- Anadolu Ajansı. (2021, 27 Eylül). *Arçelik Eskişehir Fabrikası en gelişmiş üretim merkezleri arasında*. <https://www.aa.com.tr/tr/isdunyasi/teknoloji/arcelik-eskisehir-fabrikasi-dunyanin-en-gelismis-uretim-merkezleri-arasina-adini-yazdirdi/667676> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- Anadolu Üniversitesi, (2024, 23 Ocak). *Anadolu hakkında*. <https://www.anadolu.edu.tr/universitemiz/anadolu-hakkinda/hakkinda> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- Barkan, Ö. L. (1953). Tarihi demografi araştırmaları ve Osmanlı tarihi. *İstanbul Üniversitesi Türkiyat Mecmuası*, 10, 1-26.
- Benk, A. C. (2023, 1 Şubat). *Eskişehir-Türkiye Çerkesleri*. <https://jinepsgazetesi.com/2023/02/eskisehir/> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- Berber, F. (2011). 19. Yüzyılda Kafkasya'dan Anadolu'ya yapılan göçler. *Karadeniz Araştırmaları*, 8(31), 17-49.
- Beydilli, K. (1991). Bağdat Demiryolu. *İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 4, s. 442-444). Türkiye Diyanet Vakfı.
- Beydilli, K. (2007). Osmanlılar. *İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 33, s. 487-502). Türkiye Diyanet Vakfı.

- Bilgi, N. (2010). Osmanlı Devletinin 1917 yılı yabancı nüfusu. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 25(1), 101-146.
- Boz, E., & Günay-Aktaş, S. (2013). Eskişehir ili dil atlası çalışmaları (yerli ve göçmen ağızları). *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 14(Özel Sayı), 59-72.
- Bozdağlıoğlu, Y. (2014). Türk-Yunan nüfus mübadelesi ve sonuçları. *Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 18(3), 9-32.
- Cuinet, V. (1894). E. Leroux (Ed.), *La Turquie D'Asie* 4. Hachette Livre.
- Çadırcı, M. (1997). *Tanzimat Dönemi'nde Anadolu kentlerinin sosyo-ekonomik yapısı*. TTK Yayınları.
- Çapa, M. (1990). Yunanistan'dan gelen göçmenlerin iskânı. *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, 2(5), 49-84.
- ÇİMSA. (2022). *Seri: II-14.1 sayılı tebliğe istinaden hazırlanmış yönetim kurulu ara dönem faaliyet raporu*. Çimsa Çimento Sanayi ve Ticaret A.Ş.
- Çuha, N. (1999). Türkiye'de göç olgusu ve Eskişehir il merkezinde kurulmuş göçmen mahalleler. *Erdem*, 12(34), 82-90.
- Darga, M. (1993). *Şarhöyük-Dorylaion kazıları (1989-1992)* [Tam Metin]. XV. Kazı Sonuçları Toplantısı I Ankara, Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü, s. 481-502.
- Darkot, B. (1955). *Altıncı genel nüfus sayımı*. Türk Coğrafya Dergisi, 15-16, 85-103.
- Dawletschin-Linder, C. (2010). C. Dawletschin-Linder & A. Dietert (Ed.), *Osmanischen Reichs der Republik Türkei. Begegnungen-İlişkiler, Hamburg und die Türkei in Geschichte und Gegenwart* (s. 18-141). Landeszentrale für politische Bildung.
- Dayıoğlu, A. (2005). *Toplama kampından Meclis'e Bulgaristan'da Türk ve Müslüman azınlığı*. İletişim Yayınları.
- DİE. (1929). *28 Teşrinievvel 1927 umumî nüfus tahriri*. Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE. (1991). *1990 Genel nüfus sayımı idari bölünüş*. Devlet İstatistik Enstitüsü.
- DİE. (2001). *2000 Genel nüfus sayımı nüfusun sosyal ve ekonomik nitelikleri il: Eskişehir*. Devlet İstatistik Enstitüsü.
- Doğanay, H. (1995). *Türkiye beşeri coğrafyası*. Millî Eğitim Bakanlığı Yayını.
- Dursun, D. (1989). II. Tarih. *İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 2, s. 510-520). Türkiye Diyanet Vakfı.
- Efe, A. (1998). *Eskişehir demiryolu* (Tez No.: 73.341) [Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Eğeci, Ü. (1966). *Tarımın ekonomik kalkınmadaki yeri*. Devlet Planlama Teşkilatı.
- Eren, A.C. (1996). *Türkiye'de göç ve göçmen meseleleri*. Nurgök Matbaası.
- Erşan, M., & Yetim, F. (2011). Eskişehir Ermenilerinin tehciri. *Bilgi ve Bellek*, 9, 81-97.
- Ertin, G. (1992). *Eskişehir kentinde yerleşmenin evrimi* (Tez No.: 491.736) [Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Gün, A.F. (2022). Deniz hâkimiyet teorisi kapsamında 1783 Rusya'nın Kırım'ı ilhakı, Kırım Tatarlarının Anadolu'ya göçleri ve yeni bir toplum inşası. *Sosyal Bilimler Akademik Dergisi*, 5(2), 183-203.
- Güngör, E. (1989, 23-25 Kasım). *Eskişehir soba sanayii* [Tam Metin]. Soba Sanayi Kongresi, Ankara: TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yayını, s. 30-35.
- Halaçoğlu, A. (1994). *Balkan Harbi sırasında Rumeli'den Türk göçleri*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
-

- Halaçoğlu, A. (2002). Bulgar mezalimi. *Türkler Ansiklopedisi* içinde (Cilt 13, s. 308-315). Yeni Türkiye.
- Hamzaoglu, H. (2021). Rus jeopolitiğinde deniz gücünün önemi ve Rusya Federasyonu'nun güncel Akdeniz stratejisi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 16(1), 166-185. <https://doi.org/10.17153/oguiibf.879257>
- Hocaoğlu, B. (2011). *Bulgaristan'dan Türkiye'ye yönelik göçler ve göçmen yerleşme alanlarında sosyo-ekonomik ve mekânsal özellikler* (Tez No.: 286.571) [Doktora Tezi, Ege Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- İpek, N. (1994). *Rumeli'den Anadolu'ya Türk göçleri (1877-1890)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İSO. (2022a). *Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu-2022*. <https://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu?yil=2022> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- İSO. (2022b). *Türkiye'nin ikinci 500 büyük sanayi kuruluşu*. <https://www.iso500.org.tr/ikinci-500-buyuk-sanayi-kurulusu> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- İzmirak, R. (1945). Eskişehir'le Çifteler çevresinde bir coğrafya gezisi. *Ankara Üniversitesi DTCF Dergisi*, 3(5), 507-521.
- Karakuyu, M. (2006). A. Demirci, M. Karakuyu ve M. A. McAdams (Ed.), İstanbul'un mekânsal gelişiminin analizi. 4. *Coğrafi Bilgi Sistemleri Bilişim Günleri Bildiriler Kitabı* (s. 207-214).
- Karpat, K. H. (2003). *Osmanlı nüfusu (1830-1914) demografik ve sosyal özellikleri* (Çev.: B. Tırnakçı). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Kılıç, O. (2014). 19. yüzyıla kadar Sultanönü (Eskişehir) Sancağı'nın yöneticileri. *Turkish Studies*, 9(4), 659-673.
- Kırlı, E. (2023). Cumhuriyetin yüzüncü yılında bir göçmen kenti olarak Eskişehir'in sosyokültürel yapısı. *T.C. Eskişehir Valiliği Şehir ve Değer Araştırmaları Dergisi*, 3(7), 32-41.
- Koçkar, M. (2017). Ulaşım kenti: Eskişehir ve ulaştırma eğitimi. *Eskişehir Ticaret Odası Dergisi*, 82-86.
- Korkmaz, N., & Öztürk, A. (2017). Bulgaristan Türklerinin göç süreci ve göçmenlerin Türkiye'deki iskân ve iş gücüne dayalı entegrasyonu. *ANKASAM Bölgesel Araştırmalar Dergisi*, 1(3), 268-289.
- Kozak, N. (2013). N. Kozak (Ed.), Eskişehir'in sosyo-ekonomik yapısının değişimi ve kronolojisi (1815-2013). *Dünden Bugüne Eskişehir'deki 14 İşletmenin Öyküsü* içinde (s. 1-18). Tepebaşı Belediyesi Yayınları.
- Köylü, Z. (2008). XX. yüzyılın başlarında Eskişehir. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 24(71), 381-412.
- Maranki, A. (1993). *Balkan mezalimi*. Timaş Yayınları.
- Mc Carthy, J. (1998a). *Ölüm ve sürgün* (Çev.: B. Umar). İnkılâp Yayınları.
- Mc Carthy, J. (1998b). *Müslümanlar ve azınlıklar* (Çev.: B. Umar). İnkılâp Yayınları.
- Menekşe, M. (2018). 1844-1845 yıllarında Eskişehir'in mahalle ve köylerinin nüfusuna dair bazı bilgiler. *Journal of Social And Humanities Sciences Research (JSHSR)*, 5(31), 4545-4559.
- MGM. (2023). *İklim Sınıflandırması Eskişehir*. <https://www.mgm.gov.tr/iklim/iklim-siniflandirmalari.aspx?m=ESKISEHIR> adresinden 27 Temmuz 2025 tarihinde erişildi.

- MSB Harita Genel Müdürlüğü. (2024). *İl ve ilçe yüz ölçümleri*. <https://www.harita.gov.tr/il-ve-ilce-yuzolcumleri> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- MTA. (2010). *Eskişehir ili maden ve enerji kaynakları*. https://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/bilgi-merkezi/maden_potansiyel_2010/Eskisehir_Madenler.pdf adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- Orhan, S. (2008). *Balkan Savaşları'nda Türklere yapılan Bulgar mezalimi* (Tez No.: 215.634) [Yüksek Lisans Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Önder, S., & Oğur, N. (2019). Eskişehir şeker fabrikası. *ESOGÜ Tarih Dergisi*, 2(2), 25-54.
- Örenç, A. F. (2012). Balkan Harbi'nde Edirne kuşatmasına dair İngiliz belgeleri. *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2(4), 17-79.
- Özel, Ç. H., & Türktarhan, G. (2013). N. Kozak (Ed.), *Gamgam Otel'den Büyük Otel'e. Düünden Bugüne Eskişehir'deki 14 İşletmenin Öyküsü* içinde (s. 75-94). Tepebaşı Belediyesi Yayınları.
- Özgür, U. (2007). *Bulgaristan Türkleri'nin 1950-1951 yıllarında Türkiye'ye göçleri* (Tez No.: 207.478) [Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Ramsay, W. M. (1961). *Anadolu'nun tarihi coğrafyası* (Çev.: M. Pektaş). Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Reyhan, C. (2005). Türk-Alman ilişkilerinin tarihsel arka planı (1878-1914). *Belleten*, 69(254), 217-266. <https://doi.org/10.37879/belleten.2005.217>
- Sevin, V. (2001). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Sezgin, D. (2015). Cumhuriyet Dönemi sağlık iletişimi uygulamalarında ilkler: Türkiye'de sıtma ile mücadele. *Akademik Bakış Dergisi*, 50, 33-47.
- Soy, H. B. (2004). *Almanya'nın İngiltere ile Osmanlı Devleti üzerindeki nüfuz mücadelesi (1890-1914)*. Phoenix Yayınevi.
- Şahin, C. (2011). Bir göçmen kenti olarak Eskişehir ve Eskişehir'in sosyo-kültürel yapısında Tatar kimliği. *İdealkent*, 3, 220-243.
- Şimşir, B. N. (2003). Türkiye ve Balkanlar. *Balkan Türkleri Balkanlar'da Türk varlığı*. Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi.
- Taşlıgil, N., & Şahin, G. (2011). Doğal ve kültürel özellikleri ile lületaşı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar*, 4(16), 436-452.
- Taygun, N. (1993). *Türkşeker'in öyküsü*. Türkiye Şeker Fabrikaları AŞ Yayınları.
- TBMM. (1997). *Tutanak Dergisi*. Dönem: XX, Yasama Yılı: 2, Birleşim: 60, Cilt: 21.
- TC Resmî Gazete. (2008, 22 Mart). *Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde ilçe kurulması ve bazı kanunlarda değişiklik yapılması hakkında kanun*. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/03/20080322M1-1.htm> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- TEİ. (2023). *Hakkımızda*. <https://www.tei.com.tr/kurumsal/hakkimizda> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- Teoman, Ö., & Bozpinar, C. (2021). Osmanlı İmparatorluğu'nda Celali İsyanları: Chayanovyan bakış açısıyla bir değerlendirme. *Akdeniz İİBF Dergisi*, 21(1), 121-130. <https://doi.org/10.25294/auibfd.869396>
- Toksoy, A. (2006). XX. yüzyıla girerken Türk Dünyası ve İsmail Gaspiralı. *Çukurova Üniversitesi Türkoloji Araştırmaları*, 1-7.
-

- Tolun-Denker, B. (1976). *Şehir içi arazi kullanılışı*. İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayını.
- Tuncel, M. (1995). Bugünkü Eskişehir. *İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 11, s. 401-402). Türkiye Diyanet Vakfı.
- Tunçdilek, N. (1954). Eskişehir bölgesinde yerleşme tarihine toplu bir bakış. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 15(4), 189-208.
- Tunçdilek, N. (1957). Eskişehir ve şehrin tekâmülü. *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, 4(8), 35-47.
- Turan, O. (1971). *Selçuklular zamanında Türkiye*. Turan Neşriyat Yurdu.
- Tülce-Uman, A. H. (2021). *Endüstri öznelerinin çalışma, yaşam ve kollektivite mekânlarında oluşumu: Eskişehir 1923-1980* [Doktora Tezi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi]. OpenMETU.
- TÜRASAŞ. (t.y.). *Eskişehir bölge müdürlüğü tarihçesi*. <https://www.turasas.gov.tr/eskisehir-bolge-mudurlugu-tarihcesi> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.
- Yakar, M., & Südaş, İ. (2019). Türkiye’de yabancı nüfusun yeni coğrafyaları. *Ege Coğrafya Dergisi*, 28(2), 129-164.
- Yazıcı, H., & Demirel, M. (2006). 93 Harbi’nden sonra Eskişehir’e yerleştirilen göçmenler. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 29, 267-278.
- Yediyıldız, B. (1993). H.D. Yıldız (Ed.), Osmanlılarda hâkimiyet anlayışı. *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi* 12 (s. 293-314). Çağ Yayınları.
- Yılmaz, A., & Yetgin, D. (2013). N. Kozak (Ed.), Madam Tadia Otel. *Dünden Bugüne Eskişehir’deki 14 İşletmenin Öyküsü* (s. 19-34), Tepebaşı Belediyesi Yayınları.
- Yılmaz, A., & Yetgin, D. (2018). Seyyahların anlatımı ile Osmanlı’nın son 30 yılındaki Eskişehir (1892-1922). *Akademik İncelemeler Dergisi*, 13(2), 159-182. <https://doi.org/10.17550/akademikincelemeler.319392>
- Yılmaz, R. (2008). *Jivkov döneminde Bulgaristan Türkleri ve Türkiye’ye göç olayı* (Tez No.: 226.758) [Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi]. Ulusal Tez Merkezi.
- Yücel, T. (1960). Demiryollarımızın istasyon nüfuslarına etkisi. *Türk Coğrafya Dergisi*, 20, 143-148.
- Yükseköğretim Kurumu. (t.y.). *Yükseköğretim bilgi yönetim sistemi*. <https://istatistik.yok.gov.tr/> adresinden 20 Haziran 2025 tarihinde erişildi.