

SEYYAHLARIN ANLATIMI İLE OSMANLI'NIN SON 30 YILINDAKİ ESKİŞEHİR (1892-1922)

Aysel YILMAZ*
Duygu YETGİN**

Öz

Türk, Alman, Avusturyalı, İngiliz, İsveç, Fransız, Macar ve Avustralyalı gibi farklı milletlere mensup seyyahlar, askeri ve siyasi görevliler, ajanlar, konsoloslar, lületaşı ticareti yapanlar, doğa bilimciler, tarihçiler, coğrafyacılar, jeologlar, arkeologlar ve misyonerler Eskişehir'de konaklamışlar ve seyahatnamelerinde bu şehirden bahsetmişlerdir. Bu nedenle, son yıllarda adı turizm ile anılan Eskişehir'in aslında Berlin-Bağdat Demiryolu'nun şehre gelişi ile turizmle tanıştığını söylemek mümkündür. Bu çalışmanın amacı, 1892-1922 yılları arasında Eskişehir'e gelen seyyahların notlarının incelenmesi ile şehirdeki sosyokültürel ve sosyoekonomik yapıyı ortaya koymaktır. Bu nedenle çalışmada Berlin-Bağdat Demiryolu'nun geliş tarihi olan 1892 ile Kurtuluş Mücadelesi sırasında yakılıp yıkıldığı 1922 yılları arasındaki dönem ele alınmıştır. Çalışmanın alanyazın araştırması, dokümanlar ve görsel malzemeler kullanılarak gerçekleştirilmiştir. 1892-1922 yılları arasındaki seyahatnamelerin incelenmesi ve araştırılması, Türkiye turizm tarihine katkı sağlaması bakımından önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Seyahatname, Seyyah, Berlin-Bağdat Demiryolu, Lületaşı, Turizm Tarihi, Eskişehir.

Eskişehir in the Last 30 Years of the Ottoman Empire with the Narration of the Travelers (1892-1922)

Abstract

Many Turkish, German, Austrian, British, Swedish, French, Hungarian, and Australian travelers, military and political officers, spies, consuls, meerschaum merchants, naturalists, historians, geographers, geologists, archaeologists, and missionaries have stayed in and mentioned Eskişehir in their travelogues. Thus, it could be suggested that Eskişehir, which has recently been associated with tourism, had actually become acquainted with tourism with the arrival of Berlin-Baghdad Railroad. The purpose of this study is to reveal the socio-cultural and

* Öğr. Gör., Anadolu Üniversitesi, Turizm Fakültesi, aysely@anadolu.edu.tr

** Dr. Öğr. Gör., Anadolu Üniversitesi, Turizm Fakültesi, dyetgin@anadolu.edu.tr

socio-economic structure of the city through the analysis of the travelogues of the travelers, who visited Eskişehir between 1892 and 1922. Therefore, the period between 1892, the date of arrival of Berlin-Baghdad Railroad, and 1922, when the city was destroyed and devastated during the Turkish War of Independence, has been discussed. The literature review of this study has been conducted by using documents and visual materials. Analyzing and reviewing the travel books written between 1892 and 1922 are very important in terms of their contribution to the history of Turkish tourism.

Keywords: Travelogue, Traveler, Berlin-Baghdad Railway, Meerschaum, History of Tourism, Eskişehir.

Giriş

Seyahatnameler, bir seyyahın veya gözlemcinin çeşitli amaçlarla ziyaret ettiği belli bir coğrafi bölgeye ve belirli bir döneme ait izlenimlerini anlattığı eserler olması bakımından önemli bilgi kaynaklarıdır. On dokuzuncu yüzyılda, Avrupa'nın Doğu kültürleri üzerinde önce hegemonya kurmak istemesi ve yüzyılın sonlarına doğru da buradaki ülkelerde kolonileşme çabaları nedeniyle bu dönemde seyahatnamelerin sayısında belirgin bir artış göze çarpılmaktadır. Yerli ve yabancı seyyahların notlarında Eskişehir, 19. yüzyılın son çeyreğinde bakımsız, sessiz, gelişmemiş bir kasaba olarak anılmaktaydı. 1892 yılında Berlin-Bağdat Demiryolu'nun şehre gelişi ve İstanbul-Ankara hattının Kasım 1892 tarihinde tamamlanması ile tren seferleri başlamış, demiryolları şehre ekonomik ve kültürel açılardan katkı sağlamıştır. Tren seyahatlerinin iki gün sürmesi ve yolcuların bir gece Eskişehir'de konaklamak zorunda kalması üzerine otel ihtiyacı doğmuş ve şehre gelenler artık han ve hamamların yanında özellikle istasyon civarında kurulan otellerde de kalmaya başlamışlardır.

Eskişehir, 1864 yılına kadar Sultanönü Sancağı'nın merkezidir. Şehir, 1864 tarihli Vilayet Yasası'nın yürürlüğe girmesiyle Hüdâvendigâr Vilâyeti'ne bağlı Kütahya Sancağı'nın bir kazası haline gelmiştir. 1915 yılında bağımsız mutasarrıflık haline gelen Eskişehir, 1925 yılında Cumhuriyet'in ilanı ile birlikte il

olmuştur (Efe, 2009, s. 101). 19. yüzyılda gelen seyyahlar, demiryolları öncesindeki Eskişehir'in "hoş bir etkisi ve çekiciliği olmayan ölü bir yer" olduğunu, göçler ve Berlin-Bağdat Demiryolu'nun Eskişehir'den geçmesi ile şehrin birden canlandığını ve caddelerinin renklendiğini vurgulamışlardır (Oberhummer & Zimmerer, 1899, s. 174). Göçlerin, Eskişehir'in demografik, sosyokültürel ve ekonomik gelişimine etkisi oldukça büyük olmuştur. 1859 sonrasında yaşanan Büyük Çerkez Sürgünü ile başlayan göç dalgası, Kafkas halklarının yanı sıra Kırım Tatarları ve Bulgaristan, Yunanistan, Arnavutluk, Makedonya gibi Balkan ülkelerinden dönem dönem gelen göçlerle devam etmiştir. Göçmenler, beraberlerinde getirdikleri aletler ve teknikler ile tarım ve hayvancılık alanında; kurdukları üretim merkezleri ve fabrikalar ile ise sanayi alanında şehrin gelişimine katkı sağlamışlardır.

Berlin-Bağdat Demiryolu'nun Eskişehir üzerinden geçmesi, şehrin gelişimini önemli ölçüde etkilemiştir. 1888 yılında *Deutsche Bank* adına Kaula, Haydarpaşa-İzmit hattı ve bu hattın Ankara'ya kadar uzatılması için 99 yıllık imtiyazını almış ve 1889 yılında Anadolu demiryollarının geliştirilmesi amacıyla *Anadolu Demiryolları Osmanlı Şirketi* kurulmuştur (Albek, 1991, s. 163). Haydarpaşa'dan Ankara'ya kadar uzanan demiryolu, Eskişehir üzerinden geçirilmiş ve bu anlaşma çerçevesinde Eskişehir'deki demiryolunun yapımı Haziran 1892 tarihinde, Ankara'ya kadar olan bölümü ise 27 Kasım 1892 tarihinde tamamlanmıştır (Efe, 1998). Şehre gelen göçmenler demiryolu civarına yerleştirilmiştir. Göçmenlerin yerleştirilmesi ile Eskişehir'in nüfusunda başlayan artış, 1916 yılına kadar sürmüştür (Efe, 2009, s. 112). 1914'ten 1927 yılı sayımına kadar geçen süreçte nüfus mevcudunda düşüş yaşanırken Ermenilerin tehcir edilmesi ve Yunan işgali sonrasında Rumların bölgeden ayrılmasıyla birlikte azınlık nüfusunun olmadığı bir yapı ortaya çıkmıştır (Efe, 2009, s. 108).

Seyahatnameler, seyahat edilen coğrafyanın o döneme ait sosyal, ekonomik ve eğitim yapısını yansıtmalarıyla tarihî, yer tasvirleri ile coğrafi ve gördüklerini dikkatli bir biçimde kaleme almasıyla da edebi bir özellik taşımaktadırlar (Maden, 2008, s. 148). Seyahatnamelerin, zamanın ve mekânın canlı bir tasviri

olmaları, yazıldıkları dönemin kültürel yapısını yansıtmaları ve tarihe farklı bir açıdan bakma imkânı vermeleri, çalışmanın çıkış noktasını oluşturmuştur. Bu çalışmanın amacı, 1892-1922 yılları arasında Eskişehir'e gelen seyyahların notlarının incelenmesi ile şehirdeki sosyokültürel ve sosyoekonomik yapıyı ortaya koymaktır. Çalışmada demiryollarının geliş tarihi olan 1892 ile Kurtuluş Mücadelesi sırasında yakıp yıkıldığı 1922 yılları arasındaki dönem ele alınmış, Eskişehir'e gelen seyyahların gözünden şehrin sosyokültürel ve sosyoekonomik yapısındaki durum ortaya konulmaya çalışılmıştır. Çalışmanın alanyazın araştırması, dokümanlar ve görsel malzemeler kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Çalışmada yararlanılan seyahatnamelerin bir kısmı bizzat temin edilmiş, bir kısmına da internet üzerindeki arşivlerden ulaşılmıştır. Almanca, İngilizce ve Fransızca dillerinde yazılmış olan seyahatnamelerin ilgili kısımları araştırmacılar tarafından Türkçeye çevrilerek değerlendirilmiştir. 1892-1922 yılları arasındaki seyahatnamelerin incelenmesi ve araştırılması özelde Eskişehir'in genelde ise Türkiye'nin turizm tarihine katkı sağlaması bakımından önem taşımaktadır. Bu çalışmanın Eskişehir ve çevresinde görev yapan turist rehberlerine de önemli bir bilgi kaynağı oluşturması beklenmektedir.

1892-1922 Yılları Arasında Eskişehir'e Gelen Seyyahlar

İnsanlar tarih boyunca bilinmeyen merak etmiş ve çeşitli amaçlarla yer değiştirme girişiminde bulunmuşlardır. Osmanlı Devleti'nin çöküş dönemine rastlayan 19. yüzyıl, özellikle Avrupalıların Anadolu'ya farklı amaçlarla çok fazla seyahat ettiği bir dönem olmuştur. Bambaşka kültürlerden gelen seyyahlar, Anadolu topraklarını karış karış gezmişler ve gözlemlerini rapor haline getirmişlerdir. Çalışma kapsamındaki dönemde ulaşım aracı olarak demiryolunu kullanan seyyahlar, İstanbul'dan Ankara'ya veya Konya'ya gitmek için yola çıktıklarında mecburen Eskişehir'de konaklamak durumunda kalmışlardır. Bu nedenle farklı meslek gruplarından kadın ve erkek seyyahlar, kendi disiplinleri açısından şehri değerlendirmişler ve notlarına aktarmışlardır. Türk, Alman, Avusturyalı, İngiliz, İsveç, Fransız, Macar ve Avustralyalı gibi farklı milletlere mensup askeri ve siyasi

görevliler, ajanlar, konsoloslar, lületaşı ticareti yapanlar, ülkenin flora ve faunasını araştırmak üzere gelen doğa bilimcileri, arkeologlar, tarihçiler, coğrafyacılar, jeologlar, misyonerler ve yeni ticaret yolları arayan bu kadın ve erkek seyyahlar, Eskişehir'de konaklamışlar ve seyahatnamelerinde bu şehirden bahsetmişlerdir. Bu seyyahlar arasında objektif bakış açısına sahip olanlar olduğu gibi önyargılı olanlar da vardı.

Tablo 1: Eskişehir'e Gelen Seyyahlar ve Eskişehir'in Yer Aldığı Eser Adı

Seyyahın adı	Yayın/Seyahat Yılı	Eskişehir'in yer aldığı eser adı
Dernburg	1892	Auf deutscher Bahn in Kleinasien eine Herbstfahrt
Naumann	1893	Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat: Reisebriefe, Tagebuchblätter und Studien über die Asiatische Türkei und die Anatolische Bahn
Cuinet	1894	La Turquie d'Asie
Von der Goltz	1897	Anatolische Ausflüge
Oberhummer ve Zimmerer	1899	Durch Syrien und Kleinasien
Von Bodemeyer	1900	Quer durch Klein-Asien in den Bulghar-Dagh Eine naturwissenschaftliche Studien-Reise
Leonhard	1903	Paphlagonia: Reisen und Forschungen im Nördlichen Kleinasien
Von Baedeker	1905	Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für Reisende von Karl Baedeker
Von Schweinitz	1905	In Kleinasien, ein Reitausflug durch das Innere Klein-Asiens im Jahre 1905
Elliot	1905	The Times Gazetesi, The Land of the Anatolian Railway I adlı makale

Lechner	1907	Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft in Wien
Schönewolf	1907	Briefe aus Klein-Asien von einem Frühvollendeten
Von Kotze	1908	Im europäischen Hinterhaus Reiseskizzen aus dem Orient
Fraser	1909	The Short Cut to India: The Record of a Journey Along The Route of The Baghdad Railway
Ramsay	1909	The Revolution in Constantinople and Turkey
Von Eisenstein	1912	Reise nach Konstantinopel, Kleinasien, Rumänien, Bulgarien und Serbien
Civelli	1913	Deutsche Schienen in Osmanischem Boden: Eine Virtuelle Reise mit der Anatolischen und Bagdadbahn durch die Geschichte, Wahrnehmungen, Raum und Zeit
Horváth	1913	Anadolu 1913
Haffinger	1913	Deutsche Rundschau für Geographie
Grabowsky	1914	Kleinasien und Deutschland, anatolische Fahrten und deutsche Gedanken
McAfee	1914	An Anatolian Journey
Belirsiz yazar: "The Man who dined with the Kaiser"	1916	My Secret Service Vienna, Sophia, Constantinople, Nish, Belgrade, Asia Minor, etc..
Berthe G. Gaulis	1981/1919	Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk Milliyetçiliği
Cunliffe-Owen	1919/1925	Thro' The Gates of Memory: (From the Bosphorus to Baghdad)
Poynter	1921	When Turkey Was Turkey: In and Around Constantinople

Gelen seyyahlar iki şekilde gruplandırılabilir. Birinci grubu bizzat Eskişehir'e gelen arkeolog, lületaşı ticareti yapanlar, maden araştırmacıları, doğa bilimcileri; ikinci grubu ise Eskişehir'i geçiş noktası olarak kullanan ve Berlin-Bağdat Demiryolu'nun bir gece Eskişehir'de mola vermesi nedeniyle şehirde konaklayanlar oluşturmaktadır. Bu çalışmada her iki gruptan da bahsedilmiştir. Tablo 1'de Eskişehir'e gelen seyyahların ve Eskişehir'in yer aldığı eser adları ile yayınlandıkları yılların bir listesi verilmiştir. Listede yer alan eserler, bizzat seyyahlar tarafından kaleme alınmış ve yazıldığı dönemde Eskişehir'in sosyokültürel ve sosyoekonomik yapısı hakkında bilgi verenler arasından seçilmişlerdir.

Seyyahların Anlatımı ile Eskişehir'de Sosyokültürel Yaşam

Bu bölümde; çalışmada ele alınan seyahatnamelerde şehre ait genel bilgiler ve nüfusu, yabancı nüfusun ve göçlerin etkisi, şehrin ve evlerin mimarisi ve folklorik yapısı hakkında bilgiler verilmektedir. Eskişehir, 1892'deki demiryolu yapımından sonra gelişme göstermiş bir şehirdir ve Alman girişimciler Eskişehir'in büyüüp gelişmesine katkı sağlamışlardır. Bu sayede Eskişehir, Anadolu'nun o dönemde en işlek ve hareketli şehirlerinden biri haline gelmiştir.

Şehre Ait Genel Bilgiler ve Nüfusu

Cuinet, 1894 yılında yayınladığı *La Turquie d'Asie* adlı seyahatnamesinde, Eskişehir'de 25 han, ikisi istasyonda olmak üzere dört adet lokantalı otel, dört hamam, beş de gazino bulunduğunu yazmıştır (Efe, 1998, s. 90-91). Mehmed Ziya'nın verdiği bilgilerde Hicri 1316 (1898-1899) yılı istatistiğine göre Eskişehir, altı bini aşkın hane ile 13.639 Müslüman (6897'si erkek ve 6742'si kadın), 323 Rum (159 erkek 164 kadın), 557 Ermeni (282 erkek ve 275 kadın) ve 15 Katolik olmak üzere toplam 14.544 nüfusa sahiptir. Ziya, ayrıca şehrin nüfusunu demiryollarının etkilediğini belirtmiştir. Baedeker'in notlarında 1905 yılında Eskişehir'in nüfusu 20 binin üzerindedir. Mehmed Ziya, şehirde 25 cami, yedi mescit, 13 medrese, dört kilise, 24 han, dördü kaplıca olmak üzere altı hamam, 16 fırın, 61 kahvehane, 17 otel, 500

dükkân ve mağaza, iki değirmen, beş un fabrikası, beş eczane, 13 resmi daire, bir rüştiye, iki ilkokul ve 11 tane sıbyan mektebi bulunduğunu yazmıştır (Ziya, 2009, ss. 195-196). Baedeker (1905, s. 161) ise ilgi çekmeyen 7-8 camii, 1515 yılında yaptırılan Kurşunlu Cami ve daha eski olan Hacı Alaaddin Cami'den bahsetmiştir¹. Baedeker, Eskişehir'i üç bölümde ele almıştır: Bunlardan ilki dağın yamacında yer alan ve 1903 yılındaki büyük yangında oldukça zarar görmüş olan yukarı bölüm, ikincisi mağazaların bulunduğu, kükürtlü sıcak suların, kafeteryaların ve istasyonun yakınındaki yeni mahalle, üçüncüsü ise Kurşunlu Camii ve Hacı Alaaddin Cami'nin bulunduğu bölüm.

Antik Frigya Uygarlığı'nı araştırmak üzere Eskişehir'e gelen ve kardeşi Gustav Körte ile Gordion'da ilk kazıyı gerçekleştiren Alman arkeolog ve filolog Alfred Körte (1896) ve Von Eisenstein'dan (1912) şehir hakkında farklı bilgilere de ulaşılmıştır. Von Eisenstein Eskişehir'in doğusunda, bir başka deyişle Ankara'ya giden tarafta, şehrin ve ülkenin çok ateşli hastalıklarla boğuşmasına sebep olan çok geniş bir bataklık olduğu bölgenin tümünün kuraklıktan muzdarip olduğunu gözlemlemiştir. Körte de (1896, ss. 34-35) 1893 ve 1894 yıllarında bulunduğu Eskişehir'de kolera salgınından ve şehrin karantinaya alındığından bahsetmiştir.

Yabancı Nüfusun ve Göçlerin Etkisi

Hindistan'a yaptığı yolculuk sırasında 1902 yılında Eskişehir'den geçen Fraser, şehrin demiryollarından sonra önemli bir gelişmeye sahne olduğundan ve Almanların, demiryolunda mühendis, şoför, güvenlik görevlisi gibi görevlerde çalıştırılmak üzere 600 aileyi şehre getirdiklerinden bahsetmiştir. Şehirde 100 kişilik bir Alman Okulu açılmış ve burada öğrenim görenlerin 60'ı Yunan, gerisi Alman, Avusturyalı ve İsviçreli gibi Almanca konuşan milletlerden oluşmuştur (Fraser, 1909, ss. 19-21). Civelli Eskişehir'de 1913 yılında yaklaşık 60 Alman demiryolu işçi

1 Alaaddin Camii Anadolu Selçuklu Devleti Dönemi'nde 1267 yılında, Kurşunlu Camii ve Külliyesi ise Osmanlı Dönemi'nde 1517-1525 yılları arasında inşa edilmiştir.

ailesinin yaşadığını, çoğunluğu Almanca konuşulan coğrafyadan olan her milletten 141 öğrencisi olan Alman Demiryolu Okulu'nun mevcut olup şehirde Almanca dil kurslarının da açıldığını yazmıştır (Civelli, 2010, s. 154). Hartmann da seyahatnamesinde, Alman kolonilerinin buraya yerleştiğinden ve kendilerine ait bir kulüp evi, bir Alman Okulu ve ibadet yeri açtığından söz ederken Eskişehir'in, Anadolu'nun en modern ve en Avrupalı şehri sayıldığını belirtmiştir (Hartman, 1928, s. 57).

Körte, şehrin demiryolu geçtikten kısa bir zaman sonra canlandığını, Tatar göçmenlerinin tek katlı evlerinin Porsuk'un sol kıyısında gelişmeye başladığını ve demiryolları civarında uluslararası işçi kolonileri oluştuğunu yazmıştır (Körte, 1896). Cadde boyunca bir Yunan "*Xenodochion*"un (otel) yanında bir Fransız "*Dépot de Vins*" (şarap deposu) görülebileceğini, bir tarafta İtalyan "*Vestiti Pronti*" (hazır giyim) ve diğer tarafta Alman "*Deutsches Gasthaus*" (küçük otel-lokanta) ile karşılaşılabilceğini şaşırtıcı bulmuştur. Ziya, bunun yanı sıra Balkanlardan, Kırım ve Kafkasya'dan gelen ve şehre yerleştirilen göçmenlerle nüfusun, önceki yıllara göre birkaç misli arttığını, kamu binaları ve özel mekânların inşa edildiğini yazmıştır (Ziya, 2009, s. 196).

Şehrin ve Evlerin Mimarisi

Şehrin mimarisi konusunda bilgiye Grunzel, Von Kotze, Schönewolf ve Gaulis'ten ulaşılabilmektedir. Grunzel'e göre şehirde istasyon civarında, içinde birkaç Avusturyalının da bulunduğu yabancı kolonilerin oluşturduğu büyük bir Avrupa Mahallesi ortaya çıkmıştır. Şehrin diğer bir bölgesine ise padişahın emriyle, Müslüman mülteciler olarak söz edilen binlerce göçmen yerleştirilmiş ve şehrin büyük bir bölümünü de bu göçmenlere ait dışarı açılan penceresi olmayan, düzenli yapılaşmış ve temiz görünümlü evler oluşturmuştur.

Lechner (1907) Eskişehir'i büyük bir şehir olarak tanımlamış, Von Kotze şehrin ünlü eski kervan şehri Dorylaion'dan fazlasıyla uzaklaşmış olduğunu belirterek şehri "*önlerinde bahçesi olan sevimli otel ve evleriyle, geniş ve çiçek açmış akasya ağaçlarının*

olduğu caddeleri, titiz bir düzen ve temizlikle Avrupai etki yaratan bir yer” olarak tarif etmiştir (Von Kotze, 1908, ss. 136-137). Alman demiryolu işçilerinin rahibi olan Otto Schönewolf ise Almanya'ya yazdığı mektuplarında, Eskişehir'deki tekdüze yaşamdan yakınmış, çevresini de “*renklerin silik olduğu ve çiçeklerin olmadığı ölü bir bozkır*” olarak tasvir etmiştir (Lindner, 2008, s. 47). Doğa bilimleri araştırmaları yapmak üzere Anadolu'yu gezen Von Bodemeyer (1900, s. 30) şehirden Anadolu'nun verimli yaylası şeklinde bahsetmiştir. Von Kotze şehirdeki akasya ve zakkum ağaçlarından söz ederken içerisinde demir bulunan kükürtlü sıcak suların ve Bizans Dönemi'nden kalma hamamların, ülkedeki pek çok hastayı hem sağlık hem de eğlence amaçlı olarak kendine çektiğini belirtmiştir (Lindner, 2008, s. 47). Şehrin termal kaynakları ile ünlü olduğu Hartmann (1928) ve Körte'nin (1896) de seyahatnamelerinde yer almaktadır. Yer adlarını inceleyen bir bilim uzmanı (toponimist) olan Wittek'e göre, Anadolu'da birçok yerin, hatta köy adının kullanılmaya devam edilmesine karşın, yüzyıllar öncesinde verimli topraklara, şifalı sıcak sulara sahip olan bu şehrin Dorylaion adını unutmuş olması, şehrin gerilemesine tanıklık eden bir durumdur. Wittek, Dorylaion'dan sonra yeni kurucularının şehre verdiği bu adın, onun eskiliğine vurgu yapan “Eskişehir” olduğu görüşündedir. Şehir 16. yüzyıl ile 19. yüzyıl arasında fazla bir gelişim ve değişim göstermemiştir (Lindner, 2008, s. 72).

Folklorik Yapısı

Oberhummer ve Zimmerer (1899, s. 376) Suriye üzerinden Anadolu'ya yaptıkları seyahatleri sırasında Eskişehir'e uğramışlar ve göçmenlerin etkisini fark etmişlerdir. Eskişehir'in o dönemdeki cazibesini, Doğu'nun ve Avrupa'nın aracısız buluşması olarak nitelendirmişlerdir. Eskişehir'de Doğu'ya özgü kültürel yapının henüz bozulmadığı, özellikle İstanbul'da, hatta daha çok İzmir'de olduğu gibi Batı'nın kültür dalgasının ani bir biçimde Doğu'nun renkli kültürüne karışmadığı bir şehir olarak çekiciliğini koruduğunu ifade etmişlerdir. Poynter (1921) istasyondan daha uzakta olan yerlerde kıyafet modasının Erken Doğu döneminden kalma olduğunu yazarak Şam'daki giysilere benzetmiştir.

İstasyondan uzaklaştıkça farkın büyüdüğü ve insanların daha zenginleştiği göze çarpmaktadır.

1919 yılında II. İnönü Savaşı zamanında İsmet Paşa'nın davetlisi olarak gelen ve yaklaşık bir ay Eskişehir, Bilecik ve Pazarcık'ta kalan Fransız gazeteci Berthe Gaulis'in (1981, ss. 95-96) yazılarından Eskişehir'deki Karacaşehir Köyü Camii ve Karacaşehir'in yerli halkı hakkında da bilgi edinilmektedir. Karacaşehir Camii, Osman Bey adına ilk fetvanın okunduğu camidir. Gaulis'e bu bilgiyi verenler onu oldukça şaşırtmıştır: *"Bu sözleri söyleyenler ülkenin aydınlarıydı. Şair, diplomat ve filozoftu. Burası bir köy mü idi? Hayır."* Gaulis, ayrıca yerli halkın Osmanlıya özgü giysileri ve konukseverliği ile onu karşıladığından bahsetmiştir. Oberhummer, Zimmerer ve Poynter gibi Gaulis de oryantalist bir hava sezdiği evlerin mavi arabesk motiflerle süslü ve temiz olduğunu yazmıştır.

Gelenek ve göreneklerle ilgili bilgiye Macar Türkolog Béla Horváth'ın yazılarında da rastlanmaktadır. Horváth, Birinci Dünya Savaşı öncesinde İstanbul, Eskişehir ve Ankara üzerinden Konya'ya kadar 2300 kilometre seyahat etmiştir. Eskişehir'de kaldığı zaman herkesin davetli olduğu bir Rum ailesinin düğününe katılmış ve gördüğü manzara onu bir hayli şaşırtmıştır. O dönem koşullarında kadınların ve erkeklerin birlikte eğlenmesi ilgisini çekmiş ve bunu seyahatnamesinde şöyle anlatmıştır: *"Yanımdan geçtiğimiz evlerden neşeli kakkahalar ve eğlence sesleri geliyor. Bir Rum ailesinde düğün olduğunu öğreniyoruz. Tambur, darbuka, keman ve tef çalınıyor, neşeli müzik bütün sokağı inletiyor. Burası damat evi ve anlatılanlara göre bu tür eğlencelerde kapı gelen her konuğa açık oluyor. Bahçe kapısından girdiğimizde kadınlı erkekli bir grup insanın el ele tutuşup bir daire oluşturarak dans ettiklerini görüyoruz."* Horváth, İslam ahlakının yasakladığı bu olayın daha sonra Anadolu Hristiyanları tarafından da kabul gördüğünü, kadın ve erkeklerin dışarıda birbirlerine bakmayıp konuşmadıklarını belirtmiştir. Bu sadece Müslümanlara özgü değildir, o dönemde Hristiyanlar tarafından da uygulanmaktadır (Horváth, 2010, ss. 6-7).

Poynter (1921) yazısında Eskişehirli Türk kadınlarının ıslıl ıslıl kırmızı, sarı renklerin hâkim olduğu bir çarşaf veya eşarp ile başını, yüzünü ve omuzunu kapattıkları eteklerinde kırmızı ve mavi çizgilerin yer aldığı mükemmel renklerden oluşan giysilerinden bahsetmiştir. Kadınlar tüm yüzünü kapatmamakta ve “dünyaya açıkta kalan gözleri ile” bakmaktadır. Çoğu Müslüman kadın, çocuklarını sırtlarında taşıyarak hiç şikâyet etmeden günlük işlerini yapmaktadır (Poynter, 1921, s. 124).

Seyyahların Anlatımı ile Eskişehir’de Sosyoekonomik Durum

Demiryollarının Eskişehir’e gelişi, bunun etkisiyle yaşanan göçler ve lületaşı ticareti, Eskişehir’in sosyoekonomik gelişimine katkı sağlayan unsurlardandır. Bu bölümde; Berlin-Bağdat demiryolunun etkisi, konaklama olanakları ve lületaşı ticareti hakkında bilgiler verilmiştir. Göçler konusuna sosyokültürel yaşam başlığı altında incelendiği için burada detaylı bir şekilde yer verilmeyecektir. Demiryollarının gelmesi ile beraber Eskişehir’e birçok yabancı da yerleştiği bilinmektedir. Bu yabancıların bazıları demiryollarında çalışmak üzere gelip yerleşmişlerdir. Bir kısmı ise lületaşı ticareti yapmak veya Anadolu’yu adım adım dolaşmak üzere çeşitli görevlerle gelen kişilerdir. Gelen yabancıların milliyetlerine bakıldığında ise demiryolları yapımının Alman şirkete verilmesi ile Almanların, lületaşı ticareti dolayısıyla da Avusturyalıların çoğunluğu oluşturduğu görülmektedir. Bunun dışında, günümüzde Eskişehir Osmangazi Üniversitesi bünyesindeki Atçılık Meslek Yüksekokulu ile Türkiye’deki modern atçılığın gelişmesine katkı sağlayan haralardan da bahsedilmektedir. Horváth’ın (2010, s. 25) seyahatnamesinde 1913 yılında Anadolu’da atçılığın gelişmediği, ülkedeki hayvanların son derece kötü olduğu ve ülkede modern haracılığın üç yerde yapıldığı bilgisi yer almaktadır. Bunlar; Seyitgazi, Eskişehir ve Adana’dır. Horváth’ın Eskişehir’in bir ilçesi olan Seyitgazi şeklinde bahsettiği, bugünkü adıyla diğer bir ilçesi olan Çifteler Harasıdır. Çifteler Harası 1815 yılında, Çiftlikat’ı Hümayun olarak kurulmuştur.

Berlin-Bağdat Demiryolunun Etkisi

Kasım 1892'den itibaren İstanbul-Ankara tren seferleri başlamıştır. Ancak demiryollarının kurulduğu ilk yıllarda, birtakım yetersizlikler ve güvenlik eksikliği nedeniyle trenler, sadece gündüzleri hareket ediyordu. İstanbul'dan hareket eden tren iki günde ancak Ankara'ya ulaşıyordu. 1892 yılında Ankara'ya, 1896 yılında da Konya'ya giden hattın inşaatı tamamlanmıştır. Poynter yazılarında Konya'dan sonra hattın uzatılması için planların yapıldığını, Alman girişimcilerin bu konuda sabırsız davrandığını vurgulamıştır. Poynter, İstanbul'dan sadece tek bir trenin hareket ettiğini, Eskişehir'de bir gece kaldıkları için tazelenmiş ve dinlenmiş bir şekilde yola devam ettiklerini yazmıştır. Ancak trenden dolayı şehirde yalnızca bir gece kalıp gün ağarmadan Ankara'ya veya Konya'ya hareket eden bir kişinin, şehre güzellik katan Porsuk nehrini küçük bir bankta oturup izlemeye vakit bulunamadığından yakınmıştır. Fraser, seyahatnamesinde İstanbul-Eskişehir arası demiryolunun 194 mil (312 km) olduğunu, yolculuğun ortalama 13 saat sürdüğünü ve trenin saatte ortalama 18 mil (29 km) hızla gittiğini belirtmiştir (Fraser, 1909, s. 19-21). Von Kotze bu yolculuğun 14 saat, McAfee 12 saat sürdüğünü, Von Kotze saat 06.50'de Haydarpaşa'dan hareket ettiğini, McAfee sabah 5:00'te, Sir William Ramsay sabah 5:20'de, Eskişehir'den Konya'ya yola çıktıklarını ve yolculuğun 15 saat sürdüğünü yazmıştır.

Eskişehir, İstanbul'dan Ankara ve Konya'ya giden demiryollarının kavşak noktasında bulunması sebebiyle oldukça önemli ve stratejik bir konumdadır. Bu durum Körte (1896), Grunzel (1897), Mehmed Ziya (1898), Lechner (1907), Poynter (1921), Cunliffe-Owen (1925) ve Hartmann (1928) gibi seyyahların notlarında özellikle vurgulanmıştır. Bu seyahatnamelerde ve diğer pek çok kaynakta demiryolları ile ilgili detaylı bilgilere ulaşılsa da bu çalışmanın kapsamı gereği sadece Eskişehir'in sosyoekonomik durumuna etkisi ele alınmıştır. Ziya, Eskişehir'in Haydarpaşa'dan Ankara ve Konya'ya giden demiryollarının buluşma yeri ve kavşağı olup İzmit'e giden demiryolu hattının da Afyonkarahisar'a kadar uzatıldığını ve bu nedenle ticari işlemler açısından Avrupa ile Asya'nın önemli giriş ve çıkış yerleri arasına katıldığını belirtmiştir.

Grunzel, 1897 yılında yazdığı *Küçük Asya'nın Ekonomik İlişkileri* adlı kitabında Eskişehir'i "*Anadolu Demiryolları ağının üç ana hattının kavşak noktasında bulunan ve İstanbul, Ankara ve Konya'ya direk bağlantısı olan bir şehir*" olarak tasvir ederken (Grunzel, 1897). Fraser de Eskişehir'in İstanbul, Ankara ve Konya arasında 1033 km uzunluğunda önemli bir demiryolu sisteminin kavşak noktası olduğunu belirtmiştir (Fraser, 1909, s. 20). 1914 yılında Anadolu'yu gezen Cunliffe-Owen (1925) gibi Hartmann da şehri "*Ankara, Konya ve Toros'a uzanan demiryolu hattının İç Anadolu'nun geçidi ve Anadolu demiryolları ağının gelişen bir kavşak noktası sayılan bir yer*" şeklinde tarif etmiştir.

Şehrin değişimine katkı sağlayan bir diğer unsur da demiryolları ile ilgili tamiratların gerçekleştirildiği cer atölyelerinin² açılması olmuştur Cer Atölyesi ile Eskişehir, Osmanlı döneminde sanayi alanında atılım yapan ender Anadolu şehirlerinden biri haline gelmiştir (Efe, 1998, s. 88-90). Fraser, Alman girişimcilerin Eskişehir'in gelişimine katkı sağladığından bahsederken bu bölgenin özellikle seçilmiş olduğuna vurgu yapmıştır (Fraser, 1909). Demiryolları ağının ana ikmal merkezi olarak seçilen Eskişehir, 50 lokomotif ve 2000 vagonun muhafaza edildiği ve tamiratın gerçekleştiği çok kaliteli malzemeye sahip önemli bir kilit bölgedir ve böylece Anadolu'nun en yoğun şehirlerinden biri haline getirilmiştir. Demiryolları ve cer atölyeleri, şehirde çalışan işçiler arasında bir iş kültürü oluşmuş ve tarımla uğraşan ve zanaatkâr bir toplum olan Eskişehirililer, düzenli iş saatleri ve izin günleri ile tanışmışlardır (Yetgin & Yılmaz, 2014, s. 264).

² "1894 yılında Almanlar tarafından Anadolu-Bağdat demiryolu ile ilgili olarak buharlı lokomotif ve vagon tamiri ihtiyacını karşılamak üzere Eskişehir'de Anadolu-Osmanlı Kumpanyası adı verilen küçük bir atölye kurulur. Böylece bugünkü TÜLOMSAŞ'ın temeli atılmış olur. Burada küçük çaplı lokomotif, yolcu ve yük vagonu tamirata yapılmakta, o günlerde lokomotiflerin kazanları onarılmak için Almanya'ya gönderilmekte ve bütün yedek parçalar ithal edilmekteydi. 1919'da Anadolu'nun işgali sırasında İngilizlerin eline geçen Anadolu-Osmanlı Kumpanyası 20 Mart 1920'de Kuvayı-Milliyeye tarafından geri alınmış ve adı Eskişehir Cer Atölyesi olarak değiştirilmiştir." (TÜLOMSAŞ, 2017).

Konaklama Olanakları

1813-1814 yıllarında Anadolu'yu gezen seyyah ve diplomat John Mc. Kinneir izlenimlerinde, şehirde konaklayabileceği bir yer bulamadığından şikâyet etmiştir (Güneş & Yakut, 2007, s. 52). Oysa demiryolunun gelişi işe beraber Eskişehir'de pek çok şeyin değiştiği gibi konaklama olanaklarında da gelişme fark edilmektedir. Bunun sebebi, sabah erken saatlerde Haydarpaşa'dan yola çıkan trenin 12 saatte Eskişehir'e varması ve yolcuların bir gece zorunlu olarak Eskişehir'de konaklamasıydı (McAfee, 1914, ss. 541-542). Yolcuların konaklama gereksinimini istasyon yakınındaki Madam Tadia'nın oteli (Yetgin & Yılmaz, 2014) şehirdeki diğer birkaç otel ile hanlar ve hamamlar karşılıyordu. Seyahatnamelerden anlaşıldığı üzere şehirdeki diğer oteller şunlardı: Ziya'nın kaldığı *Osmaniye Otel*i ve Köprübaşı'ndaki *Hüsmeñ Ağa'nın Otel*i, Dernburg'un kaldığı *Hotel International* ve Meyer'in (1902) seyahat kitaplarında bahsedilen ve sahibi İsviçreli Hafner olan *Hotel Suisse*. Von der Goltz ise *Küçük Han* denilen yerin daha sonra seyahatnamelerde sıkça bahsedilen *Hotel Stamboul* olduğunu yazmıştır (Von der Goltz, 1897, s. 174). Avrupalı turistlere rehber kitaplar hazırlayan Baedeker (1905) ise iyi bir otel olarak Madam Tadia Otel'i ni tavsiye ederken, bunun yanında ikisi de Yunan olan Katzika (yatak ücreti 10 para) ve Athanas Kutsani adlı otelcilerin varlığından bahsetmiştir. Bu çalışmada ele alınan seyyahların notları incelendiğinde büyük bir çoğunluğunun Madam Tadia Otel'i'nden bahsettiği, bu otelin Eskişehir'de kalınacak en güzel yerlerden biri olduğu ve özellikle tavsiye edildiği dikkat çekmektedir. Bu nedenle bu çalışmada Madam Tadia'nın oteli ile ilgili bilgilere daha fazla yer verilmiştir.

Lindner'in deyişiiyle Madam Tadia "*bir seyahatnameden ötekine varlık gösteren bir figür*"dür (Lindner, 2008). Madam Tadia'nın oteli, gerek fiziksel görünümü gerekse hizmet anlayışı ile diğer otellerden farklıdır ve bu farkı yaratan da otelin sahibi Madam Tadia'dır. Madam Tadia seyahatnamelerde Tadeus Teyze, Mama Tadia, Madam Tatia, Frau Tadia, Frau Dadian, Frau Dadia şeklinde de yer almaktadır. Madam Tadia, günümüzde Çekya'da bulunan ve bugünkü adı Mlada Boleslav olan Jungbunzlau'dan

gelmiştir. Akasya ağaçları arasında İstasyon Caddesi'nde iki katlı bir konakta hizmet veren Madam Tadia'nın mutfak becerisi, misafirperverliği, hoşsohbet oluşu, uyandırma ve paket yiyecek hizmeti, güvenilir oluşu, girişimciliği, fiyatlandırma konusundaki hassasiyeti, döviz bozma hizmeti sunması, seyyar satıcılara satış fırsatı sunması ve tüm bunları güler yüzlü ve temiz bir şekilde yapması oteli diğerlerinden farklı kılmıştır. Böylece Madam Tadia ve oteli o dönemdeki Eskişehir'e damga vurmuş, anılarda yer ederek seyahat notlarında sıkça yer almış ve romanlara esin kaynağı olmuştur.

Von Bodemeyer Madam Tadia Otelini "*Eskişehir gibi bir yerde çok hoş zaman geçirebileceğimiz yer*" olarak ifade etmiştir. Eskişehir'den güzel şehir olarak bahseden seyyahlar olduğu gibi şehri hiç beğenmeyenler de olmuştur (Bodemeyer, 1900). Von Eisenstein seyahatnamesinde şehirde görülecek çok şey olmadığını söylese de şehrin çekicilikleri arasında sadece temeli Roma döneminde atılan bir köprü, ortasında çeşme bulunan bir pazar ve istasyonun yanındaki Madam Tadia'nın otelinden bahsetmiştir (Von Eisenstein, 1912, s. 94). McAfee de 1914 yılında Anadolu'ya yaptığı seyahatleri Yale Üniversitesi'nde yayınladığı bir makalesinde şu cümlelerle anlatmıştır: "*Ne Madam Tadia Otelini, ne sekiz adet ilgi çekici olmayan camisi, ne tuhaf hamamları... Hiçbiri için bu şehirde bir gece fazla kalmaya değmez.*" Gün içinde sabah beşte tek bir trenin hareket ettiğini ve bu yüzden Eskişehir'de tam gün bile geçiremediklerini söylese de McAfee için bu süre bile uzun gelmiştir (McAfee, 1914, s. 542).

Poynter (1921, s. 124) Eskişehir'in bir turizm merkezi olmadığını, sadece İstanbul'dan trenle yola çıkıp ülke içine seyahat eden turistlerin buradan geçmek zorunda kaldığını belirtmiştir. Cumhuriyet'in kurulmasıyla beraber ülke yeniden yapılanmaya başlamıştır. Cumhuriyet döneminde şehre gelen Hartmann ve arkadaşları, seyahat süreçlerinde Eskişehir'de artık kalacak yer olmadığından, temiz yatak bulma sıkıntısından bahsederek Kurtuluş Mücadelesinin yaralarını gözler önüne sermişlerdir. Kalacak yer bulamayan seyyah ve arkadaşları, cer atölyelerinin yapımını üstlenen Lenz Firmasına ait yerlerde konaklamışlar ve

bundan dolayı şanslı olduklarını belirtmişlerdir (Hartmann, 1928, s. 55). Täschner 1927 yılı Yaz ve Sonbahar dönemlerindeki Türkiye gezisindeki izlenimlerinde şehrin Türk-Yunan Savaşı'ndan çok yara aldığını belirtmiş, istasyon kenarında kurulmuş olan mahalle ve pazarın olduğu bölümün tamamıyla yıkılmış ve sadece bir kısmının mütevazı bir şekilde yeniden inşa edilmiş olduğunu yazmıştır.

Lületaşı Ticareti

Grunzel, hem yabancıların burada yaşaması hem de lületaşı ticaretinden dolayı, Eskişehir'in de Ankara ve Konya gibi gelişmeye çok uygun olmasına rağmen lületaşını hammadde olarak Avusturya'ya gönderdiği için büyük bir geleceği kaçırmakta olduğunu belirtmiş ve Avusturya'nın bu şehre çok özel bir ilgi göstermesi gerektiğini vurgulamıştır. Anadolu'da bir konsolosluk açma adımı atılacak olduğunda, Eskişehir'in tavsiye edilmesi gerektiğini de belirtmiştir (Grunzel, 1897, s. 25). Von Kotze ve Hartmann (1928, s. 57) gibi Eskişehir'in dünyanın en büyük lületaşı rezervine sahip olduğundan bahseden Fraser de seyahat notlarında, yerlilerin lületaşını kendileri çıkarmak için devletten izin istediklerinden, ancak devletin yılda 8000 sterlin kazandığı için Avusturyalı firmalara sattığından da söz etmiştir. Bu firmalar lületaşını temizleyip cilaladıktan sonra yarı işlenmiş halde Viyana'ya ihraç etmektedirler (Fraser, 1909, s. 21). Baedeker (1905, s. 161) yılda 1 milyon Mark değerinde lületaşı ihraç edildiğini, basitçe oyulmuş kolyeler ve pipoların pek çok çeşidinin satışa sunulduğunu yazmıştır. McAfee de (1914) şehirde çok zengin lületaşı yatakları olduğundan ve uluslararası ticaretinin hızla gelişme gösterdiğinden bahsetmiştir. McAfee, lületaşından tespah, değişik şekillerde oyulmuş sigara ağızlıkları yapılmasına karşın yerli halkın bu ürünleri kullanmamasını ve satın almamasını garip bir durum olarak nitelendirmiştir. Bunun sebebi olarak şehrin yerlilerinin sigara içmediklerinde nargile içmelerini göstermiştir (McAfee, 1914, s. 542).

Horváth'ın (2010, s. 6) 1913 yılında kaleme aldığı yazılarında Eskişehir'in yılda neredeyse 1.5 milyon pengö³ değerinde lületaşı pipo ihraç ettiği yer almaktadır. *“Şehrin yakınındaki Sarısu ve Kemikli maden ocağında hammaddesi çıkarılan lületaşının ve oyularak şekillendirilen bu şahane pipoların bu kadar çok satılması, şehrin kalkınmasına önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Bu ufacık köy, 20 yıl içinde gerçekten hızla büyüyen bir şehir görünümü almasını bu ürüne borçludur.”* Eskişehir'e 1914 yılında gelen Adolf Grabowsky de ünlü lületaşı rezervinin Eskişehir'de olduğunu belirterek Madam Tadia'nın otelinde akşam yemeği sırasında lületaşından yapılan ürünleri satmak üzere yerli halktan kişilerin otele sık sık uğradığını yazmıştır (Grabowsky, 1914).

Von Eisenstein'dan lületaşına ilişkin farklı bilgilere ulaşmak mümkündür. Von Eisenstein, lületaşı rezervine gittiğini, ovanın ağaçsız fundalık olduğunu ve yolda birkaç şahin dışında vahşi hayvan görmediğini belirtmiştir. Alüminyum oksit (killi toprak) ve kireç vb. maddeleri içinde barındıran “magnezyum karbonattan” oluşan lületaşının bazen fındık büyüklüğünde bazen de karpuz büyüklüğünde çıkarıldığını, bunun için dikkatlice kazıldığını, topraktan arındırıldığını, güneşte kurutulduğunu, temizlendiğini ve sonrasında flanel (ketenle yünden dokunan kumaş) ve balmumu ile parlatıldığını anlatmıştır. Von Eisenstein, lületaşı ihracatının şehir için çok önemli olduğunu ve ihracatın yarısından çoğunun Kuzey Amerika'ya gerçekleştirildiğini belirtmiştir (Von Eisenstein, 1912). Eşi Ankara'da ve Konya'da özel bir görevde olan Poynter de (1921) lületaşı ihracatı ve demiryollarının şehre “Dünya ve dışarıdan dokunuşlar” alma fırsatı sunduğu ve bu nedenle şehrin daha kolay ve hızlı geliştiğini ve güçlendiğini yazmıştır.

Sonuç

Bu çalışmada Eskişehir'e gelen Türk, Alman, Avusturyalı, İngiliz, İsveç, Fransız, Macar ve Avustralyalı gibi farklı milletlere mensup askeri ve siyasi görevliler, ajanlar, konsoloslar, lületaşı tüccarları, ülkenin flora ve faunasını araştırmak üzere gelen doğa

³ Pengö, Macaristan'ın eski para birimidir.

bilim araştırmacıları, arkeologlar, tarihçiler, coğrafyacılar, jeologlar, misyonerler ve yeni ticaret yolları arayan kadın ve erkek seyyahların çalışmaları incelenmiş ve yazdıkları seyahat notlarından Eskişehir'e ilişkin bilgiler derlenmiştir. Çalışmada ele alınan seyahatnameler, bizzat seyyahlar tarafından kaleme alınmiş ve yazıldığı dönemde Eskişehir'in sosyokültürel ve sosyoekonomik yapısı hakkında bilgi verenler arasından seçilmişlerdir. Elde edilen bulgular, şehrin sosyokültürel yaşamı ve sosyoekonomik durumu şeklinde iki bölüm halinde incelenmiştir. Sosyokültürel açıdan şehre ait genel bilgiler ve nüfusu, yabancı nüfusun ve göçlerin etkisi, şehrin ve evlerin mimarisi ve folklorik yapısı hakkında bilgilere yer verilmiştir. Sosyoekonomik açıdan ise Berlin-Bağdat demiryolunun etkisi, konaklama olanakları ve lületaşı ticaretinin Eskişehir'in gelişimine katkısı ele alınmiştir.

Demiryolunun gelişi Eskişehir'in büyüyüp gelişimine katkı sağlamıştır. Haziran 1892'de Berlin-Bağdat Demiryolu'nun İstanbul-Eskişehir hattının tamamlanması, şehrin birçok açıdan gelişmesinin başlangıcı olmuştur. Kasım 1892'de İstanbul-Ankara hattı, 1896 yılında ise Konya'ya giden hat tamamlanmiştır. Eskişehir bu üç ana hattın kavşak noktasındadır. Demiryolu yapımını üstlenen firmanın Alman olması dolayısıyla şehre mühendis, şoför, güvenlik görevlisi gibi görevlerde çalıştırılmak üzere pek çok Alman aile yerleştirilmiştir. İstasyon civarında işçi kolonileri oluşturularak Avrupa Mahallesi kurulmuş, Alman Okulları açılmıştır. Bu sayede yeni kurulan bu Avrupa Mahallesi, farklı dillerin konuşulduğu, Yunan, Fransız, İtalyan ve Alman'ın yan yana işyeri açtığı, yabancı misafirlerin ağırlandığı, çokkültürlü, işlek ve hareketli bir yer haline gelmiştir. Demiryolları, şehrin göç almasını ve dolayısıyla nüfusun artmasını da sağlamıştır. Demiryolları öncesinde ıssız ve ölü bir şehir olarak nitelendirilen Eskişehir, artık gelişmekte olan bir şehirdir.

İstanbul-Ankara tren seferleri o dönem koşullarında hem gece seyahat edilememesi hem de güvenlik sebebiyle iki günde tamamlanmaktadır. Bu nedenle Eskişehir'de bir gece konaklama zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Demiryolları öncesinde han ve hamamlardan bahsedilirken artık İstasyon civarında işletmecileri

Yunan ve Almanların çoğunlukta olduğu oteller kurulmuştur. Seyahatnamelerde en çok adı geçen Çek asıllı olan ve Avusturya-Macaristan'dan gelen Madam Tadia'nın otelidir. Lületaşı, Eskişehir'i değerli ve önemli kılan madenlerden biridir. Temizlenip cilalandıktan sonra yarı işlenmiş haldeki lületaşının Viyana'ya ihracatı, demiryollarının gelişi ile hız kazanmıştır. Hatta bu hızlı ihracat, bu taşın Avrupa'da Viyana Taşı olarak bilinmesine neden olmuştur. Kolay işlenebilen bu taştan yerli halk kolyeler, pipolar, tespihler ve sigara ağızlıkları yaparak İstasyon civarındaki otellerde, gelen yabancılara satmıştır.

Eskişehir'e farklı amaçlarla gelen seyyahların notlarından da anlaşıldığı üzere demiryollarının geliş tarihi olan 1892 yılından Kurtuluş Mücadelesi sonunda yakılıp yıkıldığı 1922 yılına kadar şehir Osmanlı Dönemindeki en hareketli zamanını yaşamıştır. Seyyahlar kendi çalışma disiplinleri ile baktıkları şehri, detaylı bir şekilde kaleme almışlardır. Berlin Bağdat Demiryolu'nun canlandırdığı Eskişehir, Kurtuluş Mücadelesi içinde önemli görevler üstlenmiş, 2 Eylül 1922 tarihinde Yunan askerinin şehirden ayrıldığı sırada yakılıp yıkılmış ve büyük kayıplar vermiştir.

Kaynakça

- Albek, S. (1991). *Dorylaion'dan Eskişehir'e. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları*, 89.
- Civelli, J. (2010). *Deutsche Schienen In Osmanischem Boden: Eine Virtuelle Reise Mit der Anatolischen und Bagdadbahn durch die Geschichte, Wahrnehmungen, Raum Und Zeit*. GRIN Yayınevi.
- Cuinet, V. (1894). *La Turquie d'Asie, Géographie Administrative: Statistique*. Paris: Ernest Leroux.
- Cunliffe-Owen, B. (1925). *Thro' The Gates Of Memory: (From The Bosphorus To Baghdad)*. Londra: Hutchinson & Co.
- Dernburg, F. (1892). *Auf deutscher Bahn in Kleinasien: Eine Herbstfahrt*. J. Springer.
- Efe, A. (2009). *Kurtuluş ve Aydınlanma Eskişehir (Arşiv Belgeleriyle)*. Eren, Safi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Efe, A. (1998). *Eskişehir demiryolu* (Yüksek lisans tezi). Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Fraser, D. (1909). *The Short Cut To India; The Record of A Journey Along The Route of The Baghdad Railway*. Londra: Edinburgh W. Blackwood and Sons.
- Gaulis, B. (1981). *Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk Milliyetçiliği*. İstanbul: Rado Yayınları.
- Grabowsky, A. (1914). *Kleinasien und Deutschland, Anatolische Fahrten und Deutsche Gedanken*. Berlin: Politik Yayınları.
- Grunzel, J. (1897). *Die wirtschaftliche Verhältnisse Kleinasiens*. Viyana: A. Dorn.

- Güneş, İ. & Yakut, K. (2007). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Eskişehir (1840-1923)*. Anadolu Üniversitesi Yayınları; No. 1724. Edebiyat Fakültesi Yayınları; No. 25, Eskişehir.
- Haffinger, H. (1913/1914). *Deutsche Rundschau für Geographie* (Cilt 1). Viyana ve Leipzig: Hartleben Yayınevi.
- Hartmann, R. (1928). *Im neuen Anatolien; Reiseindrücke*. 1881-1965. Leipzig: J.C. Hinrichs.
- Horváth, B. (2010). *Anadolu 1913*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Körte, A. (1896). *Anatolische Skizzen*. Berlin: Julius Springer.
- Lechner, R. (W. Müller) (1907). *Abhandlungen der Geographischen Gesellschaft in Wien*.
- Leonhard, R. (1915). *Paphlagonia Reisen und Forschungen im nördlichen Kleinasien*. Berlin: D. Reimer (E. Vohsen)
- Lindner, R. P. (2008). *Osmanlı Tarihöncesi* (1. Baskı). (Ayda Erel, Çev.). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Maden, S. (2008). Türk Edebiyatında Seyahatnameler ve Gezi Yazıları. *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 37. Erzurum, 148.
- McAfee, H. (1914). *An Anatolian Journey*. *Yale Üniversitesi Yale Review Dergisi*, 3(3).
- Meyers Reisebücher, (1902). *Türkei, Rumänien, Serbien, Bulgarien*. Leipzig ve Viyana: Bibliographisches Institut.
- Naumann, E. (1893) *Vom Goldenen Horn zu den Quellen des Euphrat: Reisebriefe, Tagebuchblätter und Studien über die Asiatische Türkei und die Anatolische bahn*, R. Oldenbourg.
- Oberhummer R. & Zimmerer R. (1899). *Durch Syrien und Kleinasien*. Berlin.

Poynter M, M. A. (1921). *When Turkey Was Turkey: In and Around Constantinople*. Londra: G. Routledge.

Ramsay, W. M. (1909). *The Revolution in Constantinople and Turkey*. Londra: Hodder Yayınları.

Schönewolf, J. (1910). (ed.) *Briefe aus Kleinasien von einem Frühvollendetem*, Berlin

Taeschner, F. (1847). *Anatolische Forschungen Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft: ZDMG / Deutsche Morgenländische Gesellschaft*.

TÜLOMSAŞ. 4 Haziran 2017 tarihinde <http://www.tulomsas.com.tr/main.php?kid=67> adresinden alındı.

Von Baedeker, K. (1905). *Konstantinopel und das westliche Kleinasien: Handbuch für reisende von Karl Baedeker*. Leipzig: Baedeker.

Von Bodemeyer E. V. (1900). *Quer durch Klein-Asien in den Bulghar-Dagh Eine naturwissenschaftliche Studien-Reise*. Emmendingen: Gesellschaft Vormal's Dölter.

Von der Goltz, C. (1897). *Anatolische Ausflüge*. Berlin: Schall.

Von Eisenstein, R. (1912). *Reise nach Konstantinopel, Kleinasien, Rumänien, Bulgarien und Serbien*. Viyana: Kommissionsverlag von Karl Gerolds Sohn.

Von Kotze, S. (1908). *Im europäischen Hinterhaus Reiseskizzen aus dem Orient*. Berlin: F. Fontane & Co.

Von Schweinitz H. H. G. (1906). *In Kleinasien, ein Reitausflug durch das Innere Klein-Asiens im Jahre 1905*. Berlin: D. Reimer

Yetgin, D. & Yılmaz, A. (2014). Eskişehir Turizm Tarihinde Öncü Bir Otel: Madam Tadia Oteli. Kuşadası: III. Disiplinlerarası Turizm Araştırmaları Kongresi.

Ziya, M. (2009). *Bursa'dan Konya'ya Seyahat* (2. Baskı). Ankara: Sistem Ofset.