

To Cite This Article: Takıl İ. H. (2023). Historical Development of Accommodation Places in Anatolia. *Journal of Interior Design and Academy*, 3(2), 289-306.

DOI: 10.53463/inda.20230234

Submitted: 14/11/2023

Revised: 05/12/2023

Accepted: 08/12/2023

HISTORICAL DEVELOPMENT OF ACCOMMODATION PLACES IN ANATOLIA

Anadolu'da Konaklama Mekanlarının Tarihsel Gelişimi

Halil İbrahim TAKIL¹

Öz

Yerleşik hayatın kesintisiz sürdürüldüğü Anadolu toprakları birçok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Bu uygarlıklar yerleştikleri bölgelerde yaşam biçimlerine göre mimarlık pratiğini üretmiş ve geliştirmişlerdir. Başlangıçta yerleşik düzen ve kolektif yaşam biçimi ile tarımla uğraşan topluluklar, önce barınacağını sonra da medeniyetini inşa etmeye başlayarak şehirlerini kurmuştur. Şehirlerde yerleşen nüfus için yol, altyapı hizmetleri, kamusal, dini, askeri yapılar inşa edilmeye başlamış, tarım faaliyetlerinin yanı sıra şehirlere özgü üretim ve tüketim biçimleri oluşmaya başlamıştır. Bir yerden bir yere gitmek, antik çağlardan beri insanlığın öğrenerek deneyimlediği ve günümüzde de sürdürdüğü bir eylemdir. Başlangıçta ticari amaçla başlayan bu eylem göçler, eğitim, dini merkezleri ziyaretler, fetih hareketleri ve keşfetme bilincinin oluşması ile çeşitlilik arz etmiş, endüstri devrimi ile de başka bir boyuta taşınmıştır. Sadece turizm amaçlı olmayan bu eylemin gerçekleşebilmesi için öncelikle merkezleri birbirine bağlayan güvenli yollar ile hareket halindeki insan ve canlıların konaklamasını sağlayacak mekânlara da ihtiyaç duyulmuştur. Bu çalışmada Anadolu topraklarında başlangıçtan günümüze konaklama yapılarının izleri sürülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Anadolu, konaklama tesisleri, kervansaray

Abstract

Anatolian lands, where settled life continues uninterrupted, have hosted many civilizations. These civilizations produced and developed architectural practice according to their lifestyles in the regions where they settled. Communities, which were initially engaged in agriculture with a settled order and collective lifestyle, first started to build their shelter and then their civilization, establishing their cities. Roads, infrastructure services, public, religious and military buildings began to be built for the population settled in cities, and in addition to agricultural activities, production and consumption styles specific to cities began to emerge. Going from one place to another is an action that humanity learned and experienced in ancient times and continues until today. This action, which initially started for commercial purposes, diversified with migrations, education, visits to religious centers, conquest movements and the formation of awareness of discovery, and was moved to another dimension with the industrial revolution. In order for this action, which is not only for tourism purposes, to take place, first of all, safe roads connecting the centers and places to accommodate people and living creatures on the move were needed. In this study, traces of accommodation structures in Anatolian lands from the beginning to the present day were traced.

Keywords: Anatolia, accommodation facilities, caravansary

¹ Correspondence to: PhD Student, Halic University, Istanbul, haliltakil@gmail.com, ORCID No:0009-0007-4932-5171

1.GİRİŞ

Bu çalışmada: İnsanlığın var oluşundan günümüze değin kesintisiz devam eden gereksinimi konaklama kavramından söz edilerek bu gereksinimin kökenleri ve gelişimi incelenmektedir. Medeniyetin başlangıcında yeryüzünün insan yaşamına uygun olmadığı dönemlerinde tabiattaki hazır bulunan coğrafi alanlarda barınan insanlığın, atmosfer koşulların değişmesi ile yeryüzünü deneyimlemeye başladığını, tabiatta yer alan diğer canlıları gözlemlediğini ve kendi yaşam alanını tasarlama işine giriştiği bilinmektedir.

Dönem insanının ilk önceliği dış dünyadan yalıtılmış iç mekanlarda kendi ve ailesinin güvenliğini sağlamak iken gelişen zaman dilimi içerisinde öğrendiği pratikler sayesinde yaşam alanını anlamlandırdığı, yeni yapım teknikleri, inşa tekniğine uygun malzeme, coğrafi ve fiziksel şartlar ile mücadele edebilme öğretileri sayesinde de gündelik ihtiyaçlarını karşılayacak mekanlar üretmeye başladıkları elde edilen bulgular ışığında bilinen bir gerçektir.

Mimarinin temellerinin atılması ve yapıli çevrenin oluşması ile insanlık, barınma ihtiyacını artık yerleşik alanlarda çözmeye başlamış, gelişen zaman diliminde de ilk önce köyler giderek de kasabalar ve şehirler oluşmaya başlamıştır. Barınma problemini halleden insanlık, kamusal ve dini yapılar, şehirleşme, altyapı ihtiyaçları ve sosyalleşeceği mimarlık alanlarına da yönelmiş tarım ve hayvancılık gibi üretim biçimlerinin yanı sıra ürettiğini ekonomiye dönüştürebilecek ticaret gibi faaliyetleri de öğrenerek bu alanda girişimler ve iletişimler kurmaya başlamıştır.

Bu bağlamda ürettiğinin fazlasını başlangıçta takas etmek için oluşan pazar kavramını sonra kamusal alanlara dönüştürmüştür. Ürünü satmak ve ihtiyacını satın almak biçiminde başlayan bu girişim yine bu eylemi gerçekleştirecek kişilerin ve bineklerin mekânsal ihtiyaçlarına hizmet edebilecek mimari yapı guruplarını inşa etme istek ve zorunluluğunu ortaya çıkmıştır. Seyahat eden insanların gündelik ihtiyaçlarını karşılayacak, güvenliğini sağlayacak, bineğini dinlendirebileceği yapı gurupları inşa edilmeye başlamıştır.

Gelişen zaman dilimi içerisinde önemli ticaret yollarının açılması ile bu yollar üzerinde konaklama yapıları oluşmaya başlamıştır. Gelişen yaşam neticesinde de insanlığın yaşamsal koşulları iyileşerek konaklamanın gerçekleştiği bu alanlar dönem insanının konfor koşullarına göre değişmiştir.

Ticaretin gelişmesinin yanı sıra insanlığın yeni yerler keşfetme, gelişen cazibe merkezlerinin merak etme ve oluşacak yeni toplumsal katmanlar ile tatil ve gezi kavramlar gündelik ihtiyaçları arasına girmiştir. Sağlık, ticaret, ibadet, eğitim, bilgi aktarımı, keşfetme ve dinlenme amaçlı yer değiştirmeler konaklamanın gerçekleşeceği yerlerdeki mimari yapıların biçim ve konfor koşulları çağına göre şekillenmiştir.

2. ANADOLU'DA KONAKLAMA MEKANLARININ TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1. Anadolu Ulaşım Ağının Tarihsel Gelişimi

Bir yerden bir yere gitmek, antik çağlardan beri insanlığın deneyimleyerek öğrendiği ve günümüzde de sürdürdüğü bir eylemdir. Sefere çıkan ordular, dini vecibelerini yerine getirmek isteyen dindarlar, ürünlerini farklı pazarlarda satmak isteyen tüccarlar, eğitim amaçlı önemli merkezlere göç eden öğrenciler, spor müsabakalarına katılan sporcular, coğrafyacılar ve seyyahlar gibi kitlelerin konaklama ihtiyaçları için mimarlık pratiği önce güvenli yollar, limanlar planlayarak gerektiğinde su yolları için köprüler konaklayan insan ve canlılar için de mimari yapı gurupları tasarlamış ve inşa etmiştir. Dolayısıyla da bu yapılar ve mekanlar yol kenarlarında ve merkeze yakın konumlarda yer almışlardır.

Çalışmanın coğrafi kapsamı Anadolu toprakları ile sınırlıdır. Anadolu: Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan önemli bir kara parçasıdır. Bu bağlamda bu bölümde ilk olarak Anadolu topraklarından geçen ve yerleşimleri birbirine bağlayan önemli yollardan özetle söz edilecektir.

Anadolu topraklarında hüküm süren uygarlıklar hem ticari faaliyetler hem de askeri hareketlilikler sebebiyle ulaşım altyapısını oluşturan yolların açılmasına katkılarda bulunmuşlardır.

Ege uygarlıkları ve Hititler üzerine araştırmaları bulunan Anna Margherita Jasink: Anadolu'nun tarihi yollarının gelişimini Hititler ile Asurlar arasında gerçekleşen yoğun ticaretin sebep olduğunu belirterek. Bu konuda yazılı belgenin yetersizliğini anlatmakta birlikte Hititler ve Asurlar arasında ileri seviyede ve korunaklı bir yol sisteminin varlığını işaret etmektedir (Jasink, 1991).

Uzun yıllar Roma hakimiyetinde kalan Anadolu topraklarında Roma garnizonlarının kurulduğu, bu dönemde imar faaliyetlerinin ilerlediği, askeri ve ticari amaçla yolların yapıldığı, mesafe bildiren mil taşlarını kullanıldığı ve bu yolların güvenliğinin ile bakımının sağlandığı pek çok yerli ve yabancı kaynakta yer almaktadır.

Coğrafyacı Prof. Dr. Süha Göney Anadolu'da Roma idaresinin yeni bir dönemin başladığını vurgulayarak Anadolu'da kurulan eyaletlerin merkezlerini birbirine ve Roma'ya bağlayan yollar inşa edildiğini ve eyaletler arasındaki muntazam yolların, Ege kıyı şehirleri Bergama, Efes ve Milet gibi limanlarda birleştiğini belirtir (Göney, 1975). Eski çağlardan beri bir uygarlık merkezi olan Anadolu'nun tarihsel, kültürel, demografik ve mimari çehresi Türklerin 10. Yüzyıldan itibaren bu topraklara yerleşmeye başlamasıyla değişmiştir. Büyük Selçuklu Sultanı Alpaslan'ın Anadolu'nun hâkim gücü Bizans karşısında 1071 yılındaki kazandığı Malazgirt zaferinin ardından Türkler kitleler

halinde Anadolu’da yerleşmeye başladılar (Altun, 1988). Selçuklular Anadolu’da Bizans döneminden devir alınan ticaret yollarını geliştirdiler ve (Şekil 1). Kendi güzergahlarını oluşturmaya başladılar.

Selçuklular, ticareti teşvik ederek bu konuda tedbirler de almıştır örneğin; ticarete devlet sigortası sistemini getirmiş böylelikle tüccarların mallarını garanti altına alınmıştır (Keleş, 2002).



Şekil 1. Anadolu Selçuklu Dönemi Ulaşım Yolları (XI ve XIII. Yüzyıllarda Anadolu’da Ekonomik Hayat, 2023)

Anadolu’da Osmanlı dönemi başladığında zengin bir yol ağı tesis edilmiştir. Osmanlılar devraldıkları yolları çeşitli yapısal unsurlar derbent ve menziller gibi çeşitli organizasyonlar ile geliştirerek yaygın bir şekilde kullandılar (Halaçoğlu, 1981). Birikerek zenginleşen ve üç kıtaya yayılan Osmanlı medeniyeti Anadolu’da pek çok merkezde maddi kültür alanları yaratmıştır. Yol, köprü, liman gibi imar faaliyetleri le de bu merkezler birbirine bağlanmıştır. Yükselme dönemini tamamlayan imparatorluk 18. Yüzyıla gelindiğinde ise Avrupa’daki teknik ve teknolojik gelişmeleri takip etmek için batılılaşma sürecine girmiştir.

Osmanlı döneminde batılı yaşam düzeni ilk kez 18. Yüzyılda Lale Devri ile başlamıştır. Batılılaşma hareketleri, 19. yüzyılda Tanzimat Fermanı’nın ilanı ile hız kazanarak resmi devlet politikası haline dönüşmüştür. İstanbul başta olmak üzere kentleri yerleşimlere bağlayan demiryolu hatları üzerindeki yerleşimler, Batılılaşmaya paralel biçimde modernleşme örgüsü içinde yer almışlardır (Bilgin, 1996).

Duymaz (2003) II. Abdülhamid dönemi imar faaliyetlerini öne çıkan çalışmaları sıralayarak: Avrupa ve Ortadoğu’yu Osmanlı topraklarından geçerek bağlayan ve çağın en önemli ulaşım aracı olan demiryollarını vurgulamaktadır. Berlin-Bağdat Demiryolları projesinin başlangıç noktası olarak iki Alman mimar Ritter ve Cuno tarafından Orta Avrupa mimarisi etkileri taşıyan Haydarpaşa Garı binası (Şekil 2). August Jachmund tarafından 1890 yılında tamamlanan ve oryantalist eklektik bir mimari üsluba sahip olan Sirkeci Garı projesini gerçekleştirdi (Duymaz, 2003). Belirtmektedir. Ayrıca Sirkeci Garının açılmasıyla da Osmanlı Payitahtı İstanbul Avrupa demiryolları ağına katılır.



Şekil 2. Haydarpaşa Gar Binası (Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi, 2023).

Birinci Dünya Savaşı sonucunda mağlup olan Osmanlı İmparatorluğu galip güçler tarafından parçalanıp paylaşılmak istenirken Mustafa Kemal'in önderliğinde başlayan bağımsızlık savaşı kazanılarak Anadolu'nun günümüzdeki sınırları çizilmiş ve Türkiye Cumhuriyeti kurulur. Cumhuriyet ideolojisi çağını yakalayan hamleler atarak imar faaliyetlerine girer.

İlerleyen süreçte artık yol ve ulaşım kavramlarına yeni limanlar ile havayolları da eklenir ve sırası ile havalimanları inşa edilir. İstanbul Boğazı üzerine ilki 1973 de yapılan boğaz köprüsü günümüzdeki adı ile 15 Temmuz Şehitler Köprüsü daha sonra yapılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli'yle kentin iki yakası arasındaki kesintisiz kara ulaşımını sağlarken Asya ve Avrupa kıtaları birbirine bağlanır.

1980 askeri müdahalesinden sonra, 1983 yılındaki seçimlerle iktidarı kazanan Anavatan Partisi altyapı çalışmalarında önemli yatırımlar planlamıştır. Yap-işlet-devret modelinin de uygulamaya konulması sonucunda, özellikle turizm sektöründe büyük atılımlar gerçekleştirilmiştir. İstanbul'da, Avrupa ve Asya kıtaları arasındaki trafik yoğunluğunu azaltmak amacıyla İstanbul çevresinde bir ring yolu, İstanbul ve Ankara arasında TEM otoyolu olarak isimlendirilen modern bir çevre yolu inşa edilmiş, metro çalışmaları başlatılmıştır (Tekeli, 2009).

2.2. Anadolu'da Konaklama Mekanlarının Tarihsel Gelişimi

2.2.1. Roma, Bizans Dönemi

Yerleşik hayatın kesintisiz bir biçimde sürdürüldüğü Anadolu toprakları birçok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Bu uygarlıklar yerleştikleri bölgelerde yaşam biçimlerine göre mimarlık pratiğini üretmiş ve geliştirmişlerdir. Başlangıçta yerleşik düzen ve kollektif yaşam biçimi ile tarım ile uğraşan topluluklar, önce barınağını sonra da medeniyetini inşa etmeye başlayarak şehirlerini kurmuştur. Şehirlerde yerleşen nüfus için yol, altyapı hizmetleri, kamusal, dini, askeri yapılar inşa edilmeye başlamış, tarım faaliyetlerinin yanı sıra şehirlere özgü üretim ve tüketim biçimleri oluşmaya başlamıştır.

Anadolu da merkezi krallıkların son bulmasıyla Roma dönemi başlar. Uzun süren bu hakimiyet döneminde Romalılar Akdeniz havzasına da hâkim oldukları için ordularını rahat hareket ettirebilmek için dönemine göre oldukça gelişmiş yollar inşa etmişlerdir.

Roma medeniyeti hüküm sürdüğü coğrafyalarda olduğu gibi Anadolu’da da maddi kültür alanlarını yaratmıştır. Ticaretin yapıldığı pazarları kent planlarının bir parçası olarak kullanmaları, kent girişindeki hamamlar, kütüphaneler, tiyatrolar, askeri garnizonlar, kamusal alanlar ve düzenli yollar ve köprüler Roma şehirlerinin mimari karakterini oluşturmuş. Roma şehri Efes’te (Şekil 3). Olduğu gibi uygarlıktaki ilerleme mimari ile paralel seyir göstererek Anadolu coğrafyası çağına uygun imar edilmeye başlanmış ve konaklama yapılarının örnekleri görülmeye başlamıştır.

Kayın’a göre (2000): Roma dönemi konaklama tesislerinin plan kurgusunun kare ya da dikdörtgen biçiminde iki katlı olduğunu ve avlunun etrafında odaların konumlandırılarak tasarlanarak inşa edildiğini yine avlu etrafında yemek odaları, ahırlar ve ticaret yapılması için bazı alanlar bırakıldığını (Kayın, 2000). Belirtmektedir. Ayrıca Gülenaz (2011) da Roma hakimiyetindeki doğunun yerleşim birimlerinde “mansiyones veredariorum” diye adlandırılan birbirinden 75 km uzaklıkta yer alan ve yolcuların konakladığı odalar ve binekler için ahırlar bulunan (Gülenaz, 2011). Yapıların bulunduğu bildirir.



Şekil 3. Efes Atik Kenti (Takıl arşivi, 2012).

Yine Kayın’a göre (2000): Romanın ikiye bölünmesi ile Doğu Roma olarak adlandırılan Bizanslılar Romalılardan devir alınan yollara yenilerini ekler. Bilgileri az olmasına karşına dini, askeri veya resmi olarak yapılan yolculuklarda “Ksenodokhion” adı verilen tesislerde yolcuların konakladıkları yapılarında bulunduğunu belirtir (Kayın, 2000). Ayrıca Gülenaz (2011). Bizans döneminde Hristiyanlığın resmiyet kazanmasıyla gezgin keşişlerin konaklamaları için inşa edilen “xenodocheiyon” adı verilen evlerin de bulunduğunu bildirmektedir.

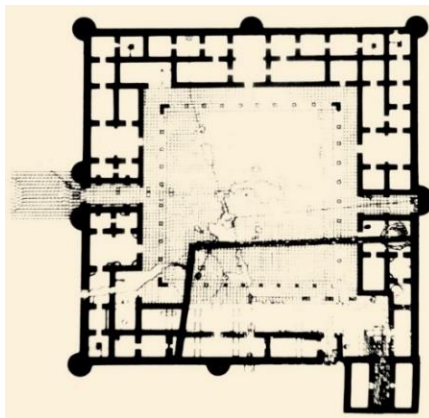
Hristiyanların ibadet mekanlarından olan manastırlar dini fonksiyonlarının yanı sıra yardıma ihtiyacı bulunan toplumun bütün kesimine açık bir sığınma mekânı olma işlevini de sürdürmüştür.

2.2.2. Selçuklu

Orhun Yazıtlarında Moyanlık adı verilen konaklama alanlarından söz edilmektedir. Bu bağlamda Orta Asya Türk devletlerinde konaklama birimlerinin var olduğu bilgisi güçlenmektedir. Anadolu Selçuklu ve Osmanlı İmparatorluğu dönemlerinde de önemli yol güzergâhlarında ticaret kervanları için belirlenmiş mesafelerle konumlanmış kervansaraylar ve merkezlerde inşa edilen ve işletilen hanlar ülkemizde konaklama mekanlarının ilk örnekleridir (Şener, 2009). İslamiyet'in kabulü ve daha sonrasında kurulan Orta Asya Türk Devletlerinde yerleşik düzen içerisinde yapıları çevreyi oluşturan cami, saray, medrese ve kervansaray gibi yapıların inşa edildiği de bilinmektedir.

Kervansaray, ticari hareketliliğin yaşandığı yolların üzerindeki duraklama alanlarına inşa edilen hem kervan halinde hareket eden hem de bireysel seyahat eden yolcuların dinlenmek, barınmak, kervanın taşıdığı ürünlerin güvenliğini sağlamak ve binekleri dinlendirmek için inşa edilen anıtsal ölçülerdeki yapılardır.

Gülenaz (2011): Müslümanlar tarafından inşa edilen ilk kervansarayı Bineviler zamanından kalma olan Kasral Hayr al-Sharid Kervansarayı (Şekil 4). Olduğunu ve bu yapının penceresi bulunmayan bir cephesi ile köşelerde yer alan kuleleri ve istinat duvarları ile kaleyi andıran bir mimari kurgusunun olduğunu belirtir. Bu kervansarayı giriş katındaki iç avlunun etrafını saran revaklar ile üst katında bir galeri arkasına dizilmiş odalardan oluşan bir planlamaya sahip olduğunu anlatmaktadır (Gülenaz, 2011).



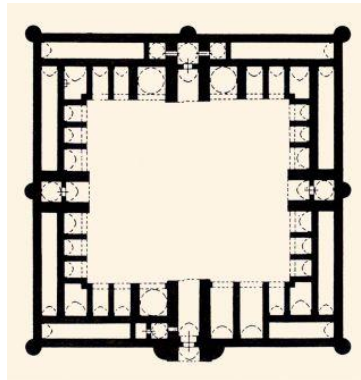
Şekil 4. Kasr al Hayr al- Gharbi Kervansarayı (Eryavuz, 2022).

11. yy. ile başlayan ve 14. Yüzyılın başına kadar geçen süreçte Anadolu'ya Türklerin yerleşimi ve İslam dünya görüşünün yayılmasıyla Anadolu'nun sosyal, kültürel dokusu ve etnik ve dinsel

bakımdan değişen yeni bir sürece girilmiştir. Anadolu Selçuklu Devleti'nin 13. Yüzyıldan itibaren idari teşkilatlanması ve merkezi Konya olan güçlü bir siyasi örgütlenme sağlanmıştır. Siyasi gücün yanı sıra mimari ürünlerde verilmeye başlanmış ve İslam'ın getirdiği kurallara göre biçimlenen yerleşim alanları ve yapılar ortaya çıkmıştır (Sönmez, 1989).

Tanyeli'ye göre (1997): 13. yüzyılda Anadolu'daki sayıları artan kervansarayların Anadolu'nun önemli bir ticaret yolu olduğunun kanıtıdır. Önemli güzergahlar arasında hareket eden kervanların konaklamaları için kesme taştan, kale gibi yapılan kervansaraylar, han ya da ribat adlarıyla da adlandırıldığını ekleyerek Sultan Han (1229) ve Alay Han'ın (1192), avlulu kervansarayların en gelişmiş örneklerinden olduğunu saptamaktadır (Tanyeli, 1997).

Kervansaraylar ile aynı işlev gören “ribat” terimini de incelediğimizde sözlükte düşman saldırılarını önlemek için sınır boylarında nöbet tutmak şeklinde geçer. Yine ribât terimi hadislerde, Allah yolunda savaşmak için atların hazır tutulmasının yanı sıra daha çok “nöbet tutmak” ve “sınır muhafızları” anlamlarında kullanılmıştır. Kervansaraylar kitabelerinde ve kaynaklarda han, ribât olarak da anılmaktadır. (Yiğit, 2008). Serahs yolundaki Ribât-I Mâhî'nin plan (Şekil 5). Organizasyonu kervansaraylar ile aynı düzendedir.



Şekil 5. Serahs Yolundaki Ribât-I Mâhî'nin Planı (Yiğit, 2008).

2.2.3. Osmanlı Dönemi

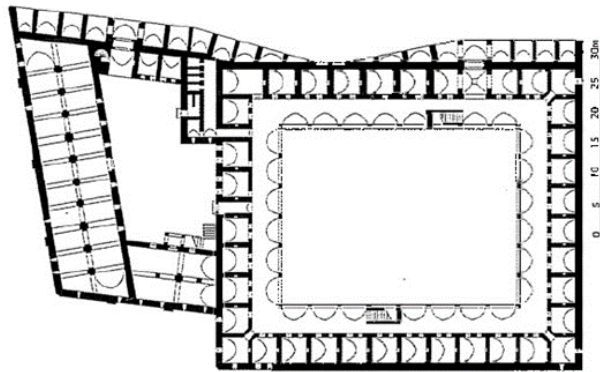
Anadolu Selçuklu Devletinin son bulması ile 1299 da bağımsızlığını ilan eden Osmanlı Beyliği Bizans ile savaşarak önce Bursa sonra Edirne'yi fethederek beylikten devlete geçiş yapmıştır. Osmanlılar Bizans şehirlerinde ticaretini sürdürmüş ve 1453 de Fatin Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi ile de devletten imparatorluğa yükselmiştir. Bu yükselme ile üç kıtaya yayılan bir medeniyet inşa eden Osmanlılar mimaride de ileri giderek Mimar Sinan döneminde klasik çağını yaşayarak dünya mimarlık tarihinin anıtsal yapılarının yanı sıra köprü, han, kervansaray gibi yapılar ile de geleceğe iz bırakmıştır.

Tarihçi Prof. Dr. Yusuf Halaçoğlu (1981) Osmanlıların askeri ve ticari etkinliklerinin sürdürmesi yolların önemini belirterek “derbent” terimine dikkat çekerek 14. yy. da derbent yolların güvenliğini sağlamak için önemli kavşaklarda, tehlikeli alanlarda ve dar boğazlarda küçük kale biçimindeki yapılar olduğunu belirtir (Halaçoğlu, 1981). Bir diğer konaklama yapısı da “menzilhane ve menzilgah” aynı anlama gelmektedir yol üzeri yapıları anlamında kullanılmıştır. Menzil kelimesi aslında yol üstü konaklama yapıları anlamına da gelmektedir (Devellioğlu, 2004).

Osmanlı döneminde de kervansaraylar ve hanlar, konaklamaya yönelik ihtiyaçların karşılandığı mekanlardı ve kervan ticareti yapıların mimarisini etkileyen önemli etkenlerdendi.

Güran (1978). Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi adlı kitabında Osmanlı Dönemi han ve kervansaray mimarisindeki mekân kurgusunu, kare veya dikdörtgen bir avlu çevreleyen revaklı ve kemerli sistemde olduğunu belirtir. Ancak katı geometrik formların şehir hanlarında arsanın biçimine ya da yolun komuna göre de biçimlendiği örneklerinde olduğunu söyler (Güran, 1978). Tıpkı (Şekil 6). Edirne Rüstem Paşa Kervansarayı planında görüldüğü gibi.

Osmanlı şehir hanları kervansaraylar gibi ücretsiz değillerdi. Bir vâkıfa ait olduklarından gelir amacı ile hizmetlerini ücretli olarak yaparlardı. Ancak bunların hepsi konaklama ücreti eda etmezdi. Bu hizmeti yapmayan hanlara ticaret hanları denirdi (Gülenaz,2021).



Şekil 6. Edirne Rüstem Paşa Kervansarayı Planı (Eryavuz, 2022).

Sakaoğlu (1989): Osmanlı büyükşehirlerinin başka ve en alt barınma birimi “hüccerat” terimini açıklar. Küçük kagir ve tek katlı odalardan bir araya gelen bir sistem olan hücceratların çift katlı olabildikleri de düşünülerek, bu birimlerde bekar erkekler ve askerin konakladığı belirtmektedir. Bu yapı sisteminin mahalleler içerisinde konumlanmadığının ve odabaşı denilen yöneticiler tarafından da idare edildiğinin altını çizer (Sakaoğlu, 1989).

Osmanlı döneminde köşk, kasır ve saraylar diplomatik ziyaretlerde konaklama mekânı olarak da kullanılmıştır. Yıldız ve Beylerbeyi sarayları ile Küçüksu Kasrında dönemin devlet başkanları ve diplomatik temsilcileri misafir edilmiştir. Avrupa demiryolu ağına katılan Payitaht İstanbul da 1890 da açılan Sirkeci Garı ile Eminönü, Sirkeci ve çevresi ticaret merkezi haline geldi ve bu bölgede hanlar inşa edilmiştir.

Osmanlıda 19. yüzyılda hızlanan batılılaşma hareketleri ile batılı üsluplu ve işlevli yeni yapı gurupları Payitaht İstanbul'da özellikle Batılaşmanın merkezi konumundaki Pera da ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu bağlamda Avrupalı yaşam biçimi ve iç mekân donanımı ile 1892 de hizmete açılan Pera Palas, 1896 Bristol Otel, 1897 Tokatlıyan Otel Osmanlı döneminin önemli konaklama mekanları otellerindendir.

2.2.4. Cumhuriyet Dönemi

Birinci Dünya Savaşı sonucunda Osmanlı imparatorluğunun dağılması ile kazanılan bağımsızlık savaşı ile kurulan Türkiye Cumhuriyeti hukuk, bilim, sanat ve devlet yönetiminde yeni politikalar uygular ve cumhuriyet ideolojisi her alanda atılımlar yaparak ülkenin imarı ile yeni bir ulus inşa etme gayreti ile işe başlar.

Millî mücadelenin yönetim merkezi Ankara'da milletvekilleri ve diplomatların konaklaması için Türk siyasi hayatının önemli bir mekânı olacak Vedat Tek ve Mimar Kemalettin tarafından tasarlanarak yapımına 1924 başlanan ve 1927 de biten Ankara Palas inşa edilir. Ankara Palas (Şekil 7). Birinci ulusal mimari akımı olarak adlandırılan İslam, Selçuklu, Osmanlı ve mimarisinden referanslar barındıran bu akım ile cumhuriyetin ilk yönetim yapıları inşa edilir.



Şekil 7. Ankara Palas (Milli Saraylar, 2023).

Ankara'nın başkent olmasıyla birlikte aldığı göçler sonucunda nüfusu artmakta, barınma önemli bir problem haline gelmiş, konut açığını kapatmak için, Mimar Kemalettin ve Arif Hikmet Koyunoğlu

tarafından Ankara Vakıf Evleri birinci ulusal mimari üslup da tasarlanıp inşa edilir ve dönem mimarisi ve konutları hakkında da bilgiler vermektedir. Ancak bu konutlar günümüze ulaşamamıştır.

Yine birinci ulusal mimari akımın etkisiyle tasarlanan: İzmir de Ege Palas, Eskişehir de Turing yapıları inşa edilir. Bursa da inşa edilen Çelik Palas da kaplıca oteli olma özelliği taşıyıp, sağlık ve dinlenme odaklı yapılan otel türünün ilk örnekleridir (Aslanoğlu, 2001).

Gelişen süreçte yeni demeler ile 1950’lilere gelindiğinde Tapan 1950’li yıllardaki ülkemizdeki mimarlık ortamını ve bu ortamın ürettiği simgesel yapıları: Dünyadaki 1950’ler modernizminin ülkemizdeki ilk örneklerinin İstanbul’da gerçekleştirildiğini belirterek. ABD’li SOM’in Sedad Hakkı Eldem’in de katkısıyla tasarladıkları (Şekil 8). İstanbul Hilton Oteli (1953) ile Nevzat Erol’un tasarımı İstanbul Belediye Sarayı (1953) bu yaklaşımın Türkiye’deki ilk uygulamalarıdır. Ayrıca Kızılay Emek İşhanı ülkemizdeki ticari ofis mekânı olarak tasarlanan ilk gökdelenidir (Tapan, 2007). Biçiminde sıralamaktadır.

Mimarlık Tarihçisi, Mimar, Prof. Dr. Afife Batur (1984). “1950’ ve 1960’lı yıllar arasındaki mimarlık tarihimizde kırılma noktaları yaratan simgesel konaklama yapılarını 1984 de yayınlanan Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi içerisinde yer alan Cumhuriyet Döneminde Türk Mimarlığı yazısında detaylandırarak sıralamaktadır bu sıralamada: Eskişehir Porsuk Oteli (Orduevi) (Vedat Dalokay, 1956), İstanbul’da Çınar Oteli (Rana Zipci, Ahmet Akın, Emin Ertan), 1959 İzmir Büyük Efes Otelinin (Paul Bonatz, Fatin Uran, 1959) 1950’ler modernizminin en karakteristik örnekleri arasında olduğunu belirterek katı rasyonel anlayıştaki uluslararası üslubun batı dünyasından yöneltilen eleştirilerin ülkemizde de karşılık bulduğunu (Batur, 1984). Saptamaları ile dönemin mimarlık ortamını anlatmaktadır.



Şekil 8. ABD’li SOM’in Sedad Hakkı Eldem’in de katkısıyla tasarladıkları İstanbul Hilton Oteli (Salt Araştırma, 2023).

Konaklama türlerinden birisi de tamamlayıcı sağlık hizmeti, tedavi ve rehabilitasyon amaçlı yapılan sağlık turizmidir. Anadolu’da antik çağdan beri sağlık, güzellik ve terapi sağladığı düşünülen şifalı suların bulunduğu termal merkezleri bulunmakladır. Günümüzde Sağlık Bakanlığının işletmesinde bulunan birçok tesis bulunmaktadır. Yalova Termal Kaplıcaları da bu merkezlerden birisidir. Sultan Abdülmecid’in imar ettirdiği Yalova Termal Kaplıcaları eklenen köşkler ve banyolar ile döneminin önemli bir merkezi olmuş Atatürk’ün de ziyaret ettiği kaplıca önemini günümüzde de korumaktadır.

1960’tan sonra yol üzeri konaklama mekanları ve tatil köyü kavramları da toplumsal hayata girer ve karşılık bularak günümüzdeki tatil köylerinin temelleri atılır. 1980-2000 arasında ise özetle Bursa Kervansaray Otel, Vakıf Sapanca Otel, İstanbul Swisotel, Sheraton İstanbul Maslak, Hyatt Regency, Klassis Resort Golf Kulübü ve Otel, Peritower Otel, Ulusoy Tatil Köyü bu dönemdeki başlıca turizm yapıları örneklerindendir.

SONUÇ

İnsanlık var olduğundan beri doğanın içerisinde ve yaşamın sürekliliği için doğanın şart ve koşullarına uygun hareket edilmesi gerektiğini öğrenerek doğanın verdiklerine karşın ürettiği pratiklerle kendi kültürünü oluşturarak yaşantısını sürdürmüştür. Avcılıktan tarım toplumuna geçiş insanlık tarihinin önemli bir kırılma noktasıdır ve bu geçiş insanlığın refahı ile yaşam koşullarını değiştirmiştir. Tarım devriminde toprağı ekip biçen, üreten insanlık yaşadığı coğrafyayı imar ederek barınma gereksinimini gidermiş ve medeniyetini inşa etmiştir.

Doğa ile mücadele içerisinde olan insan yapılı çevresini de bu mücadelenin bir parçası haline getirmiştir. Tasarımcı ve mühendisin olmadığı ilk yaklaşımlarda yerel değerler, yaşam biçimi ve ait olduğu coğrafyadaki malzemeyi kullanmıştır. Halk mimarlığı ya da vernaküler mimarlık olarak adlandırılan bu sistemde doğa yapılı çevrenin bir parçası yapılı çevrede yani mimari, doğanın içerisinde bütünleşen bir yaklaşım ile ele alınmıştır. Oluşabilecek afetler öğrenilen pratiklerle önlenmeye çalışılmış bu bağlamda dersler çıkarılmış gelenek geleceğe taşınmaya çalışılmıştır.

Üretim, ürettiğinden fazlasını satma bilinci ticareti geliştirmiş başlangıçta ticari amaçlı başlayan bir yerden başka bir yere gitme eylemi daha sonra dini merkezlerin oluşmaya başlaması ve orduların sefere çıkması ile de mimari mekanların gelişmesini tetiklemiştir. Önemli ticaret yolları üzerinde bulunan Anadolu da antik dönemden beri konaklayan kitleler için mekânsal çözümler inşa edilmiş ve bir önceki kültürden de etkilenilmiştir. Bu çalışmada başlangıçtan günümüze ana hatlarıyla Anadolu topraklarında konaklama yapılarının izleri sürülmüştür.

Teşekkür ve Bilgi Notu

Bu makale, T.C Haliç Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Mimarlık Ana Bilim Dalı'nda devam eden doktora tezinden üretilmiştir.

Makalede, ulusal ve uluslararası araştırma ve yayın etiğine uyulmuştur. Çalışmada Etik Kurul izni gerekmemiştir.

Çıkar Çatışması Beyanı

Yazarlar herhangi bir çıkar çatışması olmadığını beyan etmektedirler.

Araştırmacıların Katkı Oranı Beyan Özeti

Yazar makaleye katkı sağlamış olduğunu beyan etmektedirler.

KAYNAKÇA

- Altun, A. (1988). *Ortaçağ Türk mimarisinin anahatları için bir özet*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Aslanoğlu, İ. (2001). *Erken cumhuriyet dönemi mimarlığı 1923-1938*, Ankara: ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları.
- Barutçugil, İ. S. (1984). *Turizm işletmeciliği*, Bursa: Uludağ Üniversitesi Yayınları.
- Batur, A. (1984). *Cumhuriyet döneminde Türk mimarlığı, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* (ayrı bs.1380-1420.ss), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Bilgin, İ. (1996). *Anadolu'da modernleşme sürecinde konut ve yerleşme, tarihten günümüze Anadolu'da konut ve yerleşme*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Devellioğlu, F. (2004). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*. Ankara: Aydın Kitapevi.
- Duymaz, A. Ş. (2003). II. Abdülhamid dönemi imar faaliyetleri. (Doktora tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta). Erişim adresi: <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Eryavuz, A. Ş. (2022). “Kervansaray” Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi. (Cilt 25, ss. 299-302). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Eski İstanbul Fotoğrafları Arşivi, (2023). Haydarpaşa gar binası. Erişim adresi (21 Kasım 2023): <http://www.eskiistanbul.net/tag/haydarpasa-gari/>.
- Göney, S. (1975). *Büyük Menderes Bölgesi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Gülenaz, N. (2011). *İstanbul*. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Güran, C. (1978). *Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi*. İstanbul: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını.
- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğunda menzil teşkilatı hakkında bazı mülahazalar. *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*. 02(02).

- Kayın, E. (2000). *İzmir oteller tarihi*. İzmir: İzmir Büyükşehir Belediyesi Kent Kitaplığı
- Keleş, B. (2018). Anadolu’da, kara ve deniz yolları üzerinde gelişen bazı önemli ticaret merkezleri (Antalya-Kayseri-Sivas-Sinop ve Samsun), *Jass Studies-The Journal of Academic Social Science Studies*, 68 (I) 2018, 341-354. Doi number:<http://dx.doi.org/10.9761/JASSS7563>,
- Milli Saraylar. (2023). Ankara Palas. Erişim adresi (21 Kasım 2023): <https://www.millisaraylar.gov.tr/>.
- Jasink, A. M. (1991). Hittite and Assyrian routes to Cilicia. *Anatolia Antiqua*. 1(1), 253-259.
- Sakaoğlu, N. (1989). 18. yüzyılda İstanbul evleri ve sorunları, *Tarih ve Toplum Dergisi*. 70 (70).
- Salt Araştırma. (2023). ABD’li SOM’in Sedat Hakkı Eldem’in de katkısıyla tasarladıkları İstanbul Hilton Otel. Erişim adresi (22 Kasım 2023): <https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/199241>.
- Şener, B. (2009). *Konaklama işletmelerinde önbüro yönetimi*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Sönmez, Z. (1989). *Başlangıçtan 16. Yüzyıla kadar Anadolu Türk-İslam Mimarisinde Sanatçılar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Tanyeli, U. (1997). *Anadolu Selçuklu mimarlığı ve sanatı*. *Eczacıbaşı Ansiklopedisi*. (Cilt 3, ss. 88-93). İstanbul: Yem Yayını.
- Tapan, M. (2007). *Uluslararası üslup: Mimarlıkta liberalizm, modern Türk mimarlığı*. Ankara: TMMOB Mimarlar Odası.
- Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, modernite ve Türkiye’nin kent planlama tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Umur, Z. (1999). *Roma hukuku ders notları*, İstanbul: Beta Yayınları.
- Yiğit, İ. (2008). “Ribat”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt 35, ss. 76-79). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- XI ve XIII. yüzyıllarda Anadolu’da ekonomik hayat. (2023). Anadolu Selçuklu dönemi ulaşım yolları. Erişim adresi (21 Kasım 2023): <http://tarih.tumders.com/xi-xiii-yuzyillarda-anadoluda-ekonomik-hayat.html>.

SUMMARY

It is known that the physical universe is not suitable for human life, and that the sciences that are sheltered in ready-made caves and pits in nature are separated into logistics experiences as the atmospheric conditions mature and improve, and that he observes other living creatures in nature and shapes his own life expansion with these teachings he teaches.

The priority of the sciences that produced the first shelter was to ensure the expansion of themselves and their surroundings from the outside world into the inner spaces. However, it is always taken into consideration with the findings obtained that thanks to the experiences gained over time, the flow of life makes sense, new production techniques, production of materials suitable for construction

technology, those who learn to cope with service and physical conditions, and those who produce in places that meet their daily capacities.

In addition to the forms of production such as agriculture and animal husbandry, humanity has also begun to establish initiatives and communications in this field by learning activities such as trade that can transform what it produces into economy.

In this context, the shopping system formed by exchanging the surplus of what is produced revealed the concept of market and this system gradually transformed into public spaces. This initiative, which started with selling the product and buying the needs with the inclusion of money in the system, also revealed the desire and necessity to build architectural building groups that can serve the spatial needs of the people and their passengers who will carry out this action. Nowadays, building groups have begun to be built to meet the daily needs of people traveling from one place to another, to ensure their safety, and to allow their passengers to rest.

Over time, with the opening of important trade routes, accommodation structures began to emerge on these routes. Of course, in the course of time, the living conditions of humanity improved and these areas where accommodation took place continued to develop by being equipped according to the comfort conditions of the people of the period.

In addition to the development of trade, humanity has included the concepts of holiday and travel among its daily needs, with the discovery of new places, the curiosity of developing attractions and the formation of new social layers. Relocations for the purposes of health, trade, worship, education, knowledge transfer, exploration and recreation have determined the form and comfort conditions of the architectural structures in the places where accommodation takes place.

Architecture is a discipline that is parallel and continuous with the development of humanity. After meeting its individual space needs, humanity, which built its shelter, also built its religious, military, political and monumental structures according to the culture it developed for its social needs. Therefore, the developing built environment and the spatial reflections of changing and improving living conditions have been accepted as indicators of the development of societies.

While architecture, which continues and develops with the breaking points of human history, develops rapidly with new building groups and construction systems, it has also developed approaches to protect the material heritage areas of past periods in order to preserve the continuity of cultural heritage. The space production system, which has reached the 21st century with tradition, future discussions, styles and experiments that have broadened the horizons of architecture with

technical and technological developments, has transformed user expectations into a human-centered approach, supported by technology.

Before talking about the concept of accommodation, we should explain the action travel made by the people staying. Travel is defined as a journey, a trip. Staying is defined as stopping somewhere during the journey and staying temporarily for a while. The same dictionary also refers to people who perform these actions as rest, entertainment, seeing, recognition, etc. A person who goes on a trip for these purposes is called a tourist, which is a name that comes into our language from French, meaning traveler, wanderer, voyager. Therefore, the act of accommodation directly defines the place, and this place is described by architectural building groups such as inns, caravanserais, motels, camping areas and hotels from past to present. Accommodation buildings are located right next to intersecting arteries, main roads or attractions.

Accommodation is not the only priority of a person traveling from one place to another. Travel can last a day, so there are places to meet the daily needs of the person traveling without accommodation. Staying is not just an action for sightseeing purposes. For this reason, there are multiple types of accommodation.

Anna Margherita Jasink, who has researched on Aegean civilizations and the Hittites, points out the development of the historical roads of Anatolia and the existence of an advanced and protected road system between the Hittites and Assyrians. It is stated in many sources that the safety and maintenance of the roads in the Anatolian lands, which remained under Roman rule for many years, were ensured. The historical, cultural, demographic and architectural face of Anatolia, which has been a center of civilization since ancient times, changed when the Turks began to settle in these lands from the 10th century. The Seljuks also took measures in this regard by encouraging trade.

When the Ottoman period began in Anatolia, a rich road network was established. Ottoman civilization created material culture areas in many centers in Anatolia. These centers are connected to each other with construction activities such as roads, bridges and ports.

Westernization movements during the Ottoman period gained momentum with the declaration of the Tanzimat Edict in the 19th century and turned into official state policy. II. The prominent works of the construction activities of the Abdulhamid period are: Berlin-Baghdad Railways project.

While the Ottoman Empire, which was defeated as a result of the First World War, was wanted to be divided and shared by the victorious powers, the war of independence that started under the leadership of Mustafa Kemal was won, the current borders of Anatolia were drawn and the Republic of Turkey

was established. He undertakes construction activities by making moves that capture the era of republican ideology.

The Roman period begins with the end of the central kingdoms in Anatolia. Since the Romans dominated the Mediterranean basin during this long period of domination, they built roads that were quite advanced for their time in order to move their armies easily.

The plan of the accommodation facilities in the Roman period was square or rectangular, two-storey, and the rooms were designed and built by positioning them around the courtyard. There are also dining rooms, stables and some areas for trading around the courtyard.

With the division of Rome into two, the Byzantines, called Eastern Rome, added new roads to the roads taken over from the Romans. During the Byzantine period, when Christianity became official, buildings were built for the accommodation of wandering monks.

It is also known that structures such as mosques, palaces, madrasahs and caravanserais, which constitute the built environment within the settled order, were built in the Central Asian Turkish States established after the adoption of Islam. Caravanserais are structures built in stopping areas on the roads where commercial activity takes place, both to rest those moving in caravans. Caravanserais have a planning consisting of porticos surrounding the inner courtyard on the ground floor and rooms lined up behind a gallery on the upper floor.

During the Ottoman period, mansions, pavilions and palaces were also used as accommodation places for diplomatic visits. Heads of state and diplomatic representatives of the period were hosted in Yıldız and Beylerbeyi palaces and Küçüksu Pavilion. With the Sirkeci Station opened in 1890 in Payitaht Istanbul, which joined the European railway network, Eminönü, Sirkeci and its surroundings became a trade center and inns were built in this region. With the accelerated westernization movements in the Ottoman Empire in the 19th century, new building groups with western styles and functions began to emerge in Payitaht Istanbul, especially in Pera, which was the center of Westernization.

Ankara Palace, which will be an important place of Turkish political life, is built to accommodate MPs and diplomats in Ankara, the administrative center of the national struggle.

As Ankara became the capital, its population increased because of migration, housing became a significant problem, and houses were built to fill the housing deficit.

Stating that the architectural environment in our country and the symbolic structures produced by this environment in the 1950s, with new expressions in the developing process: Stating that the first examples of the 1950s modernism in the world in our country were realized in Istanbul. The Istanbul

Hilton Hotel, designed by the US SOM with the contribution of Sedat Hakkı Eldem, is their first application. One of the accommodation types is health tourism for complementary health services, treatment and rehabilitation purposes. There are thermal centers in Anatolia with healing waters thought to provide health, beauty and therapy since ancient times. After 1960, the concepts of roadside accommodation and holiday villages entered social life and found a response, laying the foundations of today's holiday villages.

