



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Türk Halkbilimi Anabilim Dalı

BİR MADDİ KÜLTÜR ÇEVRESİ OLARAK ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI

Doğan Bekir BİLGE

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2024

BİR MADDİ KÜLTÜR ÇEVRESİ OLARAK ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI

Doğan Bekir BİLGE

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Türk Halkbilimi Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2024

KABUL VE ONAY

Doğan Bekir Bilge tarafından hazırlanan “Bir Maddi Kùltùr Çevresi Olarak Eskişehir Eski Otogarı” başlıklı bu çalışma, 15.12.2023 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jùrimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof. Dr. Abdulselam ARVAS (Başkan)

Prof. Dr. Özkul ÇOBANOĞLU (Danışman)

Prof. Dr. Mete TAŞLIOVA (Üye)

Doç. Dr. Şirin YILMAZ (Üye)

Doç. Dr. Zehra KADERLİ (Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof.Dr. Uğur ÖMÜRGÖNÜLŞEN

Enstitü Müdürü

YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan **“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”** kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir. ⁽¹⁾
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ay ertelenmiştir. ⁽²⁾
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir. ⁽³⁾

10/01/2024

Doğan Bekir BİLGE

¹“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”

- (1) Madde 6. 1. Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez **danışmanın** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.
- (2) Madde 6. 2. Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez **danışmanın** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulunun** gerekçeli kararı ile altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.
- (3) Madde 7. 1. Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, **tezin yapıldığı kurum** tarafından verilir *. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, **ilgili kurum ve kuruluşun önerisi** ile **enstitü** veya **fakültenin** uygun görüşü üzerine **üniversite yönetim kurulu** tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.
Madde 7.2. Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.

* Tez **danışmanın** önerisi ve **enstitü anabilim dalının** uygun görüşü üzerine **enstitü** veya **fakülte yönetim kurulu** tarafından karar verilir.

ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Prof. Dr. Özkul ÇOBANOĞLU** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

Doğan Bekir BİLGE

TEŞEKKÜR

Aydın fikirleri, engin bilgisi ve sonsuz desteğiyle tez çalışmamda yolumu aydınlatan, saha çalışmam sırasında her zaman varlığını hissettiğim değerli danışman hocam Prof. Dr. Özkul ÇOBANOĞLU'na en içten teşekkürlerimi sunarım. Tez çalışmam sırasında yardımlarını esirgemeyen değerli hocam Doç. Dr. Şirin YILMAZ'a teşekkürlerimi sunarım. Görüşleriyle çalışmamı destekleyen Prof. Dr. Abdulselam ARVAS ve Prof. Dr. Mete TAŞLIOVA'ya ayrıca teşekkür ederim.

Ders dönemim ve araştırma sürecimde bilgilerinden faydalandığım, bana her zaman kapılarını açan hocalarım Prof. Dr. Nebi ÖZDEMİR'e, Prof. Dr. Gülay MİRZAOĞLU SIVACI'ya, Prof. Dr. Metin ÖZARSLAN'a, Prof. Dr. Gülin ÖĞÜT EKER'e, Doç. Dr. Zehra KADERLİ'ye, Dr. Öğr. Üyesi Pınar KARATAŞ'a teşekkürlerimi sunarım. Zorlandığım her adımda beni yalnız bırakmayan, vaktini ve desteğini esirgemeyen değerli çalışma arkadaşım Arş. Gör. Yiğit ATEŞGÜL'e teşekkürlerimi sunarım. Bugünlere gelmemi sağlayan, hayatımda iz bırakan bütün hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Başta annem Nihal BİLGE ve babam Uğur BİLGE olmak üzere bu uzun süreçte maddi, manevi desteğini asla esirgemeyen, her zaman yanımda olan BİLGE ve YURDAER ailelerine teşekkürlerimi sunarım. Sağlık problemleri ile uğraştığım zorlu dönemde gece gündüz fark etmeksizin yanımda olan dostlarıma teşekkürlerimi sunarım. Saha çalışmam sırasında vaktini, bilgilerini hatta yeri geldiğinde sofrasını paylaşan aydın Eskişehir halkına, değerli eski otogar bölgesi esnafına, tez çalışmama katkılarından dolayı Eskişehir Büyükşehir Belediyesi personelleri ve Eskişehir Tepebaşı Belediyesi Başkanı Dt. Ahmet ATAÇ'a teşekkürlerimi sunarım. Tez çalışmamda kullandığım verilerin temininde yardımcı olan Sarar Şirketler Grubu'na, Sarar Şirketler Grubu'nun Protokol Müdürü Alaattin ÇOBAN ve Sarar Şirketler Grubu'nun Mimari Ofis Proje Sorumlusu Nuran IŞIK'a teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

BİLGE, Doğan Bekir. *Bir Maddi Kültür Çevresi Olarak Eskişehir Eski Otogarı*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2024.

İnsan, tarihsel süreçteki varlığı boyunca içinde yaşadığı doğa ve çevreyle her zaman etkileşim hâlinde olmuştur. İnsanlar, doğayı ve çevresini anlamlandırmaya çalışmış, çeşitli yöntem ve teknolojilerle ona hükmetmiş, onun sayesinde tüketmiş ve üretmiştir. İnsanlar, içerisinde yaşadıkları doğaya mitler, destanlar, dinler, hikâyeler vb. unsurlar ile çeşitli sözlü ve yazılı kültür ortamında yarattıkları ürünler ile anlamlar yüklemişlerdir. Sözlü ve yazılı kültür ürünlerinin yanı sıra insanın kültürel ediniminin doğayla fiziksel temasını sağlayan, doğa-insan ilişkisinde en önemli rolü oynayan unsurlardan biri maddi kültür ürünleridir. İnsanın yarattığı/yaşattığı ve taşıdığı kültür unsurlarını araştıran bir disiplin olarak halkbiliminin araştırma sahalarından birini de maddi kültür ürünleri oluşturmaktadır. Maddi kültür ürünlerini arkeolojik kazılarda keşfedilen nesneler veya donuk bir biçimde kültürün içinde var olan nesneler olarak değerlendirmemek gerekir. İnsanın yarattığı, kendisinin ve içinde yaşadığı toplumun yaşam şeklini, davranışlarını, felsefesini ifade eden anlamlı her bir nesne; mutfak ürünleri (yemek, tatlı vb.), alet-gereçler, barınaklar (ev, çadır vb.), giyim-kuşam ürünleri, endüstri ürünleri, zanaat ürünleri, kamusal mekânlar vb. maddi kültür unsurları, araştırmacılara önemli halkbilimsel veriler sunan kaynaklardır. Maddi kültür araştırmaları, halkbilimi, tarih, coğrafya, arkeoloji, psikoloji, antropoloji, etnoloji, sanat tarihi vb. birbirinden farklı birçok disiplinin çalışmalarında önemli bir konuma sahip olduğu için maddi kültür araştırmaları içerisinde de zamanla farklı yaklaşım ve araştırma yöntemleri geliştirilmiştir. Bu yöntem ve yaklaşımların en önemli örneklerinden biri Amerikalı Halkbilimci Henry Glassie'nin geliştirdiği araştırma ve değerlendirme yöntemidir. Henry Glassie, geliştirdiği yöntemde, maddi kültür ürünlerinin yapısı ve işlevinin yanı sıra bağlamlarını da oldukça detaylı bir şekilde analiz etmektedir. Çalışmamızda; maddi kültür, Henry Glassie'nin maddi kültür kavramına yaklaşımı ve Henry Glassie'nin maddi kültür araştırmaları sırasında kullandığı araştırma ve değerlendirme yöntemi hakkında bilgiler verilmiştir. Eskişehir'deki Yunus Emre Caddesi üzerinden bulunan, 1963 yılından 2023 yılına kadar varlığını sürdüren -bugün bilinen adıyla- "Eski Otogar Binası", Henry Glassie'nin söz konusu yaklaşım ve araştırma/değerlendirme yöntemleri çerçevesinde incelenip, değerlendirilmiştir.

Anahtar Sözcükler

Halkbilimi, maddi kültür, Eskişehir, eski otogar, Henry Glassie.

ABSTRACT

BİLGE, Doğan Bekir. *Eskişehir Old Bus Station As a Material Culture Environment*, Master's Thesis, Ankara, 2024.

Throughout its historical existence, human beings have always interacted with the nature and environment in which they live in. Humans, trying to make sense of nature and its environment, have dominated it with various methods and technologies, consumed and produced thanks to it. People have attributed meanings to the nature they live in with myths, epics, religions, stories, etc., and the products they created in various oral and written cultural environments. In addition to oral and written cultural products, material culture products are one of the elements that provide physical contact of human cultural acquisitions with nature and play the most important role in the nature-human relationship. As a discipline that investigates the cultural elements created/kept alive and carried by humans, one of the research fields of folklore is material culture products. Material cultural products should not be considered as objects discovered in archaeological excavations or as objects that exist within the culture in a dull way. Every meaningful object created by humans that expresses its lifestyle, behavior and philosophy of themselves and the society they live in like material culture elements such as cuisine (food, desserts, etc.), tools, shelters (houses, tents, etc.), clothing products, industrial products, craft products, public spaces, etc. are sources that provide important folklore data to researchers. Since material culture research has an important position in the studies of many different disciplines such as folklore, history, geography, archaeology, psychology, anthropology, ethnology, art history, etc., different approaches and research methods have been developed over time within material culture research. One of the most important examples of these methods and approaches is the research and evaluation method developed by American folklorist Henry Glassie. In the method he developed, Henry Glassie analyzes the structure and function of material culture products, as well as their context, in great detail. In our study; Informations are given about material culture, Henry Glassie's approach to the concept of material culture, and the research and evaluation method. The "Old Bus Station Building" -as it is known today- located on Yunus Emre Street in Eskişehir, which existed from 1963 to 2023, was examined and evaluated within the framework of Henry Glassie's approach and research/evaluation methods.

Keywords

Folklore, material culture, Eskişehir, old bus station, Henry Glassie.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY	i
YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI.....	ii
ETİK BEYAN.....	iii
TEŞEKKÜR	iv
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii

GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: ESKİŞEHİR’İN TARİHÇESİ VE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI.....	10
1.1. ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI.....	20
1.1.1. Eskişehir Eski Otogarından Önce Bölgenin Durumu	20
1.1.2. Eskişehir Eski Otogarının Yapılışı.....	31
1.1.3. Eskişehir Eski Otogarının Taşınması	34
1.1.3.1. Nüfus, Kapasite ve Trafik Problemi.....	36
2. BÖLÜM: HENRY GLASSIE’NİN MADDİ KÜLTÜRÜ ARAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME YÖNTEMİ ÇERÇEVESİNDE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI	43
2.1. HENRY GLASSIE VE TARİH	44
2.2. HENRY GLASSIE VE MADDİ KÜLTÜR	45
2.3. HENRY GLASSIE’NİN MADDİ KÜLTÜRÜ ARAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME YÖNTEMİ.....	46
2.3.1. Henry Glassie’nin Maddi Kültürü Araştırma Yöntemi Çerçevesinde Bağlam ve Eskişehir Eski Otogarının Bağlamları.....	48
2.3.1.1. Yaratım Bağlamı ve Eskişehir Eski Otogarının Yaratım Bağlamı	49
2.3.1.2. İletişim Bağlamı ve Eskişehir Eski Otogarının İletişim Bağlamı	60
2.3.1.3. Tüketim Bağlamı ve Eskişehir Eski Otogarının Tüketim Bağlamı.....	69
2.3.1.4. Anlam ve Eskişehir Eski Otogarının Anlamı.....	125

2.3.1.5. Kavramsal Bağlam ve Eskişehir Eski Otogarının Kavramsal Bağlamı	135
2.3.1.6. Fiziksel Bağlam ve Eskişehir Eski Otogarının Fiziksel Bağlamı	136
2.3.2. İşlev ve Eskişehir Eski Otogarının İşlevi	141
2.3.3. Form ve Eskişehir Eski Otogarının Formu	144
3. BÖLÜM: ESKİŞEHİR ESKİ OTOGAR BİNASINA BÜTÜNCÜL BİR BAKIŞ.....	146
3.1. HANLARIN DÖNÜŞÜMÜ	146
3.2. ZAMAN YÖNETİMİ	168
3.3. ÖZEL OTOMOBİLLER.....	171
3.4. KÜLTÜREL DEĞİŞMELER ÇERÇEVESİNDE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARı.....	180
SONUÇ	195
KAYNAKÇA.....	199
EK 1. ORJİNALLİK RAPORU	207
EK 2. ETİK KURUL/KOMİSYON İZNİ	208

GİRİŞ

Halkbilimi arařtırmaları, 20. yūzyılın ortalarına kadar kırsal bōlgelerde yařayan halkın geleneklerini, sōzlū kōltūrū, geēmiřte yaratılmıř kōltūrel unsurları inceleyen bir bilim dalı olarak algılansa da halkbilimi ēalıřmalarına getirilen -bařta baēlam merkezli halkbilimi kuramları olmak ūzere- yeni yaklařımlar, yōntemler, kuramlar ile bu algı deēiřmiř ve halkbilimi disiplininin arařtırma alanları ōnemli ōlēūde geniřlemiřtir. Bu yeni yaklařım, kuram ve yōntemler ile halkbilimi, kırsal yařam ve geleneklerden ziyade aile, kōēūk gruplar, kent kōltūrū, maddi kōltūr, meslek kōltūrū, spor kōltūrū, mūzik kōltūrū, sinema, mimari, siyaset kōltūrū, akademik kōltūr, popōler kōltūr ve son 25 yılda hızla ilerleyen teknolojik geliřmelerin hayatımıza dahil ettiēi dijital kōltūr vb. iēinde insanı barındıran tōm alanları kapsayan ve arařtıran bir bilim dalı hāline gelmiřtir. Halkbilimi ēalıřmalarında gōrōlen bu kapsamlı deēiřim ve geliřim ile halkbilimi ēalıřmalarının kadrolarından biri olan maddi kōltūr arařtırmalarında da ōnemli geliřmeler gerēekleřmiřtir.

İnsan, tarihten gūnōmūze uzanan sūreēte, iēerisinde yařadıēı ēevre ile her zaman etkileşim hālinde olmuştur. Bu etkileşim, doēa-insan ilişkisini oldukēa ōnemli bir noktaya taşı mıştır. İnsan doēayı/ēevresini anlamlandırmaya ēalıřmıř, ēeřitli yōntem ve teknolojilerle ona hōkmetmiř, onun sayesinde hayatta kalmış, tōketmiř ve ūretmiřtir. Dolayısıyla doēa, insanın varlıēının yegāne kaynaēını oluşturmaktadır.

İnsanlar doēaya mitler, destanlar, dinler, hikāyeler vb. ēeřitli sōzlū ve yazılı kōltūr sahaları ēerēevesinde ūrettikleri ūrōnler ile anlamlar yōklemiřlerdir. Ūretilen sōzlū ūrōnlerin ve yazılı ūrōnlerin yanı sıra insan-doēa iliřkisinde ōnemli role sahip unsurlardan biri de insanın doēayla gerēekleřtirdiēi ve gerēekleřtirmeden var olamayacaēı fiziksel etkileřimdir. Bu fiziksel etkileřim ēerēevesinde insan, iēinde bulunduēu toplumun veya kendi iēsel dōnyasının fiziksel dōnya ile temasını saēlayan maddi kōltūr ūrōnlerini yaratmıřtır. Maddi kōltūr ūrōnleri, insanın veya toplumun dōnyayla gerēekleřtirdiēi etkileřimin anlamlandırıldıēı en ōnemli kaynaklardır. Maddi kōltūr ūrōnleri, toplumların yařadıēı doēal řartları (iklim, afetler, coērafya vb.), dōnyaya bakıř aēılarını (din, inanē, yaratılıř, mitoloji vb.), duygu durumlarını, ūretim ve tōketim aliřkanlıklarını, sosyoekonomik ve sosyokōltūrel durumlarını anlamak bakımından bilimsel ēalıřmalara ve bilim insanlarına ōnemli kaynaklar sunmaktadır. Bu baēlamda maddi kōltūr ūrōnleri, “bir ūlke veya belirli bir bōlge halkına ya da aralarında en az bir mōřterek faktōr bulunan bir toplumsal gruba iliřkin maddi ve manevi alanlardaki kōltūrel ūrōnleri ve onların canlı ve teatral bir dıřavurum řeklinde icra olunan gōsterimlerini konu edinen, bunları kendine ōzgō yōntemleriyle derleyen, sınıflandıran ve kuramsal olarak yorumlayan karřılařılan sosyal ve

toplumsal problemlerin çözümüne yönelik olarak uygulayan bir bilim olarak...” (Çobanoğlu, 2019:26) halkbilimi için önemli bir araştırma sahası olmaktadır.

Maddi kültür araştırmalarında uygulanmak üzere çeşitli yaklaşım ve yöntemler geliştirilmiştir. Maddi kültür araştırmalarına farklı bir yaklaşım ve yöntem geliştiren bilim insanlarından biri de Amerikalı halkbilimci Henry Glassie’dir. Henry Glassie, toplumun kullandığı anlamlı her bir nesnenin maddi kültür ürünü olarak değerlendirilebilmesi bakımından geliştirdiği yaklaşım ve bu ürünleri incelerken kullandığı yöntem açısından bilim dünyasına oldukça önemli bir bakış açısı sunmaktadır. Henry Glassie, maddi kültür ürünlerini incelerken; bu ürünlerin sahip olduğu işlevlerin ve yapısal özelliklerin yanı sıra ürünlerin sahip olduğu bağlamları da tespit ederek değerlendirmektedir. Maddi kültür çalışmaları, giyim-kuşam, mutfak ürünleri, mimari, araç-gereç, el sanatları vb. folklor unsurlarına dair incelemelerin gelişmesiyle, araştırma sahalarını genişletmiştir.

Henry Glassie’nin maddi kültür araştırma yönteminde bağlamlar, halkın bir maddi kültür ürünü ile kurduğu etkileşimler çerçevesinde oluşan unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bağlamlar, insanın maddi kültür ürünleriyle gerçekleştirdiği etkileşim sonucunda oluşan, birbiriyle ilişkili veya ilişkisiz birçok çağrışımla yaratılabilmektedir. Bu bakımdan, Edebiyat, Tarih, Antropoloji, Sosyoloji, Psikoloji, Felsefe, Etnoloji, Coğrafya, Etnografya, Arkeoloji, Hukuk, İlahiyat, Mimarlık, Sanat Tarihi, Sahne ve Gösteri Sanatları, El Sanatları, Giyim Tasarımı ve Kreasyon, İç Mimari, Şehircilik Çalışmaları, Gıda Mühendisliği, Endüstri Mühendisliği, Ziraat Mühendisliği, Veterinerlik, Eczacılık, Sinema Çalışmaları, Kadın Çalışmaları, Kütüphanecilik Bilimleri, Dilbilimi, Göstergebilim, İletişim Bilimleri (Çobanoğlu, 2019: 21) gibi birbirinden farklı pek çok disiplin ile ilgili alanlardaki malzemeden yararlanabilen halkbilimi disiplini, söz konusu bağlamları tespit edebilmek açısından oldukça önemli veriler sunarak çeşitli araştırma sahalarında varlığını göstermektedir. Bu derece geniş çaplı uygulama, araştırma sahasına sahip olan ve çok disiplinli bir yapıdan faydalanabilen halkbilimi için birbirinden farklı birçok tanım yapılmıştır. Dan Ben-Amos’un; folklorun tanımları, iyi bilinen bir masalın versiyonları kadar çok ve birbirinden farklıdır (Ben-Amos, 2003: 31) şeklindeki ifadesi, halkbilimi tanımlarının çokluğunu açıklamak açısından oldukça önemlidir.

Halkbilimi disiplininin, Almanya’da Grimm Kardeşler’in sözlü gelenekten derleyerek oluşturdukları “Ev ve Çocuk Masalları” adlı masal kitaplarını 1812 yılında yayınlamaları ve İngiliz William John Thoms’un icat ettiği, 1846 yılında Atheneum adlı dergide Ambrose Merton müstear adıyla yayınladığı “folklore” (folk=halk, lore=bilim) terimi olmak üzere iki farklı başlangıç tarihi yaygın olarak kabul edilmektedir. (Çobanoğlu, 2019: 25) William R. Bascom, halkbilimini sözlü kültür ortamında yaratılan, öğrenilen tüm ürünleri; halk edebiyatı,

halk sanatı, halk işleri, halk gereçleri, halk kıyafetleri, halk gelenekleri, halk inanışları, halk tıbbı, halk yemekleri, halk müziği, halk oyunları, halk eğlenceleri, halk konuşmaları vb. unsurları kapsayan, amacı “halkı öğrenmek” olan bir disiplin olarak tanımlamaktadır. (Bascom, 2004) Ziya Gökalp, Halka Doğru Dergisi’nde Halk Medeniyeti-I, Başlangıç adlı yazısında; her kavmin resmî medeniyet ve halk medeniyeti olmak üzere iki medeniyete sahip olduğunu ifade etmektedir. Ziya Gökalp folkloru; yazılı kaideleri olmayan ve sözlü kültür içerisinde yaşayan geleneksel medeniyeti araştıran bir bilim olarak “halkiyat” adıyla “içtimaiyatın” (toplumbilimi) halk medeniyetini inceleyen şubesi olarak tanımlamaktadır. (Gökalp, 1913) Sedat Veyis Örnek ise halkbiliminin; bir ülkenin, yöre halkının, etnik grubun yaşamının bütününe kapsayan ve temelinde o halkı oluşturan insanların ortak davranış kalıplarını, yaşama biçimlerini, belirli olaylar ve durumlar karşısındaki tavrını, çevresini ve dünyayı algılayışını açıklamak; geleneksel ve törensel yaşamı düzenleyen, zenginleştiren, renklendiren becerileri, beğenileri, yaratıları, töreleri, zamanımıza uzanan gelenek, görenek, adetler zincirini saptamak; bu kültürün atadamarlarını yakalayarak özgün ve çağdaş yaratmalar çıkarmak konusunda birinci dereceden önemi olduğunu ifade etmektedir. (Örnek, 1977:16) Umay Türkeş Günay halkbilimini, milli kültürü oluşturan pek çok unsurdan oluşan birikimin tarihî gelişim içinde bir milletin çeşitli grupları tarafından farklı ölçütlerde yaşanan verilerinin varyantlarına ve bu verileri inceleyen bilim dalına verilen isim olarak tanımlamaktadır. (Günay, 1987: 29) Özkul Çobanoğlu, halkbilimi veya “folkloristik” kavramını en geniş anlamda; insan davranışlarını ve geleneklerini çalışan, objesi olan insanı daha iyi anlamaya ve onun hakkında daha derin bir bilgiye kavuşmak amacıyla 19. yüzyıl başlarında ortaya çıkan bağımsız bir bilim dalı olarak tanımlamaktadır. (Çobanoğlu, 2019: 25) Halkbilimi disiplini ve Türk halkbilimi çalışmaları, Türk tarihi içerisinde yaklaşık 110 yıllık bir geçmişe sahiptir. Ancak bu durum, Türk kültürüne dair folklor ürünlerinin belgelenmesi ve derlenmesinin sadece 110 yıldır var olduğu anlamına gelmemektedir.

Türk kültürünü yansıtan folklor ürünleri sözlü kültür, yazılı kültür ve maddi kültür unsurları çerçevesinde var olmaktadır. Dolayısıyla, Türk folkloruna dair ürünler bilimsel bir araştırma sahası olarak halkbilimi disiplininin veya Türk halkbilimi çalışmalarının ortaya çıkmasından çok daha öncesinde var olmuştur ve var olmaya devam etmektedir. Çünkü kültür, insanın var olduğu her alanda yaşamakta veya insan tarafından değiştirilip dönüştürülerek, baştan yaratılarak varlığını sürdürmektedir. Kültür, halkbilimi araştırmalarının ana kaynağı olan “insan” ve “insanın yarattığı veya yaşattığı” kültür ürünlerinin ortaya çıkması için vazgeçilmez bir unsurdur. Sosyal, ticari, kültürel, siyasi, coğrafi vb. değişme ve gelişmelerin yaşanmasıyla şekillenen kültür; folklor ürünlerinin de yaratılmasını, çeşitlenmesini, değişmesini sağlamaktadır. Bu değişim ve üretim durumunu Tahir Alangu’nun; durmadan başka öğelerle

birleşen, yeni kompozisyonlara yönelen, değişen, bir yoldan ötekine intikal eden, yepyeni kılıklara giren hayatla beraber yürüyen bir varlık olarak tanımladığı “dinamik folklor” (Görür, 1971) kavramı çerçevesinde değerlendirmek oldukça önemlidir.

Halkbiliminin araştırma alanları arasında kentler, kentlerde yaşayan insanların çevresiyle, kentteki yapılar ve kent yaşamıyla kurduğu etkileşim de önemli bir araştırma alanı olmuştur. Göçler, savaşlar, ekonomi, siyaset, din, turizm, sanat, ulaşım, teknoloji, sağlık vb. kültür üzerinde oldukça etkili olan çeşitli dinamik unsurların etkisi ile kentlerin kendine özgü kültürleri oluşmakta ve değişip dönüşerek yaşamaktadır. Bu bakımdan, folklorun kent kültüründeki dinamik yapısı oldukça dikkat çekicidir. Bu değişim ve dönüşüm çerçevesinde konusu kültür olan ve millî kültür unsurlarını araştıran halkbilimi disiplini, kültür değişmelerine paralel olarak araştırma sahalarını genişletmiştir. Sözlü kültür çağından yazılı kültüre ve sonrasında bilgisayar çağına geçen kültürün tarihi akışında halkbilimi araştırmalarına konu olabilecek malzeme ise daima insanlık tarafından üretilmektedir. Bu bakımdan, kültürün dinamik sürecine paralel olarak folklor da dinamik bir yapıya sahip olmakta ve sürekli yenilenen (Günay, 1987) bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

İnsanın etkileşim hâlinde olduğu kent, kent mekânları veya kent mekânları içindeki insan iletişimi kültürün yaşatılması veya yaratılması açısından önem taşır. Alan Dundes, halkı sadece köylü toplum ya da kırsal gruplardan ibaret gören dar bir halk kavramının; şehirde yaşayanların halk olmadığı, dolayısıyla da onların bir folklorunun olmayacağı sonucunu doğuracağını ifade etmektedir. Dundes’a göre aynı derecede mantığa aykırı bir görüş ise folklorun asırlar önce yaşamış bir halk tarafından yaratılan, bugün sadece parçalar hâlinde yaşayan kalıntılardan ibaret olduğu görüşüdür. Bu yanlış görüşe göre ise bugünün halkı yeni bir folklor oluşturamamakta, hatta bu durumun aksine çağdaş halk, folkloru giderek unutmaktadır ve yakın zamana kadar da folklor tamamıyla kaybolup gidecektir. (Dundes, 1965) Alan Dundes’in bu konudaki görüşü, folklorun dinamik yapısı ve kentlerdeki varlığı konusundaki görüşümüzü destekler niteliktedir. Bir kültürel mekân olarak kent, kentlerdeki yapılar, insan birbirlerini sürekli olarak değiştiren, dönüştüren dinamik bir yapıyı ortaya koymaktadır. Kent folkloru; trafik, apartman hayatı, eğlence kültürü, sosyal etkinlikler, kültürel etkinlikler, turizm, resmî kurumlar, otogarlar, havaalanları, okullar, üniversiteler, hastaneler, ticaret merkezleri, meslek grupları vb. unsurlar aracılığıyla, kent yaşamıyla etkileşim içerisinde bulunan halk tarafından, birbirinden farklı mekân ve gruplar içerisinde üretilmekte ve yaşatılmaktadır. Çalışmamızın konusunu oluşturan Eskişehir eski otogar binası gibi kamusal alanlar, söz konusu etkileşim ve ilişkinin etkisinin oldukça yoğun, sürekli ve açık bir şekilde gözlemlenebildiği mekânlardır.

Çalışmamız çerçevesinde dikkat edilmesi gereken en önemli hususlardan biri; insan-kent-kültür ilişkisiyle yaratılan; insanların deneyimleri, duyguları, kenti algılayış biçimleri, kentle kurdukları ilişki vb. halkbilimsel unsurların çağrışımlarla desteklenen “bağlamsal” bir yapıya sahip olduğudur. Bu sebeple insan-kültür-kent ilişkisinde yaratılan halkbilimsel unsurlar toplumun yaşam biçimi, hayat görüşü, sosyoekonomik ve sosyokültürel durumuyla doğrudan ilişkilidir. Başka bir deyişle, kent kültürünün yaratılması, yaşatılması ve değişmesi; insanın kentlerle ve kent mekânlarıyla kurdukları ilişkileri, bu ilişkilerin içerisinde şekillenen çağrışımların ve bağlamların bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Halkbilimi disiplini “insanı”, “insanın yarattığı veya yaşattığı kültürel birikimleri” çeşitli yöntem ve teorik yaklaşımlarla araştırıp değerlendirmesi bakımından; kentlerde yaratılan veya yaşatılan kültürü de bir araştırma sahası olarak bünyesinde barındırmaktadır.

Türkiye’de kent folkloru alanındaki çalışmaların başlangıcı çok eski tarihlere dayanmamaktadır. Türk tarihinde kent folkloru unsurlarını barındıran kayıtlar ve eserler çok eski zamanlara kadar tarihlenebilse de bu eserler, bilimsel bir “halkbilimi araştırması” niteliğini taşımayan halk kültürü unsurlarını derleme çalışmaları niteliğindedir. Yine de bu kaynaklar dönemin kent kültürünü günümüze ulaştırabilmesi açısından oldukça önemlidir. Kent kültürünün araştırılmasının gerekliliğini anlayabilmek açısından Türkiye’de kırsalda ve kentlerde yaşayan halkın nüfus verilerini incelemek önemlidir.

Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk resmî nüfus sayımı 28 Ekim 1927 tarihinde yapılmış ve bu sayım sonucunda Türkiye’nin toplam nüfusu 13,648,270 olarak tespit edilmiştir. Bu sayım sonrasında yapılan analizlerden elde edilen verilere göre toplam nüfusun %24,2’si merkezlerde ve şehirlerde, %75,8’i ise köylerde yaşamaktadır (Umumî Nüfus Tahriri, 1929). Türkiye’nin 2022 yılındaki Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi’nden elde edilen verilere göre ise bu oranın %93,4 şehirli nüfus, %6,6 köylü nüfus olarak değiştiğini görmekteyiz. (TÜİK, 2023f) Bu oranlar, Türkiye’nin nüfusunun köylerden kentlere yoğun bir biçimde göç ettiğinin göstergesidir. Aynı zamanda, çalışmamız açısından önemli yıllar olan 1963, 1980, 1994 yıllarındaki Türkiye nüfusuna ilişkin verilere ise 1965, 1980, 1990 yıllarında yapılan nüfus sayımları aracılığıyla ulaşılabilmektedir.

1965 yılındaki nüfus sayımına göre Türkiye’de halkın %34,4’ü şehirlerde, %65,6’sı köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023f) 1980 yılındaki nüfus sayımına göre Türkiye’de halkın %43,9’u şehirlerde, %56,1’i köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023f) 1990 yılındaki nüfus sayımına göre Türkiye’de halkın %59’u şehirlerde, %41’i köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023f) Böyle bir göç ve kentleşme ortamında, kültürün kentlerde değişip, dönüşmesi veya baştan yaratılması kaçınılmaz bir sonuç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Göçler ve kentleşme çeşitli sosyal, ticari, kültürel değişimlere de sebep olmuştur. Bu değişimler halk yaşamı, halk kültürü, çeşitli sanat alanlarında (özellikle sinema, edebiyat, müzik) kendini göstermiştir. Bu değişimlerin en dikkat çekici unsurları olarak; göç, köylünün kentin modern yaşamına uyum sağlamakta çektiği sıkıntılar, köylünün kentin yapısını anlamaya çalışması, kent kültürü, modernleşme, modernleşme kaygısı, gurbet kavramı vb. unsurlar 1950-2000 yılları arasındaki sinema filmlerine ve halk müziğine açık bir şekilde konu olmuştur. Bu değişimler, özellikle batıyı model alan kültürel değişimlerin uygulandığı mekânlar olan kentler bağlamında ve Türk halkının folklor ürünlerini ne şekilde taşıdığı, değiştirdiği, yok ettiği veya baştan yarattığı çerçevesinde değerlendirilebilir.

Türk halkbilimi çalışmaları içerisinde kent folkloru araştırmaları, genç bir araştırma sahasıdır. Dolayısıyla, Türk halkbiliminin daha çok kırsal, yerel veya geleneksel folklor unsurlarını derlemek ve araştırmak amaçlı bir anlayıştan, disiplinler arası nitelikte kültür bilimine/yaşam kültürü bilimine dönüşerek kent kültürü ürünlerinin yaratılış ve değişim süreçlerini incelediği, araştırdığı bir anlayışa geçişi de geç olmuştur. (Özdemir, 2017: 492) Kırsaldaki gelenekleri, kültürü araştırmak ve derlemek elbette sorun teşkil edecek bir durum değildir. Ancak Türk kültürünü köylerdeki veya kırsaldaki yöresel halk kültürü ürünlerine dair pek çok unsur içeren donuk bir yapı olarak incelemek, günümüzde hâlâ değişmekte ve gelişmekte olan Türk kültürünün canlılığını gözden kaçırmak anlamına gelmektedir. Bu nedenle, yerel ve kırsal halk kültürü ürünlerini derleme ve araştırma çalışmalarının yanı sıra çağdaş halk kültürü çalışmalarına (kent kültürü, dijital kültür, popüler kültür vb.) da yoğunlaşmak oldukça önemlidir.

İnsanlık tarihinin başlangıcından bugüne değin çeşitli yerleşim yerleri içinde yer alan kentler, tarihsel süreç içerisinde büyük değişimlere uğramış, yıkılmış, taşınmış veya yeniden inşa edilmiştir. Tarih boyunca toplumsal yaşamda süreklilik arz eden değişim, kent mekânlarını da kaçınılmaz olarak etkisi altına almıştır. Bu bağlamda, “kentler ve kentlerdeki mekânlar” ayrı bir araştırma sahası olarak ele alındığında; toplumsal ölçekte gerçekleşen sosyoekonomik ve sosyokültürel yaşamın veya değişimlerin izlerini tespit etmek açısından bilim insanlarına oldukça önemli veriler sunmaktadır. Bu nedenle, tez çalışmamızda Batılılaşan, sanayileşen, çağdaşlaşan ve modernleşen bir Türkiye’nin yapısal anlayışı ile inşa edilen Eskişehir eski otogarını bir maddi kültür ürünü olarak ele aldık ve değerlendirdik. Köyden kente göçün ve kentleşmenin yoğun bir biçimde yaşandığı dönemde inşa edilen bu yapı Türk kültürünün ve kültürel değişimlerin tespiti açısından oldukça önemli halkbilimsel veriler sunmaktadır.

Eskişehir; coğrafi konumu, yaşamaya elverişli iklimi, önemli ulaşım, göç ve ticaret yollarının kavşağında bulunması, 19. yüzyılın sonlarında kurulan Bağdat ve Anadolu Demiryolu’nun bir

durağı olması, Türkiye’de kara yollarının kesiştiği önemli bir durak olarak işlev görmesi, pek çok farklı kültürü bir arada barındırması bakımından tarih boyunca önemli bir yerleşim yeri olmuştur. Bu özellikleri sayesinde Eskişehir, tarih boyunca yaşanan sosyal ve kültürel değişimlerin izlerini üzerinde taşıyan önemli kentlerden biridir. Tarihsel süreçte ulaşım yolları açısından önemli bir kesişme noktası olan Eskişehir, günümüzde hem demir yolu hem de kara yolu ulaşımı bakımından önemini korumaktadır. Türkiye’nin Doğu ve Batısını birbirine bağlayan bir konumda bulunması sebebiyle kara yolu ulaşımı açısından oldukça önemli bir role sahip olan Eskişehir, yolcu otobüslerinin de önemli bir durağıdır.

Eskişehir’deki Yunus Emre Caddesi’nde bulunan ve bugünkü adıyla “Eski Otogar”, faal olduğu dönemde ise “Eskişehir Otogar/Yeni Otogar/Otogar” adıyla anılan otobüs terminali; Emekli Sandığı tarafından inşa edilmiş, 29 Ekim 1963 tarihinde halkın ve ulaşım araçlarının kullanımına sunulmuştur. Bu otobüs terminali, sadece otobüslerin yolcu alıp-bıraktığı bir yapı olmaktan ziyade içerisinde hastanesi, berberi, kapalı çarşısı, restoranı, meyhanesi, büfeleri vb. pek çok farklı unsuru barındıran büyük bir kompleks/cazibe merkezidir. Kurulduğu günden, günümüze değin (âtil durumda kaldığı dönem dahil olmak üzere) birbirinden farklı pek çok işleve sahip olan eski otogar, çeşitli nedenler ile 1994 yılında yeni binasına taşınmıştır. Son aşamada; eski otogar binası, Sarar Şirketler Grubu’nun alışveriş merkezi/rezidans/ofis projesini gerçekleştirmek için harekete geçmesinin ardından 2023 yılında yıkılmıştır.

1963 yılından 2023 yılına kadar süren 60 senelik yaşamında Eskişehir otogar binası, tıpkı bir insanınki gibi 60 senelik hayatında şahit olabileceği pek çok sosyal, kültürel, ekonomik değişime şahit olmuş ve bu değişimlerin etkisi hem eski otogarın içerisindeki hem de çevresindeki yaşamda hissedilmiştir. Halk, eski otogar binasını birbirinden farklı pek çok amaçla kullanmıştır. 60 yıllık uzun ömrü ve büyük bir kompleks olması sebebiyle eski otogar binası hem Eskişehir halkının hem de Eskişehir’e şehir dışından gelen yolcuların hayatlarında, bireyin ve kentin belleğinde önemli bir yer edinmiştir. Eski otogar; insanların hatıralarını saklayan, dünyada ve Türkiye’de gerçekleşen çeşitli sosyoekonomik-sosyokültürel değişimleri yansıtan veya bu değişimlerin bir parçası olan, Eskişehir ve Türk insanının yaşam şeklini, toplumsal ve kültürel bağlamda geçtiği evreleri üzerinde taşıyan önemli bir maddi kültür unsurudur.

Bu bakış açısından hareketle tez çalışmamızda; Eskişehir’deki Yunus Emre Caddesi üzerinde bulunan ve bugün halk tarafından “eski otogar” adıyla anılan yapı, insan-kültür ilişkisi çerçevesinde incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Eskişehir eski otogarıyla bağlantılı olarak gelişen sosyal, ticari, kültürel bulgular; eski otogarla etkileşimde bulunmuş kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz mülakatlar aracılığıyla tespit edilmiştir. Henry Glassie’nin “maddi kültür”

kavramına yaklaşımı, maddi kültür araştırmalarında uyguladığı yöntem açıklanmış ve Eskişehir eski otogar binasına uygulanmıştır. Tespit edilen bulgular, Henry Glassie'nin araştırma yöntemi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bunun yanı sıra Eskişehir eski otogarı aracılığıyla tespit edilen kültürel değişmeler, Mümtaz Turhan'ın "serbest kültür değişmeleri" kavramı çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Çalışmamızın "ESKİŞEHİR'İN TARİHÇESİ VE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARİ" başlıklı birinci bölümünde; Eskişehir'in tarihsel süreçteki yeri ve önemi, Eskişehir'in bugünü hakkında bilgiler verilmiştir. Eskişehir eski otogarı inşa edilmeden önce otogarın inşa edileceği bölgenin durumu, eski otogarın inşa edilişi ve hizmete açılışı, eski otogarın taşınışı, eski otogarın taşınışında etkili olan unsurlar hakkında bilgiler verilmiştir.

Çalışmamızın "HENRY GLASSIE'NİN MADDİ KÜLTÜRÜ ARAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME YÖNTEMİ ÇERÇEVESİNDE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARİ" başlıklı ikinci bölümünde; Amerikalı Halkbilimci Henry Glassie'nin tarih araştırmalarına yaklaşımı, maddi kültür ve maddi kültür araştırmaları hakkındaki ifadeleri, maddi kültür araştırma ve değerlendirme yöntemi açıklanmıştır. Eskişehir eski otogar binası bir maddi kültür unsuru olarak ele alınmış, Henry Glassie'nin maddi kültür araştırma ve değerlendirme yönteminin eski otogar binasına uygulanması sonucunda tespit edilen bulgular değerlendirilmiştir.

Çalışmamızın "ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARINA BÜTÜNCÜL BİR BAKIŞ" başlıklı üçüncü bölümünde; bir maddi kültür unsuru olarak Eskişehir eski otogarının dünyadaki ve Türkiye'deki sosyoekonomik, sosyokültürel unsurlarla ilişkisi çerçevesinde gerçekleşen kültürel değişmeler tespit edilmiş ve Mümtaz Turhan'ın "serbest kültür değişmeleri" kavramı çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Çalışmamızın "SONUÇ" başlıklı bölümünde; tez çalışmamızda tespit ettiğimiz ve incelediğimiz unsurlar halkbilimsel bir bakış açısıyla değerlendirilmiştir. Değerlendirmemizin sonucunda ulaştığımız bulguların Türk kültürü ve Türk halkbilimi çalışmaları açısından önemi, Türk kültürüne ve Türk halkbilimi çalışmalarına sağlayacağı katkılar hakkında bilgiler verilmiştir.

Çalışmamızın "KAYNAKÇA" başlıklı bölümünde; çalışmamız sırasında faydalandığımız yazılı ve görsel kaynaklar soyad-ad alfabetik düzenine göre sıralanmıştır. Çalışmamızın ana kaynağını oluşturan, sözlü tarih ve sözlü kültürün taşıyıcısı olan kaynak kişilerimizin bilgileri [Soyadı, Adı (Görüşme Yılı). Yaşı, Doğum Yeri, Mezuniyet Durumu, Mesleği, Derlemecinin Adı-Soyadı ve Görüşme Tarihi, Görüşme Yeri.] biçiminde çalışmamızın "KAYNAKÇA" başlıklı bölümünde soyad-ad alfabetik düzenine göre sıralanmıştır. Aynı soyadı taşıyan kaynak kişilerimiz ise çalışmamızdaki metin içi atıflarda [(Soyad-a,b,c..., Görüşme Yılı)] biçiminde, "KAYNAKÇA"

başlıklı bölümde ise [Soyad-a,b,c..., Ad (Görüşme Yılı). Yaşı, Doğum Yeri, Mezuniyet Durumu, Mesleği, Derlemecinin Adı Soyadı ve Görüşme Tarihi, Görüşme Yeri.] biçiminde soyad-ad alfabetik düzenine göre sıralanmıştır.



1. BÖLÜM: ESKİŞEHİR'İN TARİHÇESİ VE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI

Eskişehir, İç Anadolu'nun kuzeybatısında yer almaktadır ve Karadeniz, Marmara, Ege bölgelerine komşudur. Eskişehir'in bugünkü yerleşimi Sakarya Nehri'nin kollarından biri olan Porsuk Çayı (Kocasu) ile Sarısu Deresi'nin birleştiği ovada yer almaktadır. Yaşamın temel yapı taşı olan su kaynaklarına sahip olması, olumlu iklim özellikleri, coğrafi konumu vb. unsurlar sebebiyle Eskişehir, tarih boyunca önemli ve sürekli yerleşim yeri olmuştur.

Yapılan araştırmalar sonucunda, bölgede Paleolitik ve Epi-Paleolitik (kabaca M.Ö. 600.000-10.000 yılları arası) merkezler yanında, Erken Neolitik dönem (M.Ö. 7000-5500) yerleşmeleri tespit edilmiştir. (Efe, 2000) Eskişehir çevresinde yapılan kazılarda M.Ö. 3500 yıllarında bugünkü Şarhöyük Mahallesi'nin bulunduğu yerde ortaya çıkarılan yerleşim merkezine antik çağlarda Latince “Dorylaeum” ya da Grekçe “Dorylaion” adı verilmektedir. (Koçkar, 1999: 2) Dorylaion, antik kaynaklarda önemli yolların kavşak noktasında kaplıcaları ile ünlü, ticaret ile zenginliğe kavuşmuş bir Frigya (Phrygia) kenti olarak geçer ve isminin kentin kurucusu olan Eretrialı Doryleos'tan geldiği düşünülmektedir. (Eskişehir Valiliği, 2023)

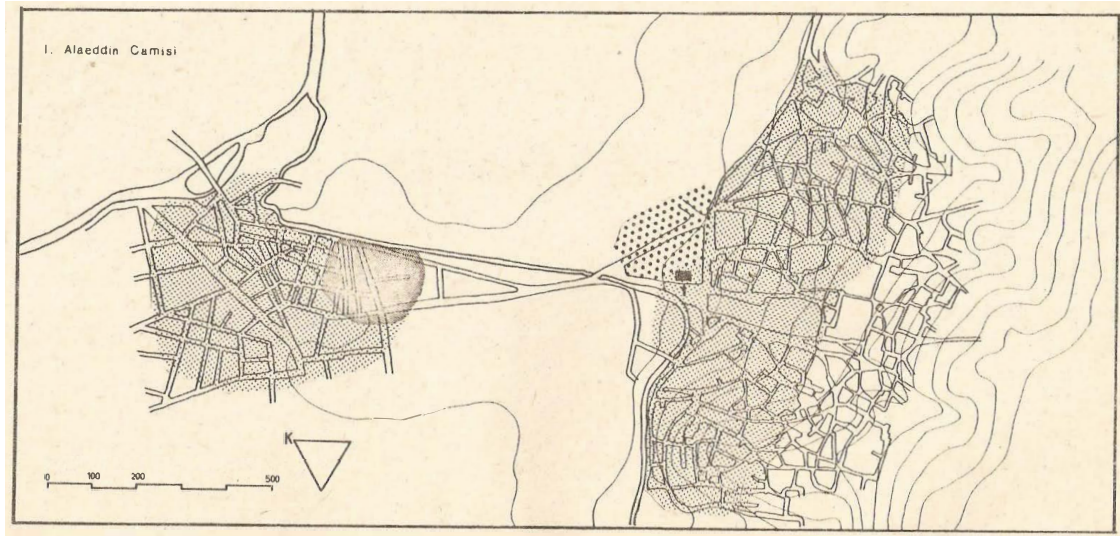
M.Ö. 3000 yıllarında Proto-Hattiler, Anadolu'da kurulmuş kent krallıklarına sahiptir. M.Ö. 2000 yıllarında bu krallıkların birleşmesiyle Büyük Hitit İmparatorluğu kurulmuştur. (Koçkar, 1999: 2) Eskişehir ve çevresi, Başkenti Hattuşaş (Boğazköy) olan bu imparatorluğun batı bölgesinde bulunmaktadır. Büyük Hitit İmparatorluğu, M.Ö. 1200 yıllarında Trakya üzerinden Anadolu'ya gelen ve bir Avrupa kavmi olan Frigler tarafından yıkılmış ve bölge Friglerin kontrolü altına girmiştir. En görkemli dönemlerini Kral Midas döneminde yaşayan Frigler, bölgedeki hakimiyetleri boyunca özellikle Yazılıkaya (Midas Kenti), Seyitgazi, Afyonkarahisar, Kütahya bölgesinde önemli eserler ve yerleşim izleri bırakmışlardır. M.Ö. 695 yılında Kafkasya üzerinden gelen Kimmerlerin saldırıları sonucunda Frigya'nın başkenti Gordion ve Midas kentleri yağmalanmış ve bu kentler zayıflayarak önemini kaybetmiştir. (Algan, 2017: 31-39) Daha sonraki yıllarda Anadolu üzerinde egemenlik kurmuş olan Lidya, Likya, Karya, Ege-Grek, Pers, Helen, Roma ve Bizans uygarlıkları, Eskişehir üzerinde çeşitli izler bırakmışlardır (Albek, 1991: 31, aktaran Koçkar, 1999: 2).

M.Ö. 700'lü yıllarda Batı Anadolu'da Lidyalıların etkisi ile başlayan şehirleşme ve ticari hareketlilik Eskişehir bölgesini de etkilemiş ve Dorylaion kenti de bu sıralarda gelişmeye başlamıştır. Roma ve Bizans dönemlerinde Dorylaion, İstanbul'dan Anadolu ve Suriye bölgesine geçen ana yol üzerindeki işlek bir kent niteliğindedir. VI. yüzyılda Balkanlar'da Hun Türkleri'nin ve Doğu Avrupa kökenli kavimlerin getirdiği sosyal hareketlilik ile Doğu Akdeniz

ve Mısır'da ticarî faaliyet artmış, dolayısıyla Dorylaion bölgesi önem kazanmaya başlamıştır. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 398). VIII. yüzyılda Arapların İstanbul'a yönelik fetihleri sırasında iki kere fethedilen Eskişehir, Arap kaynaklarında “Durûlye, Derveliye” isimleriyle anılmaktadır. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 398)

1071 yılında Selçukluların Malazgirt'te Bizanslıları yenmesinden sonra 1074'te Sultan Süleyman ile Bizans İmparatoru Michael arasındaki anlaşmayla Dorylaion ve Söğüt Türklerin eline geçmiştir. (Albek, 1991: 107, aktaran Koçkar, 1999: 3) I. Haçlı seferi sırasında (1097) Sultan I. Kılıçarslan geri çekilmek durumunda kalmış ve şehirde tekrar Bizans egemenliği kurulmuştur. Ancak, bölgede bulunan yoğun Türkmen nüfusu Bizans ve Selçuklular arasındaki gerginliği arttırmış, Türkmenlerin şehri boşalttığı sırada yaşanan karışıklıklar nedeniyle şehir harap bir hâle gelmiştir. 1176 yılında Miryakefalon (Düzbel) Savaşı'ndan yenik çıkan Manuel, II. Kılıçarslan ile yaptığı anlaşmanın ardından şehrin Türkmen göçü sonrasında onarılan kısımlarını da yıkıp bölgeyi terk etmiştir. Muhtemelen bu dönemden sonra metruk kalan bu şehre Türkler tarafından “Eskişehir” denmiştir. Anadolu Selçuklu Devleti'nin batı ucunda bulunan Eskişehir, bu dönemde “Sultan Önü” adıyla anılmıştır. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 399)

Uç bölgesinde bulunan Eskişehir ve şehrin çevresinde kalabalık Türkmen gruplarının bulunması, yeni bir beyliğin, Osmanlıların doğuşuna yol açmış ve bu bölge Osmanlıların ilk faaliyet alanlarını oluşturmuştur. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 399) Anadolu Selçuklu Devleti'nin kuzeybatı ucunda bulunan ve bir Bizans kalesi olan Karacahisar Kalesi, Eskişehir kentinin, Eskişehir Ovası'nın, Porsuk Vadisi'nin ve Eskişehir'e gelen yolların kontrol edilebildiği stratejik bir öneme sahiptir. Eskişehir sınırları içerisinde bulunan Karacahisar Kalesi, Anadolu Selçuklu Sultanlarının Sultanönü (Eskişehir) Ucuna gönderdiği Ertuğrul Bey ve oğlu Osman Bey için de önem taşımaktaydı. Babası Ertuğrul Gazi'nin ölümünden sonra beyliğin başına geçen Osman Bey, Anadolu'dan İstanbul'a giden ana yolların kesiştiği bir noktada bulunan, stratejik konumu son derece önemli olan bu kaleyi 1288 yılında fethetmiştir. Osman Bey bu fetih sonrasında Eskişehir'e hâkim olmuştur. (Doğru, 2017: 66; İnalçık, 2007, Neşrî, 1949: 87) Osman Bey adına ilk Cuma hutbesi Karacahisar Kalesi'nde okunmuş ve Osman Bey burada ilk vergi sistemini uygulayarak idari teşkilatını yapılandırmıştır. (Neşrî, 1949: 111-113)



“13. Yüzyılda Sultanyüğü/Eskişehir. İller Bankası’na ait 1/2000 ölçekli mevcut durum haritası değiştirilerek üzerinde işlenmiştir.” (Tanyeli, 1987: 258)¹

Osmanlı idaresi altında Eskişehir, fetihlerin ilerlemesi sebebiyle tarımla uğraşanlar için basit bir pazar yeri ve ana yollar üzerindeki bir uğrak noktası olmaktan çıkarak bir idari ve kültürel merkez hâline gelmiştir. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 399) Eskişehir, İstanbul’dan başlayan Tebriz-Bağdat ve Mısır’a giden üç büyük yol hattının sağ kolu üzerinde önemli bir geçiş noktası olma özelliğine sahiptir. Bu özelliği nedeniyle, Kanuni dönemindeki İran seferleri sırasında da ordunun başlıca menzil noktalarından biri olmuştur. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 399)

Osmanlı’nın idari merkezinin değişmesi ve fetihlerin batıya yönelmesinin ardından Eskişehir, Osmanlı Devleti’nin kuruluş dönemindeki önemini kaybetmiş, 19. Yüzyıl başlarına kadar sönük bir kasaba olarak kalmıştır.

¹ Görselin sağ tarafında yükselen tepedeki yerleşim bölgesi bugünkü Odunpazarı ilçesinin Şarkıye Mahallesi, Paşa Mahallesi, Orta Mahalle’nin bulunduğu bölgedir. Görselin sol tarafındaki yerleşim bölgesi bugünkü Odunpazarı ilçesinin İstiklal Mahallesi, Arifiye Mahallesi, Deliklitaş Mahallesi’nin bulunduğu bölgedir.



Matrakçı Nasuh'un Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn-i Sultan Süleyman Han adlı eserindeki Eskişehir minyatürü.² (Aydemir, 2021: 394)

17. yüzyılda Eskişehir'e gelen Evliyâ Çelebi, Seyahatnâmesi'nde Eskişehir hakkında çeşitli bilgiler vermiştir. Evliyâ Çelebi'nin Seyahatnâmesi'nde Eskişehir, Eskişehir Kalesi, Eskişehir'in ılıcaları hakkında aktardığı bilgiler şu şekildedir:

Eskişehir Kalesi'nin vasıfları: Kalesi Bursa tekfurı yapısıdır. Tarihçiler bu şehir için Sâmi yapısı olduğu için Eskişehir derler. Eski zamanlarda büyük şehir imiş. Hâlâ yapı kalıntıları açıktadır. 731 [1329] tarihinde kefare elinden Orhan Gazi feth etmiştir. Hâlâ Anadolu eyaletinde (---) (---) hâkimliktir. 150 akçe şerif kazadır ve hepsi (---) parça köylüdür.

Adalet üzere kadiya altı kese hasıl olur. Sipah kethüdayeri, yeniçeri serdarı, müftüsü, nakibüleşrafı, ayan ve eşrafı ve sipahı çoktur, ama kalesi harap olduğundan dizdarı yoktur.

Hepsi 17 mahallesi ve tamamı (---) bakımlı, şenlikli, bağlı ve bahçeli (---) örtülü geniş süslü hanelerdir. Ve tamamı (---) mihraptır. Evvela,

² Minyatürün orta üst kısmında beyaz uzun minaresiyle dikkat çeken yapı, Vezir Mustafa Paşa tarafından 1525 yılında yaptırılan "Kurşunlu Camii"dir. (Aydemir, 2021: 395)

.....(3 satır boş).....

Bunlardan başkası mescitlerdir. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Ve tamamı (---) medreselerdir, ama kârgir yapı öğretim yerleri yoktur. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Ve hepsi 70 adet sıbyan mektebidir. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Ve tamamı 7 adet tarikat ehli tekkeleridir. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Ve hepsi 7 adet tüccar hanlarıdır. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Ve tamamı (---) gönül açan hamamlardır. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Ve cümlesi (---) aşevidir. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Ve hepsi (---) 800 kadar dükkândır. (---) (---) (---) (---) (---) (---) (---)

Suyunun ve havasının tatlılığından güzelleri beğenilir. Halkı gerçi Etrak'tır ama yurdundan ayrı garipleri sever adamları vardır. Çuka ve değerli kumaşlar giyer ayanları var. Ve abâ ve kaba giyer ümmetin salihlerinden Allah adamı kimseleri vardır.

Ve bu şehrin dört tarafı bağlık, güllük gülistanlıktır, bahçeleri, bostanları ve ekinleri bol ganimet bir şehirdir. Hatta paşa efendimize bu şehir halkından 1000 adet koyun, 7 at, 300 araba arpa ve zahire cinsi hediyeler geldi.

Eskişehir ılıcasının Özellikleri: Şehrin kuzey tarafı dışında bağlar içinde kârgir kubbeler ile yapılmış bir tatlı kaplıcadır ki ona, on büyük havuzu sıcak su ile dolu bir ılıcadır. Ama suyu gayet sıcaklık üzere yaratıldığından sıcak suya soğuk su karıştırılarak ılık hale getirilir. Gayet yararlıdır. Parmakta yüzük türü saf gümüşleri sarı renge çevirir. Bu güzel suyu içen sarılık hastalığından, uyuz ve cüzamdan kurtulur, herkesçe beğenilen bir ılıcadır. Ancak Bursa kaplıcaları gibi donanımlı büyük yapı değildir. (Çelebi, 2006: 10-12)

17. yüzyıldaki Eskişehir, Evliyâ Çelebi'nin Seyahatnâmesi'nde bilgiler çerçevesinde 17 mahalleden oluşan, 800 dükkânlı bir çarşıya sahip olan, hububatı bol, halkı yabancıları kabul eden, hamamları ve ılıcalarıyla bilinen güzel bir şehirdir. Evliyâ Çelebi'nin Seyahatnâmesi'nde, Eskişehir, Eskişehir Kalesi ve Eskişehir'in ılıcaları hakkında aktardığı bilgiler günümüz Türkçesiyle şu şekilde ifade edilebilir:

Eskişehir Kalesi vasıfları: Kalesi Bursa tekfurunun yapısıdır. Burayı 731 senesinde Rumlardan Orhan Gazi almıştır. Hâlâ, Anadolu eyaletinde hakimlik ve 150 akçalık kazadır. Eşraf ve sipahisi çoktur. Sipahi kethüda yeri, yeniçeri serdari, müftü ve nakibül eşrafı vardır. Kalesi harap olduğundan kale ağası yoktur. Kadısına altı kese gelir.

Şehir on yedi mahalledir. Evleri bağlı bahçeli ve mamurdur. Cami ve mescitleri epeycedir. Medreseleri varsa da kargir değildirler. Yedi çocuk mektebi, yedi tarikat takkesi, yedi tüccar hanı vardır. Çarşısı sekiz yüz kadar dükkândan ibarettir.

Havasının letafeti dolayısıyla güzellikleri çoktur. Halkı gurbetten gelenlere dost kimselerdir. Çuha ve güzel kumaşlar giyen ayânı çoktur. Şehrin dört çevresi gül, gülistan, bağ ve bostan olup, hububatı çok bir şehirdir. Hatta Paşa efendimize bu şehir ahalisinden bin adet koyun, yedi at, üç yüz araba, arpa ve bu çeşit zahire hediyeler geldi.

Eskişehir Ilıcaları: Şehrin dışarısında, kuzeyinde bağ ve bahçeler kârgir kubbeli bir lâtif hamamdır ki, ona on olan büyük havuzu sıcak su ile doludur. Suyu gayet sıcak olduğundan, soğuk su katılınca ılık olur. Çok faydalıdır. Parmakta yüzük cinsinden, halis gümüşten yapılmış şeyler bulunursa, sapsarı yapar. Uyuz ve cüzzam hastalıklarına faydalı ise de, Bursa kaplıcaları gibi mükellef değildir. (Çelebi, 2017: 71)

Yunanistan, Türkiye, Levant ve Mısır’a seyahatlerde bulunan Fransız seyyah Paul Lucas, 18. yüzyılda Eskişehir’e gelmiştir. Paul Lucas tüccar, tabiat bilimci, hekim ve aynı zamanda Fransa kralı XIV. Louis’in eski eserler uzmanıdır. (Sülüner, 2014) Paul Lucas’ın 18. yüzyıldaki Eskişehir hakkında aktardığı bilgiler şu şekildedir:

Eskişehir iki kısma bölünmüştür. Türklerin evi dağın önündedir. Şehrin birinci kısmında çarşı bulunur. Burada dükkânı olan Türkler akşamları yatmak için yukarı şehre çıkarlar. Eskişehir güzel çeşmelerle doludur. Hepsinden sıcak su akar. Başka içme suyu yoktur. Bu su soğutularak içilir. Şehirde bu suların aktığı hamamlar vardır. Bir tanesi çok eskidir ve güzel bir kubbesi vardır. Bu kubbe yeşim taşı sütunlar üzerinde durur. Hamam temelinden itibaren mermerdir. Şehir duvarlarının arasından bir dere geçer. Bu dere geniş değil fakat derindir. İçinde 200 kiloya kadar ağırlığa varan balıklar yüzer. Bu suyun dibinde çok büyük çukurluklar olması lazım. Başka türlü, bu koca balıkların daracık bir yüzeyde yan yana durmaları imkânsızdır. (Lucas, 2017: 97)

Lucas’ın “dağın önü” ve “yukarı şehir” olarak adlandırdığı bölge bugünkü Odunpazarı ilçesinin Şarkıye Mahallesi, Orta Mahalle, Paşa Mahallesi’nin bulunduğu bölgedir. Bu bölge günümüzde halk ağzında “Yukarı Mahalle” olarak da adlandırılmaktadır. Lucas’ın “çarşı” olarak adlandırdığı bölge ise bugünkü Odunpazarı ilçesinin İstiklal Mahallesi, Arifiye Mahallesi, Deliklitaş Mahallesi, Mustafa Kemal Paşa Mahallesi’nin bulunduğu bölgedir. Yukarı şehir ve çarşı olarak adlandırılan iki bölge, 19. yüzyılın başlarına kadar Lucas’ın söz ettiği çarşı ve yerleşim yeri olma özelliklerini korumuştur.

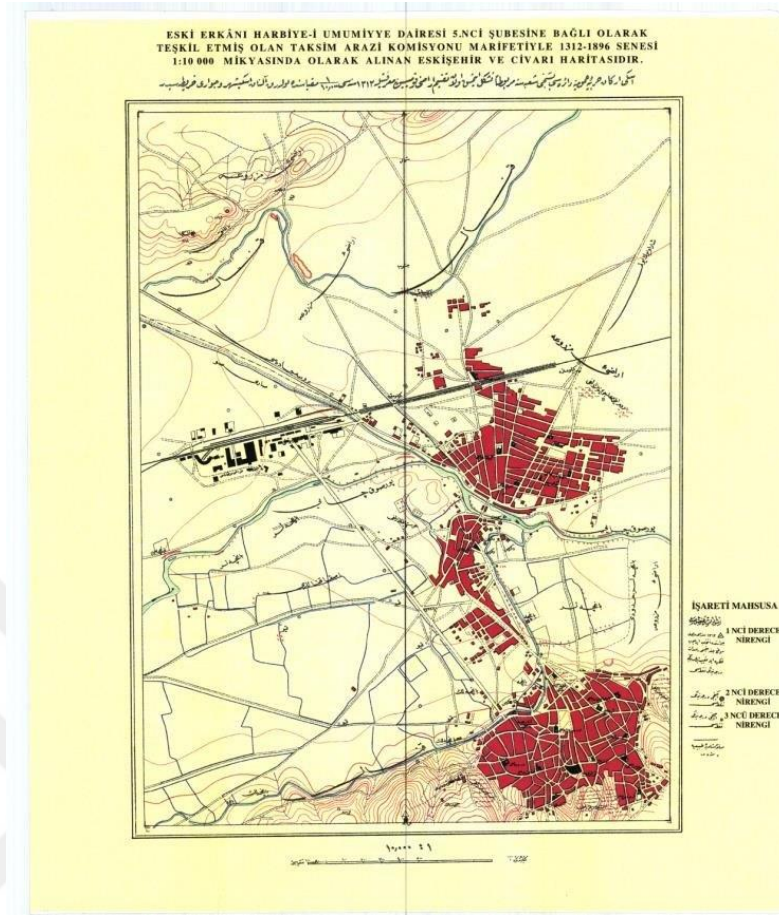
1892 yılında Eskişehir’e ulaşan Anadolu ve Bağdat Demiryolları, Eskişehir’in ulaşım yolları üzerindeki stratejik önemine farklı bir boyut kazandırmıştır. Demir yolları, ulaştıkları yerlere siyasi, sosyal, ekonomik ve askerî alanlarda önemli avantajlar sağlamaktadır ve sanayi devriminin sembollerinden biridir. 1890 yılında İzmit-Adapazarı, 1892 yılında Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara, 1896 yılında da Eskişehir-Konya arasındaki Bağdat Demir yolu hatları tamamlanmıştır. Demir yolu hattı Eskişehir’in kaderini değiştirmiş, şehrin nüfusunu arttırmış, yarattığı iş alanlarında çalışmak için farklı şehir ve kasabalardan insanlar gelmiştir. Kırım, Kafkasya, Balkanlar’dan gelen göçmenlerin demir yolu hattının çevresine yerleştirilmesi üretimi

arttırmış ve bu vesileyle Eskişehir, başta İstanbul olmak üzere diğer büyük şehirlerin hububat ihtiyacını karşılayan merkezlerden biri olmuştur. Uzun yıllar boyunca şehrin neredeyse tek gelir kaynağını oluşturan lületaş, demir yolu sayesinde Viyana'ya daha kolay ve ucuz bir şekilde taşınmıştır. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 400; Yakut, 2017: 130; Beydilli, 1991: 443) İstanbul'dan hareket eden trenin, içinde bulunan yolcular ile beraber Eskişehir'de bir gece zorunlu olarak bekletilmesi şehirdeki sosyal yaşamı hareketlendirmiş ve istasyon çevresinde lokantalar, oteller açılmıştır. Açılan en ünlü otellerden biri Madam Tadia'nın otelidir. (Yakut, 2017: 130) Tarih boyunca ulaşım yolları açısından önemli bir konumda bulunan Eskişehir, demir yolunun da etkisiyle coğrafi konumunun önemini sosyal, ticari, kültürel ve siyasi açıdan güçlendirmiştir.



Eskişehir Tren İstasyonu, 1897. (Arslan, 2023)

Eskişehir; Kafkasya, Kırım, Romanya, Bulgaristan, Balkanlar başta olmak üzere Türklerin yaşadığı çeşitli bölgelerde savaşların başlaması ve Osmanlı Devleti'nin toprak kaybı yaşaması nedeniyle bu bölgelerden 19. yüzyıldan 20. yüzyıl sonlarına kadar yoğun bir göç almıştır. (Tunçdilek, 1954: 202-204; Koçkar, 1999: 6-7)

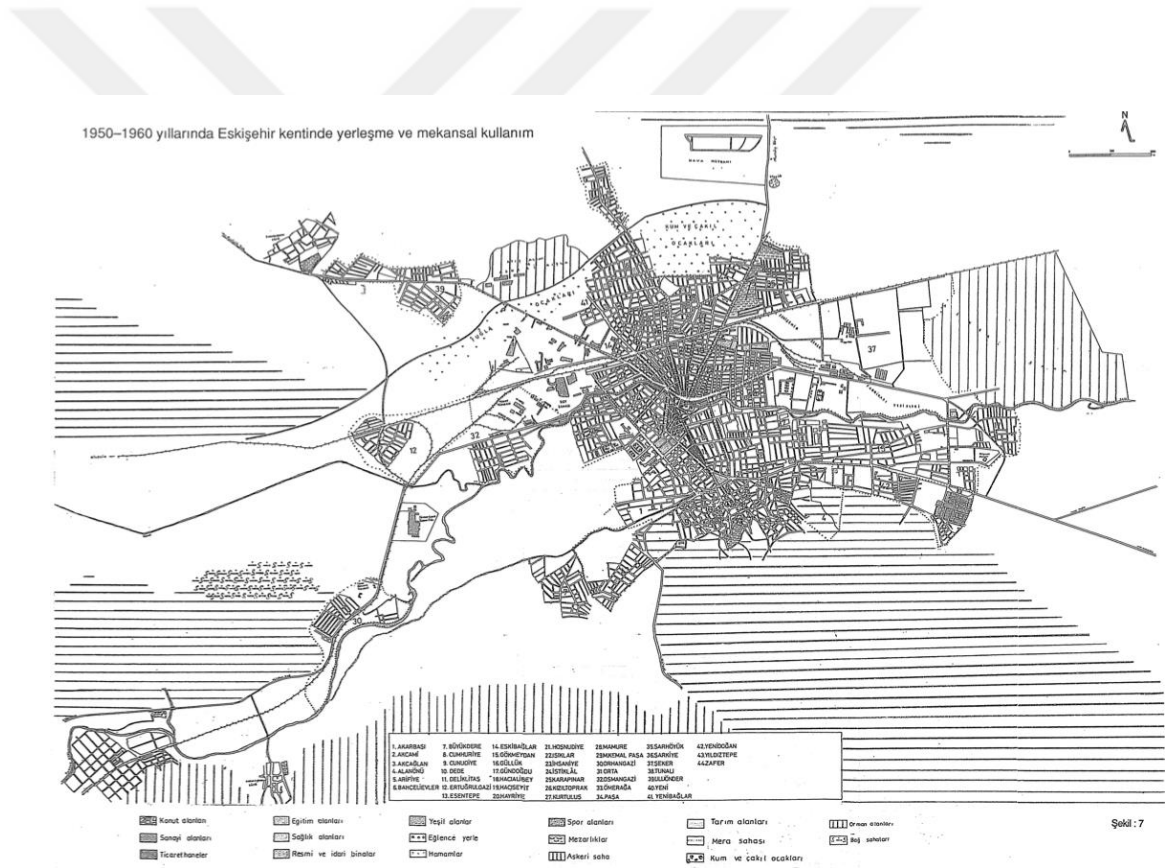


Eskişehir'in 1896 yılındaki yerleşim durumu. (Kaçar ve Alpan, 2018)³

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'ndan mağlup ayrılmasının ardından imzalanan Mondros Mütarekesi'nden sonra Eskişehir, 23 Ocak 1919 tarihinde İngilizler tarafından işgal edilmiştir. İngiliz işgali sonrasında Mustafa Kemal Paşa'dan gelen talimat üzerine 20. Kolordu Kumandanı Ali Fuad Paşa Eskişehir harekâtını başlatmış ve İngilizler 20 Mart 1920'de Eskişehir'i terk etmişlerdir. Anadolu'da büyük bir saldırıya geçen Yunanlıların Sakarya hattında durdurulmasının planlanması sebebiyle Türk kuvvetleri Eskişehir'den geri çekilmiş ve 20 Temmuz 1921'de Eskişehir, Yunanlılar tarafından işgal edilmiştir. Eskişehir, 30 Ağustos Zaferi'nin ardından 2 Eylül 1922 tarihinde Yunanlılardan kurtarılmıştır. (Oğuzoğlu ve Emecen, 1995: 401)

³ Görselin alt tarafında yükselen tepenin başındaki kırmızı renkli yerleşim bölgesi bugünkü Odunpazarı ilçesinin Şarkıye Mahallesi, Paşa Mahallesi, Orta Mahalle'nin bulunduğu bölgedir ve şehrin yerleşim merkezi niteliğindedir. Görselin ortasında kırmızı renkli yerleşim bölgesi bugünkü İstiklal Mahallesi, Arifiye Mahallesi, Deliklitaş Mahallesi'nin bulunduğu bölgedir ve şehrin ticaret merkezi niteliğindedir. Görselin en üst kısmında bulunan kırmızı yerleşim bölgesi ise bugünkü Tepebaşı ilçesinin Mustafa Kemal Paşa Mahallesi, İhsaniye Mahallesi, Hacı Ali Bey Mahallesi, Hoşnudiye Mahallesi, Mamure Mahallesi, Işıklar Mahallesi, Hayriye Mahallesi, Ömerağa Mahallesi'nin bulunduğu bölgedir.

Millî Mücadele yıllarının sonunda, 2 Eylül 1922 tarihinde Yunan işgalinden kurtulan Eskişehir, 13 ay süren işgal esnasında neredeyse harabe hâline gelmiş, özellikle şehrin ortasında bulunan ticaret merkezi Yunanlılar tarafından ateşe verilerek yakılmıştır. Eskişehir, 1925 yılında vilâyet merkezi olmuş ve bu tarihten itibaren hızla gelişmeye, işgal yıllarının tahribatını gidermeye ve tekrar kalkınmaya başlamıştır. Yeni mahallelerin eklenmesiyle şehrin yaşam alanı genişletilirken bir yandan da sanayi hamleleri yapılarak şehrin görünümü değiştirilmiştir. Eskişehir'in en eski sanayi kuruluşu olan Demiryolu Cer Atölyesi (1894) bu dönemde iki katı genişletilmiştir. 1933'te Türkiye'nin ilk dört şeker fabrikasından biri Eskişehir'de kurulmuştur. Ayrıca savunma sanayiine ait uçak tamir atölyeleri, kiremit ve tuğla fabrikaları, yağhâne ve tabakhâne gibi kuruluşlar da devreye girmiş ve Eskişehir eski ziraî merkez görünümünü terk ederek ticaret ve endüstri şehri görünümünü kazanmıştır. (Tuncel, 1995: 401)



1950-1960 yıllarında Eskişehir kentinde yerleşme ve mekânsal kullanım. (Ertin, 1994)

1940-1950 yılları arasında şehrin hızlı büyümesi sonucunda yerleşim alanları ile çarşı arasında bulunan boşluklar dolmuş, Eskişehir'in meşhur bostanları da iskân sahası hâline dönüşmüştür. (Tuncel, 1995: 401) 1950'li yıllarda demir yolu ulaşımının Türkiye genelinde önemini

yitirmeye başlaması ve kara yollarının ülke çapında önem kazanmasıyla Eskişehir, kara yolu ağı için de önemli bir kavşak noktası olma özelliği kazanmıştır. (Tuncel, 1995: 401)

Eskişehir'in iş ve ticaret alanları Porsuk Çayı'nın kuzeyinde⁴ ve güneyinde⁵ bulunan caddeler çevresinde ve bölgelerde yoğunlaşmıştır. Porsuk Çayı'nın kuzeyinde kalan iş sahasında daha çok lüks mağazalar, çok katlı iş hanları, alışveriş merkezleri, ofisler ve eğlence mekânları bulunmaktadır. Porsuk Çayı'nın güneyinde kalan iş sahasında ise daha çok geleneksel çarşı, pazar, hamamlar ve imalathaneler bulunmaktadır. Bu iki farklı kesimi birbirine bağlayan Köprübaşı bölgesi ise bir geçiş noktası özelliği göstermektedir. Paul Lucas'ın 18. yüzyılda bir ticaret merkezi olarak tanımladığı bölgenin hâlâ bu işlevi görüyor olması dikkat çekicidir. Ancak, Lucas'ın "Burada dükkânı olan Türkler akşamları yatmak için yukarı şehre çıkarlar." (2017: 97) ifadesinde "yukarı şehir" olarak bahsettiği, şehrin ilk yerleşim yerlerinden biri olan Odunpazarı semti, 20. yüzyıl ortalarında oturma alanı olarak önemini yitirmiştir. Bölge 1973 yılında Kültür Bakanlığı tarafından Tarihsel ve Kentsel Sit Alanı olarak belirlenmiştir. (Özkut, 2011: 68) Daha sonraki yıllarda burada bulunan tarihî özelliğe ve tarihî mimariye sahip evler, camiler, hanlar, çeşmeler vb. yapılar restore edilerek bugün "Odunpazarı Evleri" adıyla bilinen turistik bir bölge hâline gelmiştir.



Günümüzde Odunpazarı Evleri. (Tanıtım Kataloğu, 2023)

Tarih boyunca farklı uygarlıklar için önemli bir kavşak noktası olarak işlev görmesi, verimli bir ovaya sahip olması, olumlu iklim koşullarına sahip olması, temiz ve sıcak su kaynaklarına sahip olması nedeniyle Eskişehir'in sürekli yerleşim kurabilmek açısından oldukça uygun bir bölge olduğu anlaşılmaktadır. Coğrafi avantajları, olumlu iklim koşulları, sürekli yerleşim yeri

⁴ İsmet İnönü-1 Bulvarı, Sivrihisar-1 Caddesi ve Cengiz Topel Caddesi çevresindeki Mustafa Kemal Paşa Mahallesi, Cumhuriyet Mahallesi, Hoşnudiye Mahallesi...

⁵ Şair Fuzuli Caddesi, Kızılcıklı Mahmut Pehlivan Caddesi, İki Eylül Caddesi, Hamam Yolu Caddesi, Yunus Emre Caddesi ve Asarcıklı Caddesi çevresindeki Hoşnudiye Mahallesi, İstiklal Mahallesi, Arifiye Mahallesi, Deliklitaş Mahallesi, Kurtuluş Mahallesi...

olmasının yanı sıra kara yolu ve demir yolu ulaşımının sağladığı ulaşım imkânları aracılığıyla aldığı göçler ile Eskişehir, 19. ve 20. yüzyıllarda sosyal, ticari, kültürel, siyasi unsurlar açısından oldukça hızlı bir büyüme ve gelişme göstermiş, kozmopolit bir yapıya sahip olmuştur. Eskişehir, tarihî ve kültürel dokusunu koruyarak sürdürmesinin yanı sıra sahip olduğu Osmangazi Üniversitesi, Anadolu Üniversitesi ve Eskişehir Teknik Üniversitesi'nin sağladığı dinamik nüfusun da etkisiyle 21. yüzyılda da sosyal, ticari ve kültürel unsurlar bakımından önemli bir kent olmaya devam etmektedir.

1.1. ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI

1.1.1. Eskişehir Eski Otogarından Önce Bölgenin Durumu

1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında kara yolları, demir yollarını bütünleyecek bir sistem olarak planlansa da II. Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'nin Amerika'yla kurduğu yakın ilişkiler ve Türkiye'nin Marshall yardımlarından faydalanmasının sonucunda Türkiye'de kara yolları ağının genişletilmesine ve kara yollarının yapımına ağırlık verilir. 1980'li yılların ortalarına gelindiğinde Türkiye'de hızlı bir kara yolu yapım seferberliği başlar. (UTİKAD, 2012; Aydın, 2000) 1950'li yıllarda demir yolu ulaşımının Türkiye'de önemini yitirmeye başlaması ve kara yolu ulaşımının ülke çapında önem kazanmasının da etkisiyle Eskişehir'in kara yolları üzerindeki konumu, şehirler arası toplu taşımayı sağlayan yolcu otobüsleri için şehri önemli bir durak hâline getirmiştir. Eski otogar binası faaliyete geçmeden önce otobüslerin hareket noktaları ve eski otogarın yapılacağı bölgenin durumu, eski otogarın bölgede yarattığı değişimi anlamak açısından önemlidir.

Eskişehir eski otogar binası, o dönem şehrin ticaret bölgesinde bulunan Yunus Emre Caddesi, Sivrihisar Caddesi ve Asarcıklı Caddesi'nin kesiştiği alana inşa edilmiştir. Eski otogar binası inşa edilmeden önce de bölgenin şehirler arası ulaşım ve şehir-köy arası ulaşım için önemli bir bölge olduğu kaynak kişilerimizin ifadeleri aracılığıyla tespit edilmiştir. Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda; eski otogar yapılmadan önceki yıllarda ve eski otogarın yapıldığı ilk yıllarda Yunus Emre Caddesi'nin “tek tük evler/iki katlı evler” ve “tarlalar” ile çevrelendiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan “tarlalar” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Çok boştu yani tek tük evler vardı ve eski tip tek katlı evler vardı. Daha çok lahana tarlaları vardı hep Yunus Emre Caddesi diyince hep akla lahana tarlaları gelir. Yani

o kadar, ne diyeyim; kırsal yakın ki işte o caddenin arkasında lahana tarlaları başlıyor mesela. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce Yunus Emre Caddesi'nde eski tip iki katlı evler bulunduğu ve caddenin lahana tarlalarıyla anıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "tarlalar" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Boşudu, çok doğru söylemiş! O binalar ondan sonra yapıldı bina yoktu orada... (...) He doluştu, bi anda doluştu. Hep tarlaydı oralar ya, tarlaydı... (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce Yunus Emre Caddesi'nin ve eski otogarın yapıldığı bölgenin tarlalarla çevrelendiği, cadde üzerinde binalar olmadığı ve Yunus Emre Caddesi'ndeki binaların otogarın yapımından sonra hızlıca artmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Yapılmadan önce bura araziydi. Bomboş idi buralar hiç, hiçbir şey yoktu. (...) Tarla bura, buralar olduğu gibi tarlaydı. (...) . Şurada Gam Gam Fabrikası kuruluydu, onlar Romanya'dan geldi iki kardeş Hamdi GAMGAM, İlyas GAMGAM. Bunlar buradan tarlayı satın aldılar. Ben iyi biliyorum. Ben o zaman köydeydim, biz köylüyük gelip gidiyoz, burada tarla, ev falan yok bomboş buralar. (...) Eskişehir o zaman ufaktı hakket, bi Odunpazarı var, bi de istasyon vardı şehir olarak, buralar hep boş. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan tarlaların Romanya'dan gelen Hamdi Gamgam ve İlyas Gamgam kardeşler tarafından satın alınarak bu araziye fabrika kurulduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer'in eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "tarlalar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tarla işte ne diyom; pırasa tarlası, lahana tarlası bağ-bahçeydi yani. Daha sonra ilerleme oldu (19)63'ten sonra. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce Yunus Emre Caddesi'nin ve bugün eski otogarın bulunduğu bölgenin pırasa tarlaları, lahana tarlaları, bağ-bahçeler ile çevrili olduğu anlaşılmaktadır.



1930'lu yıllar, *Turan Numune Mektebi* arka görünümü. (Batur, 2017: 198) Turan Numune mektebi bugün Eskişehir Cumhuriyet Tarihi Müzesi olarak korunmuştur. Fotoğrafın sol tarafına doğru uzayıp giden cadde ise eski otogar binasının üzerinde bulunduğu Yunus Emre Caddesi'dir.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür'ün eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "tarlalar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O zaman burası şeydi, böyle bi hani affedersin; hayvan otlaklık yeri gibi bi şeydi yani. (...) He boş araziydi yani, devletin arazisiydi yani. (...) Evet, daha önce tarlaydı evet... Gayet tabii canım. Yanı başındaki yerler, önceden yüzüne bakan yoktu kimse almıyordu. Ondan sonra tabii, ondan sonra ora yapılmaya başlayınca hemen değeri yükseldi oraların. (...) Evet, tabii canım. Yoktu bina yoktu o zaman mesela bak orlar tarlaydı. Orlar hiç şey yapılmazdı yani hiç önemsenmezdi. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce Yunus Emre Caddesi'nin ve bugün eski otogarın bulunduğu bölgenin boş bir arazi olduğu, halk tarafından talep edilmeyen arsalar ile çevrelendiği ancak otogarın yapımından sonra bölgenin değerinin yükseldiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "tarlalar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tam arkaları evet mısır ve lahana tarlastıymış, o şeyden sonra o Tabakhane'den sonrası hep tarla. O kurulduktan sonra değişmiş. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

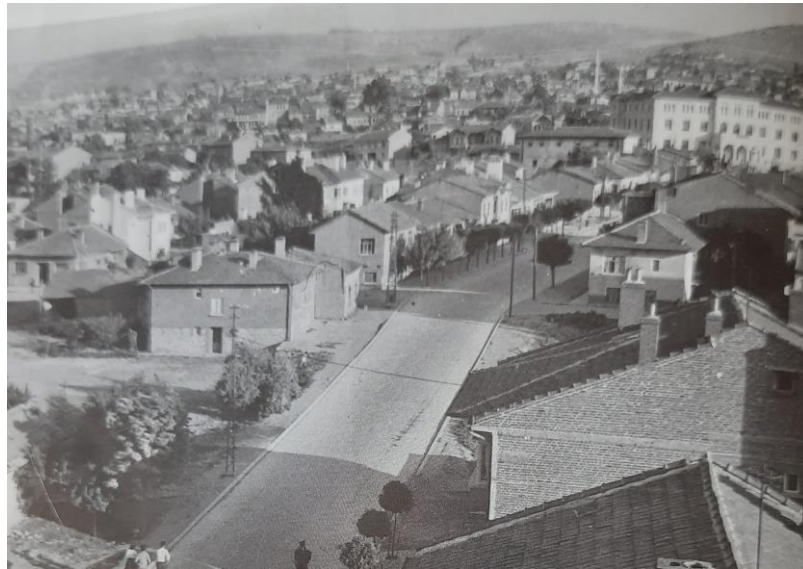
Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce Yunus Emre Caddesi'nin ve eski otogarın yapıldığı bölgenin -kaynak

kişimizin dedesinden aldığı bilgiye göre- mısır ve lahana tarlası olduğu ancak eski otogarın yapımından sonra bölgenin değiştiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "tarlalar ve tek tük binalar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Bu Atatürk Lisesi'nin basamaklarından, otogar gözükiyordu, bomboştu o cadde. Tabii inşasında falan biz oradan görüyorduk seyrediyorduk; su çıktığını, çalışmaların yavaşladığını, hep onları gördük çocukluğumuzda o dönemde. (...) Bomboştu Yunus Emre Caddesi sağ taraf falan, sol taraf oralar tarlaydı boşluktu. Tek tük kötü binalar vardı; ufak, müstakil, küçük gecekondular gibi falan ya da ona benzer eski evler, öyleydi birkaç tane o da 3-5 tane. Öyleydi, oraya gece gitmeye korkardı insan, o tarlalar şeyler falan. (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce Yunus Emre Caddesi'nin tarlalarla çevrili olduğu, gecekondular tipi tek tük eski binaların olduğu, gece saatlerinde insanların caddeyi kullanmaya korktuğu hatta caddenin sonunda bulunan Atatürk Lisesi'nin merdivenlerinden eski otogarın inşaatının görülebildiği anlaşılmaktadır.



1950'li (tahmini) yıllarda Yunus Emre Caddesi ve sağda yukarıda Atatürk Lisesi görülmüyor. (Uzdil, 2023)

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz İbrahim Yaşar Dedelek (Dedelek, 2022) ve Arif Teoman Taşcı'nın (Taşcı, 2022) eski otogarın yapımından

önce bölgede bulunan “tek tük, iki katlı evler” ve “tarlalar” ile ilgili ifadeleri de eski otogarın yapımından önce Yunus Emre Caddesi’nin ve eski otogarın yapıldığı arazinin tek tük iki katlı evler ve tarlalar ile çevrili olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogar binası yapılmadan önce, yolcu otobüsleri için hareket noktası veya durak olma işlevini garajlar, hanlar, yazıhaneler gibi mekânlar üstlenmektedir. Yolcu otobüsleri; ulaşım firmalarının isimleriyle anılan veya otobüslerin ulaşım sağladıkları şehirlerin isimleriyle anılan otobüs garajlarından hareket etmektedir. Bunun yanı sıra yolcu otobüsleri, şehir merkezinde bulunan hanlardan da hareket etmekte ve yolcu iniş-binişlerini bu mekânlarda sağlamaktadır. Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda; şehrin çeşitli noktalarında bulunan Bursa Garajı, Yıldız Garajı, İstanbul Pasajı/Hanı, Eskişehir Pasajı/Hanı, Taş Han, Silistreli’nin Hanı, Hacı’nın Hanı, Şakir’in Hanı, Hüner Palas vb. mekânların kır-kent ulaşımının ve kent-kent ulaşımının duraklarını veya hareket noktalarını oluşturdukları anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç’ın eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan “garajlar” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Şimdi mesela yeni otogarda ne var? Şehirler arası ayrı, kırsala giden binaları ayrı yani. Eskiden de onu öyle kabul et işte, o cadde üzerindeki garajların hepsi kırsala gidiyordu, diğer büyük illere giden otobüsler de garajdan kalkıyordu. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, otobüslerin Cengiz Topel Caddesi ve Sivrihisar Caddesi üzerinde bulunan garajlardan ve hanlardan hareket ettiği anlaşılmaktadır.

Ondan önce de o zaman Sivrihisar Caddesi denilen caddede, birçok kırsala giden ufak ufak garajlar vardı, otobüsler kalkardı. Hatta benim babam tarafı Sivrihisarlı idi, Sivrihisar’da da halalarımız vardı. Onlara gitmek için işte Sivrihisarlıların otobüsünün kalktığı garaja giderdik, oradan işte garajdan otobüse binilir, 100 kilometreyi kaç saatte giderdik şimdi hatırlamıyorum ama bayağı bir uzun zaman alırdı. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç’ın garajlar hakkındaki bir diğer ifadesinde, kaynak kişimizin Sivrihisar’daki akrabalarının yanına gitmek için “Sivrihisarlıların” otobüslerinin hareket ettiği garajdan otobüse bindiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç’in eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan “garajlar” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yalnız şöyle, ilçelere giden garajın, Reşadiye Camii’sinin yan tarafında bir garaj vardı. Yan tarafında dediğim orada Kızılay’ın bir şeyi var, Kızılay değil de Kızılay

Dispanseri vardı. Orası garajdı, ilçe garajıydı ama illere gidenleri hakikaten hiç sormamışım, ben de merak etmemişim demek ki. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce ilçelere giden otobüslerin Reşadiye Camii'sinin yan tarafında bulunan garajdan hareket ettiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "Hüner Palas" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Orada Hüner Palas vardı. Seyitgazi bölgesi köy otobüsleri, gelen giden, o bölgelerin otobüsleri falan çok, ora da böyle küçük bir yerdi ama çok hareketliydi. Ulaşım oradan oluyordu, Hüner Palas dediğimiz yer. (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce Seyitgazi ilçesindeki köylere giden otobüslerin Hüner Palas'ın yakınındaki garajdan hareket ettiği anlaşılmaktadır.



Bugün, eski Yıldız Garajı'nın olduğu yerde Gürgenci Otel bulunmaktadır. (16 Eylül 2023 – Doğan Bekir BİLGE arşivi.)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedek'in eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan “garajlar” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Yani bunlar ne ihtiyacı? İşte ya eskiden Yıldız Garajı’nı bilir misin? (...) Ata Caddesi dedikleri eski, şimdi caddede. Köşede şimdi yıkıldı da bir orada bir de Ahmet-Mehmet kardeşler var. Onun yanında bir garaj vardır, ön taraftan, önden çalıştırmalı Mercedes-Benz arabalar. Kapaklı böyle, önden önce bi takarlardı “Tırırır” derken motor çalışırdı, öyle otobüsleri bile bilirim. Ve Bursa’ya çalışırdı, gelir giderdi en yakın, işte köylere giderdi. Karşısında Yıldız Garajı, bu tarafta bilmem ne garajı yani onu bilemiyorum şimdi. Bursa Garajı, Yıldız Garajı. Gürgenciler’indir, Tatardır onların sahipleri. şu anda Gürgenci Otel var orada. (...) Heh Bursa Garajı ve oradan indi. Sonradan dediğim gibi bu garajlar, tabii ki yapılmasıyla otogarın, ortadan kalktı. (Dedek, 2022)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedek ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce yolcu otobüslerinin, bugün yerinde Gürgenci Otel’in bulunduğu Yıldız Garajı ve Bursa Garajı’ndan hareket ettiği ancak otogarın yapımından sonra bu garajların ortadan kalktığı anlaşılmaktadır.

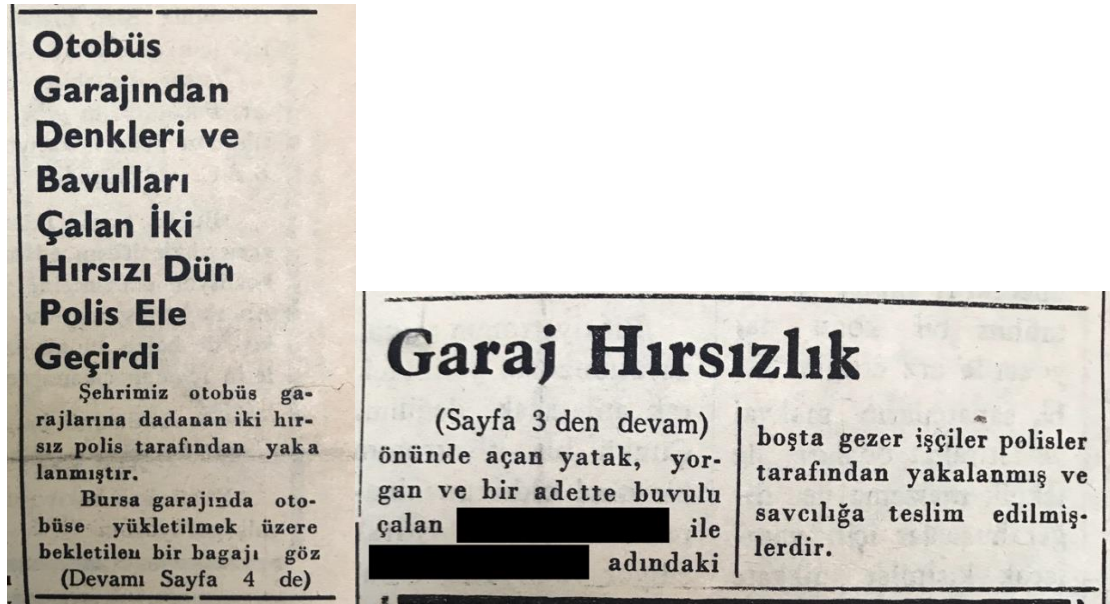
Ahmet-Mehmet kardeşlerin yanında Austin Acentası vardı, benim akrabalarım. Yılmaz Doğru, Austin Acentası. Önünde de 2 tane pompa vardı, dizeller daha çıkmamış, arabalar da yaygın değil. Belki de çıktıysa bile yeni. 2 pompa vardı, yaz aylarında annem “İş öğrensın.” diye beni oraya gönderir, sokakta çok fazla oynatmazdı. (...) Kaya Müren denilen kişi, şimdi Zeki Müren yeni çıkıyor, hepimiz böyle sesi, millet radyolara kulağımızı dayayıp da dinlediğimiz bir sanatçı. Nur içinde yatsın. Ondan sonra, Kaya Bey, çok beyefendi fötrlü tam Atatürk döneminden. Gravat, gömleğinde böyle milim bozulma yok, ondan sonra ceketi ütüsü bozulmamış, pantolon takım elbise böyle bir adam. “Aman” dedik “Kaya Müren mi geliyor?” Zeki Müren’in babası.” falan. Ondan sonra “Aman oğlum!” işte “dikkatli konuşun.” falan filan bize işte böyle, ilkokuldayız. Ve adam otobüsten indi Bursa otobüsünden, tutumluluğa bakar mısınız? Fena değil iş adamı, kereste ticareti yapıyor bizimkilerle ve adam otobüsle geliyor. Yani Türkiye böyle adamların sırtında yükseldi, yüceldi, mütevazı kişiler. (Dedek, 2022)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedek’in garajlar hakkındaki bir diğer ifadesinde, eski otogarın yapımından önce yolcu otobüslerinin kullandığı duraklardan birinin Austin Acentası olduğu anlaşılmaktadır.



“Otobüs garajından Palto Çaldı Fakat Yakalandı” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1962b)

Kaynak kişilerimizin ifadelerinin yanı sıra, Sakarya Gazetesi’nde (1962b) yer alan bir haber aracılığıyla otobüslerin hareket ettiği garajlardan birinin “Sönmez Otobüs Yazıhanesi” adında bir garaj olduğu tespit edilmiştir.



“Otobüs Garajından Denkleri ve Bavulları Çalan İki Hırsız Dün Polis Ele Geçirdi” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1962a)

Kaynak kişilerimizin ifadelerinin yanı sıra kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer'in (Gezer, 2023) Reşadiye Camii'sinin yanındaki garaj ile ilgili ifadesi, kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in (Yurdaer-a, 2022) Yıldız Garajı'yla ilgili ifadesi ve Sakarya Gazetesi'ndeki (1962a) Bursa Garajı'yla ilgili hırsızlık haberi de eski otogarın yapımından önce yolcu otobüslerinin hareket noktası olarak çeşitli garajların kullanıldığının göstergesidir.

Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda; otogar binası yapılmadan önce otobüslerin hareket merkezlerinden bazılarını hanların oluşturduğunu görmekteyiz. Hanlar, sosyal, ticari ve kültürel işlevleri sebebiyle halkın birçok ihtiyacını giderebileceği yerlerdir. Hanların sahip olduğu sosyal, ticari, kültürel işlevlerin sağladığı kalabalık ve şehirdeki merkezî yapısı, otobüsler için bir hareket noktası olması açısından oldukça önemlidir.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan “hanlar” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Ondan önceki döneme ait tabii. O şeylerde, hani garaj dediğimiz yerlerde hanlar, han oluyor. O zaman n'oluyor? İşte at, eşek veya ona benzer hayvanlarla ulaşım sağlanıyor, orada da tabii nalbantlar olunca Nalbant Camii doğal olarak o adı alıyor. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önceki dönemde ulaşım araçları olarak atların, eşeklerin vb. binek hayvanların kullanıldığı ve bu hayvanlarla yapılan yolculukların durakları olarak hanların kullanıldığı anlaşılmaktadır.

İşte onlar, o zaman kırsala giden otobüsler oralardan kalkardı. Eskişehir Hanı, bilmem ne diye geçer şimdi. Onların hepsi bir noktaya kalkan otobüslerin garajıydı. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın hanlar hakkındaki bir diğer ifadesinde, eski otogarın yapımından önce kırsal bölgelere ulaşım sağlayan yolcu otobüslerinin kalkış noktalarından birinin “Eskişehir Hanı” olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan “hanlar” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben otogarın babamdan dinlediğim, benim babam 1929 doğumluydu, 2012 yılında vefat etti, kendisi subaydı. Bu da abisinin yanına geliyor, handa kalmış, han dediği yer muhtemelen eski otogarın olduğu yermiş, orası hanmış zamanında yani. (Taşcı, 2022)

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce bölgedeki hanların yolcular tarafından aktif bir şekilde kullanıldığı ve eski otogarın inşa edildiği bölgede hanların bulunduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "şakir'in Hanı" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

şakir'in Hanı. Oralardan mesela, bizim köylere otobüs oralardan kalkardı.
(Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce köylere ulaşım sağlayan yolcu otobüslerinin kalkış noktalarından birinin "şakir'in Hanı" olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan'ın eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan "İstanbul Pasajı/Hanı" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

şeyin de etkisi var; şimdi mesela eski otogar yapılmadan önce şehirler arası otobüsler bu Büyük Otel'in yanında bir İstanbul Han mı ne bir yer var yani ordan, İstanbul Pasajı. Onun ordan kalkıyor otobüsler, sonra bu otogar yapılıyor daha sonra da işte vre yolu yapıldıktan sonra da vre yolunun kenarına alınıyor.
(Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımından önce şehirler arası ulaşımı sağlayan yolcu otobüslerinin kalkış noktalarından birinin bugünkü Büyük Otel'in yanında bulunan İstanbul Hanı/İstanbul Pasajı olduğu anlaşılmaktadır.



“Şehirler Arası Otobüs Seferleri Kontrola Alınmalı” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1963a)

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer’in (Gezer, 2023) Şakir’in Hanı ile ilgili ifadesi ve Sakarya Gazetesi’ndeki (1963a) şehirler arası otobüs garajlarıyla ilgili haberi de eski otogarın yapımından önce otobüslerin hareket noktası olarak kullanılan hanlar ve garajlar hakkında ulaştığımız bilgileri doğrular niteliktedir. Kaynak kişilerimizin ifadeleri ve çeşitli kaynaklardaki bilgiler doğrultusunda; Eskişehir eski otogar binası yapılmadan önce bölgede tarlaların ve tek katlı/iki katlı evlerin bulunduğu, şehirler arası ulaşımın veya köy-şehir arası ulaşımın ise bölgedeki hanlardan, garajlardan hareket eden yolcu otobüsleri ile sağlandığı tespit edilmiştir. Ancak, söz konusu garajlar ve hanlar güvenlik, denetimsizlik, düzensizlik, temizlik vb. sebeplerden dolayı işlevlerini tam olarak yerine getirememeye başlamışlardır.



“Otobüs garajlarından şikâyetler arttı” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1963c)

Özellikle basına yansıyan haberlerden de anlaşılacağı üzere birbirinden farklı bölgelerde denetimsiz bir şekilde çalışan otobüs garajları; yolcuların can ve mal güvenliğini sağlamak, yolcu haklarını korumak, otobüs seferlerini düzenli bir şekilde gerçekleştirmek vb. konularda işlevlerini yerine getirmekte yetersiz kalmaktadır. Bu ve bunlar gibi sebepler, Eskişehir’de güvenli, düzenli, denetimli, merkezî, çeşitli ihtiyaçları karşılayabilecek bir otogar binası yapılmasının önünü açmıştır.

1.1.2. Eskişehir Eski Otogarının Yapılışı

Eskişehir’in Anadolu’yu, Ege ve Marmara bölgelerine bağlayan stratejik bir konumda bulunması, ulaşım bakımından Eskişehir’e büyük olanaklar sağlamaktadır. Demir yolu ve kara yollarının kavşak noktasında bulunması nedeniyle; Anadolu’nun doğusundan batısına uzanan demir yollarının ve Türkiye’nin güneyi ile kuzeyi, doğusu ile batısı arasında uzanan birçok kara yolunun bağlantısı da Eskişehir üzerinden sağlanmaktadır. (Koçkar, 1999: 11) 1950’li yıllarda alınan Marshall yardımlarının ardından kara yollarına yatırım yapılması; kara yolları ağının genişletilmesi; kara yolları üzerindeki konumu sebebiyle Eskişehir’in yolcu otobüsleri için önemli bir durak hâline gelmesi; Eskişehir’de bulunan otobüs garajlarının ve hanların yetersizliği, güvensizliği, denetimsizliği vb. sebeplerin etkisiyle Eskişehir’de güvenli, yüksek

kapasiteli, yolcuların ihtiyaçlarını karşılayabilen, denetimli, düzenli bir yapıya sahip olan otogar/otobüs garajı/otobüs terminali ihtiyacı oluşmuştur. Bu sebeple; Eskişehir Emek Oteli ve Otogarı, Emekli Sandığı'nın 1960'da açtığı yarışma sonucunda AHE (Kemal Ahmet Aru, Mehmet Ali Handan, Aydın Tekin, Hande Çağlar, Yalçın Emiroğlu, Altay Erol) grubu tarafından tasarlanmış ve 1964 yılında tamamlanmıştır. (Özaslan ve Karasözen, 2004, aktaran Karasözen, 2010). 1960 yılında yapımına başlanan, Emekli Sandığı tarafından inşa edilen otogar binası 1963 yılında, otogar binasıyla aynı arazide inşa edilen Emek Otel ise 1964 yılında halkın kullanımına sunulmuştur.



“OTOGAR 29 Ekimde AÇILIYOR” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1963e)

Bugünkü adıyla “eski otogar”, faal olduğu dönemde ise “Eskişehir Otogar/yeni otogar/otogar” adıyla anılan bu yapı, Eskişehir’in otobüs garajı ihtiyacını karşılamak amacıyla 29 Ekim 1963 tarihinde halkın ve otobüslerin kullanımına sunulmuştur. Bu otogar binası, sadece otobüslerin gelip gittiği bir ulaşım merkezi olmaktan ziyade içerisinde hastane, karakol, noter, berber, kapalı çarşı, meyhane, restoranlar, büfeler vb. pek çok farklı unsuru barındıran büyük bir komplekstir.

DAVET

Adı Eskişehir Belediyecilik tarihine bir efsane olarak geçen, dürüstlüğü ve hesap uzmanı olma özellikleriyle belediye kaynaklarını en ekonomik ve en akılcı biçimlerde Eskişehir halkının refah ve mutluluğunu arttırıcı yatırımlara dönüştüren, siyasi kaygılardan arınmış hizmet anlayışıyla belediyecilikte bir ekol yaratan, hizmet süresi içinde ilkeli-tutarlı yaklaşımlarıyla:

Anadolu'nun en büyük Altyapı Projesi,
Anadolu'nun en büyük Topluluk Projesi,
Anadolu'nun en büyük Pis Su Arıtma Tesisi,
Anadolu'nun en büyük imar çalışması,
Anadolu'nun en büyük Ticaret ve Kültür Merkezi
gibi dev çalışmalarla Eskişehir'i 21.yüzyıla hazırlayan

Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanı
SELAMİ VARDAR'm

ölümsüz eserlerinden yalnızca biri olarak
adını yurdun dört bir yanına taşıyacak olan
ve inşaatını gerçekleştirmekten gurur duyduğumuz

**Anadolu'nun en büyük ve en modern
ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ**
Açılış Töreni
Devlet Bakanı-Başbakan Yardımcısı ve SHP Genel Başkanı
Sn.MURAT KARAYALÇIN
tarafından gerçekleştirilecektir.

Bu mutlu günümüzde
tüm dost ve hemşehrilerimizle
birlikte olmak dileğiyle

13 Şubat 1994
SAAT: 14.00
ESKİŞEHİR

**İlgazlar**
İNŞAAT A.Ş.

“DAVET” başlıklı gazete ilanı. (İki Eylül Gazetesi, 1994)

Kurulduğu günden, yıkıldığı güne kadar (âtil durumda kaldığı 30 yıl dahil olmak üzere) çeşitli işlevleri yerine getiren eski otogar, büyüyen ve genişleyen şehrin merkezinde kalması, şehirler arası otobüslerin şehir merkezindeki trafiği sıkıştırması, binanın hem yolcu hem de araç kapasitesi bakımından yetersiz kalması, trafikteki özel araç sayısının artması vb. nedenler ile 13 Şubat 1994 tarihinde, İlgazlar İnşaat tarafından ihalesi alınan ve Kartal Kavşağı'ndaki arazide inşaatı tamamlanan yeni otogar binasına taşınmıştır.

1.1.3. Eskişehir Eski Otogarının Taşınması

İlgazlar İnşaat tarafından ihalesi alınan ve Kartal Kavşağı'nda inşaatı tamamlanan yeni otogar binası, o dönem devlet bakanı olan Murat Karayalçın'ın katıldığı açılış töreni ile 13 Şubat 1994 tarihinde halkın kullanımına sunulmuştur. Yeni otogarın hizmete sunulmasının ardından yolcu otobüslerinin seferleri artık yeni otogardan gerçekleşmeye başlamış, 1963 yılında yapılan otogardaki unsurların çoğu yeni otogara taşınmış ve artık bu bina “eski otogar” adıyla anılmaya başlanmıştır.

Eski otogar, taşınmasının ardından 30 yıl boyunca âtil durumda kalmıştır. Uzun siyasi tartışmalar ve defalarca düzenlenen ihaleler sonrasında 12 Kasım 2005 tarihinde Sarar Şirketler Grubu bu binayı ve arsasını satın almıştır.



“Eski Otogar Sarar’ın” başlıklı gazete haberi. (İstikbal Gazetesi, 2005)

Zaman zaman çeşitli etkinlikler için kullanılmasına, otopark olarak işlev görmesine, Yunus Emre Caddesi ve Asarcıklı Caddesi'ne bakan dış cephelerinde bulunan çeşitli işletmelerde ticaret yapılmasına izin verilmiş olsa da şehrin merkezinde büyük bir alan kaplayan eski otogarın âtil durumda kalmasına engel olunamamıştır. Son aşamada; Sarar Şirketler Grubu'nun alışveriş merkezi/rezidans/ofis binası projesini hayata geçirecek olması sebebiyle, eski otogar binasının yıkımına 2023 yılında başlanmıştır.



Eski Otogar'da sanat dolu bir gece

Tepebaşı Belediyesi tarafından Ramazan Ayına Özel olarak hazırlanan etkinlik programı aralıksız sürerken Eski Otogar alanı her gün bir başka güzelliğe sahne oluyor. Lunapark alanı, çizgi sinema salonu, iftar sofrası ve Eskişehirlilerin ihtiyaçlarını karşılayabileceği mağazaları bünyesinde barındıran ve Tepebaşı Belediyesi'nce düzenlenen Eski Otogar her akşam binlerce Eskişehirliyi konuk ediyor.

2005 yılı Ramazan Ayını Eskişehirliyle dolu dolu yaşatmayı hedefleyen Tepebaşı Belediyesi'nin etkinlikleri 7'den 70'e her yaş kesiminde yoğun bir ilgi görüyor. Etkinliklerden önce kurulan iftar sofrasından günde 2000'in üzerinde kişi yararlanıyor. Ramazan Programı kapsamın-

da bu kez de Eskişehir Türk Sanat Müziği Derneği Korusu'nu Eskişehirliyle buluşturan Tepebaşı Belediyesi vatandaşların takdirini topladı. Etkinlikler kapsamında gerçekleştirilen konser izleyenleri büyüledi. Topluluk Türk Müziğinin unutulmayan eserlerini izleyenlerle paylaşırken, izleyenlerin beğenisini kazandı.

Tepebaşı Belediye Başkanı Dr. M. Tacettin Sarıoğlu, Ramazan ayının Tepebaşı'nda dolu dolu yaşandığını belirterek tüm Eskişehirliyle Eski Otogar Alanında buluşmaya çağırdı. Tepebaşı Belediyesi Ramazan Etkinliklerinde 12 Ekim Çarşamba Günü İsmail Çoşar vereceği Tasavvuf Musikisi Konseri ile Eskişehirliyle birlikte olacak.

"Eski Otogar'da sanat dolu bir gece" başlıklı gazete haberi. (Sonhaber Gazetesi, 2005)

Eskişehir eski otogar binası 1963 yılından 2023 yılına kadar süren 60 senelik yaşamında dünyada ve Türkiye'de gerçekleşen pek çok sosyal, kültürel, siyasi ve ekonomik değişime şahit olmuş ve bu değişimlerin etkisini hem içerisindeki hem de çevresindeki yaşamda hissetmiş, hissettirmiştir. Halk 1963 ve 1994 yılları arasında geçen 31 senede otobüse binmek, tanıdıklarını yolcu etmek, yolcularını karşılamak, sosyalleşmek, kültürel ritüellere katılmak, hastanesinde muayene olmak, meyhanelerinde vakit geçirmek, restoranlarında yemek yemek, tıraş olmak, noteri kullanmak, içerisinde barınmak vb. birbirinden farklı pek çok sebeple eski otogar binasını kullanmıştır. Dünyada ve Türkiye'de yaşanan çeşitli sosyoekonomik ve sosyokültürel değişimlerin etkilerinin görüldüğü eski otogar bu bakımdan; Eskişehir ve Türk halkının yaşam şeklini, toplumsal, ekonomik ve kültürel bağlamda Türkiye'nin ve Türk halkının yaşadığı evrelerin izlerini üzerinde taşıyan önemli bir maddi kültür unsurudur.

1.1.3.1. Nüfus, Kapasite ve Trafik Problemi

Eski otogar binasının kullanıma açıldığı 1963 yılına en yakın yıl olan 1965 yılında yapılan genel nüfus sayımında Eskişehir'in nüfusunun toplamda 415.101 olduğu görülmekte ve bu toplam nüfusun 200.332'si şehirde, 214.769'u köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023a) Bu verilere göre 1965 yılında Eskişehir nüfusunun %48,6'sı şehirde, %51,4'ü köylerde yaşamaktadır. Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda eski otogar çevresinde ve Yunus Emre Caddesi'nde trafik probleminin başladığını tespit ettiğimiz 1980 yılındaki nüfus verilerine göre Eskişehir'in nüfusunun toplamda 543.802 olduğu görülmekte ve bu toplam nüfusun 343.923'ü şehirde, 199.879'u köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023b) Bu verilere göre 1980 yılında Eskişehir nüfusunun %63,24'ü şehirde, %26,76'sı köylerde yaşamaktadır. Otogar binasının taşındığı 1994 yılına en yakın yıl olan 1990 yılında yapılan genel nüfus sayımında ise Eskişehir'in nüfusunun toplamda 641.057 olduğu görülmekte ve bu toplam nüfusun 477.436'sı şehirde, 163.621'i köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023c) Bu verilere göre 1990 yılında Eskişehir nüfusunun %74,32'si şehirde, %25,68'i köylerde yaşamaktadır. İstatistiksel nüfus verileri incelendiğinde 1965 ve 1990 yılları arasında Eskişehir'deki kent nüfusunun %138 oranında artış gösterdiği görülmektedir. Bu durum, istatistiksel nüfus verileri ve kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda değerlendirildiğinde; Eskişehir nüfusunun özellikle şehirde yoğunlaşması durumu beraberinde eski otogar binasının kapasite bakımından yetersiz kalmasına ve artan araç sayısının da etkisiyle eski otogarın bölgedeki trafik probleminin bir parçası hatta sebebi hâline gelmesine yol açmıştır.

İstatistiksel verilere göre 1966 yılında Türkiye'de toplam 231.977 motorlu kara taşıtı bulunmakta ve bu motorlu kara taşıtlarının 91.496'sını otomobiller, 12.041'ini otobüsler oluşturmaktadır. (TÜİK, 2023d) Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda eski otogar bölgesinde trafik probleminin başladığını tespit ettiğimiz 1980 yılındaki istatistiksel verilere göre Türkiye'de toplam 1.696.681 motorlu kara taşıtı bulunmakta ve bu motorlu kara taşıtlarının 742.252'sini otomobiller, 32.783'ünü otobüsler oluşturmaktadır. (TÜİK, 2023d) Eski otogar binasının taşındığı 1994 yılındaki istatistiksel verilere göre Türkiye'de toplam 5.606.712 motorlu kara taşıtı bulunmakta ve bu motorlu kara taşıtlarının 2.861.640'ını otomobiller, 87.545'ini otobüsler oluşturmaktadır. (TÜİK, 2023d) İstatistiksel veriler incelendiğinde 1966-1980 yılları arasında Türkiye'deki toplam otomobil sayısının %711 oranında, Türkiye'deki toplam otobüs sayısının ise %172,26 oranında artış gösterdiği görülmektedir. Bununla beraber, 1980-1994 yılları arasında Türkiye'deki toplam otomobil sayısının %285 oranında, Türkiye'deki toplam otobüs sayısının ise %167,04 oranında artış gösterdiği görülmektedir. Bu büyük oranlı artışın, özellikle Eskişehir eski otogarı gibi şehir

merkezinde bulunan bölgelerdeki trafiği etkilediği sonucuna ulaşılmaktadır. Son olarak, istatistiksel verilere göre 1994 yılında Eskişehir’de toplam 86.024 moturlu kara taşıtı bulunmakta ve bu motorlu kara taşıtlarının 42.692’sini otomobiller, 1.253’ünü otobüsler oluşturmaktadır. (TÜİK, 2023e) Eski otogarın hizmete sunulduğu 1963 yılında Eskişehir’de bulunan otomobil sayısının, 1994 yılında Türkiye’de bulunan otomobil sayısının neredeyse yarısı kadar olması, söz konusu trafik probleminin ciddi boyutlara ulaştığının da göstergesidir. Aynı zamanda, kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda; 1963-1994 yılları arasında yolcu otobüslerinin ve ulaşım firmalarının sayısında tespit ettiğimiz artış, yolcu otobüslerinin sefer sayılarının sıklaşması da eski otogar binasının işlevselliğini, bölgedeki trafiği etkileyen unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.



"Otogarın yükü ağırlaşıyor" başlıklı gazete haberi. (İstikbal Gazetesi, 1993)

Kaynak kişilerimizin ifadelerine göre; yolcu otobüslerinin eski otogara ulaşmak amacıyla şehir merkezine giriş ve çıkışları şehir trafiğini etkilemiştir. Aynı zamanda yolcu otobüslerinin eski otogara ulaşmak amacıyla şehir merkezine giriş ve çıkışları da zorlaşmıştır. Dolayısıyla eski otogarın merkezî konumu; 1980’li yıllardan itibaren şehir merkezindeki trafiği ve yolcu otobüslerinin otogara ulaşımını zorlaştırmıştır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer’in “nüfus problemi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Etkiledi mutlaka tabii otogardan sonra çok daha farklı oldu orası daha canlandı ama o güne göre çok iyiydi dardı küçüktü falan. Yani sonradan küçük gelmeye başladı ilk zamanlar nispeten iyiydi, şehir kalabalıklaşınca. (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının halkın hizmetine sunulmasıyla bölgenin daha hareketli ve canlı bir hâl aldığı ancak Eskişehir’in nüfusunun artması ve şehrin kalabalıklaşmasıyla eski otogarın kapasitesinin yetersiz kalmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç’in “nüfus problemi ve bölgedeki trafik problemi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Dediğim gibi orduevinin önünden böyle gelirdi İstanbul’dan gelenler, diğerleri de Odunpazarı üzerinden Yunus Emre Caddesi’nden gelirdi. Dolayısıyla kent içinde de şeyler artmıştı. Yani nüfus arttı, ondan sonra çok engel oluyordu yani o sıkışıklık yaratıyordu. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Eskişehir’in nüfusunun artması ve şehir dışından gelen yolcu otobüslerinin Yunus Emre Caddesi’ni kullanmasıyla bölgede trafik problemi yaşandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer’in “nüfus problemi ve bölgedeki trafik problemi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Aslında bu giderek zamanla artış gösterdi ama özellikle (19)90’lı yılların başında hatta (19)90’lı yılların ortasına kadar olan süreçte baya bi şey oldu yani (19)90’lı yılların başında artık trafik kaldırmamaya başladı. Çünkü orda bi tane cadde var Yunus Emre Caddesi, şehrin en işlek caddelerinden biridir bugün bile. Eskişehir’in akşam saatinde en kilit noktalarından bi tanesi Atatürk Lisesi’nin olduğu kavşaktır, en kilit noktadır. Onun hemen önündeki işte Yunus Emre Caddesi zaten kilit bir şey, cadde. Sen buraya bir de insanları taşıyan otobüsleri soktuğun zaman zaten cadde kaldırmamaya başladı baştan. Cadde kaldırmamaya başladı sonra insan

popülasyonunun artması artık o bölgede terminali tamamen kullanışsız hâle getirdi. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Yunus Emre Caddesi'nin, 1990'lı yılların başından itibaren trafik yoğunluğunun ve nüfus artışının etkisiyle sıkışık bir durumda olduğu hatta günümüzde de Yunus Emre Caddesi'ndeki sıkışıklığın devam ettiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in "bölgedeki trafik problemi" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Bayağı problem oluyordu giriş ve çıkışlarda, dediği gibi, otogara otobüslerin girişleri çıkışları falan. Zaman zaman iyice artmaya başladı demek ki bu (19)85'li yıllarda daha arttı... (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Yunus Emre Caddesi'ndeki trafiğin de etkisiyle 1980'li yılların ortalarında yolcu otobüslerinin eski otogara giriş ve çıkışlarında problem yaşanmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Kaç illerden ne otobüsler geliyor-gidiyor, bunun yanında bir de kendi trafiğimiz var. Araç çokluğu, yoğun trafik, bi de onlar da girince temelli kitleniyo dediği gibi, kaldırmıyodu yani. (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in bölgedeki trafik problemi hakkındaki bir diğer ifadesinde, yolcu otobüslerinin 1980'li yılların ortalarında otogara giriş çıkışlarının zorlaşmasındaki önemli nedenlerden birinin Eskişehir'deki araç çokluğu olduğu ve farklı birçok ilden Eskişehir'e gelen yolcu otobüslerinin de şehir merkezindeki trafiğe dahil olmasıyla söz konusu trafik probleminin arttığı anlaşılmaktadır.



"Yeni otogar tamamlanıyor" başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1993d). Haberin sağında bulunan fotoğrafın altında yazan "Eski otogarın kaldırılması ile şehir trafiğinin rahatlayacağı belirtiliyor." ifadesi "bölgedeki trafik problemi" bakımından dikkat çekicidir.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan'ın "bölgedeki trafik problemi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O bölgede: Yunus Emre Caddesi, Asarcıklı Caddesi, Porsuk ve Porsuk'un ötesinde bir Sivrihisar Caddesi'ni de düşünürsen aslında; tabi bu kadar büyük bir, kentte bir yoğunluk yoktu, trafik yoğunluğu yoktu. Yani neden o senelerde işte şehrin içerisine getirmişler otogarı taşımışlar? Çünkü bölge bu kadar yoğun değil, araç trafiği bu kadar yok. Araç zaten çok az, anlatabiliyor muyum? Hani öyle herkesin altında araba yok o yıllarda, düşünsene yani... Dolayısıyla, şehre otobüslerin girmesi çok da büyük bir sıkıntı yaratmıyordu o yıllarda. Ne oluyor? Giriyor, çıkıyor öyle bir trafik yok, yoğunluk yaratmıyor. (...) Araç sayısının artması, yani sadece Eskişehir'de değil tüm Türkiye'de hatta yani bu, Özal dönemi (1989-1993) sonrasına geliyor aslında. Neden? Biz küreselleşmeye başladık... (...) Buna girdik, işte Türkiye yatırımlar almaya başladı, ithalat kapıları açıldı, araçlar gelmeye başladılar. Araç fiyatları ucuzladı mesela, bu önemli bir kriterdir. Yani, benim sana bahsettiğim yıllarda, o Murat 124 dediğin araba bir ev parasıydı, inanabiliyor musun? Bir ev parasına bir Murat 124 alabiliyordun. Şimdi Koç Grubu'nu severim ama yani yıllarca Murat 124 gibi bir arabayı ev parasına satmışlar, anlatabiliyor muyum? Ki nasıl bir kârlar elde edilmiş onu bir düşün yani... Yani şimdi, şu anda yine tabi araba fiyatları arttı ama bir ev fiyatıyla araba fiyatı hiçbir zaman aynı olmadı, anlatabiliyor muyum? Yani, bu ondan sonraki yıllarda eve 4 lira veriyorsan, arabaya 1 lira vermişsindir ama o yıllarda bir araba, bir ev fiyatı. Ve Murat 124'ten bahsediyorum, hani çok iyi bir arabadan bahsetmiyorum ben sana, değil... (...) Budur, anlatabiliyor muyum? Ha n'oldu? Tabii, şunu da ekleyeyim; oradan fiyatlar aşağıya inmeye başladı zaman içerisinde. Fiyatlar aşağıya inince; insanların ürüne ulaşmaları kolaylaştı, arabayı almaları kolaylaştı ve bir sürü insan araba almaya başladı. E bankalarda kredi imkanları arttı vesaire araba, araba, araba oldu... Ve zamanında problem olmayan o trafik, problem olmaya başladı. Bu da Selami Vardar dönemine (1989-1994) denk geliyor, Selami Vardar o zaman işte SHP'li, SHP'li bir belediye başkanı, herhâlde öyleydi... (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Türkiye'nin 1990'lardaki ekonomi ve ticaret politikalarının etkisiyle halkın otomobil sahibi olmasının kolaylaşması, otomobil sayısının ülke çapında artması vb. durumların etkisiyle 1990'lı yıllarda bölgede trafik probleminin yaşanmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "firma sayısının artması ve bölgedeki trafik problemi, eski otogarın kapasite yetersizliği" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

E tabi atıyorum eskiden 20 tane firma varsa 40 tane firma oldu, talepler çoğalıyor. Eskiden Eskişehir'e gelen atıyorum 15 şehirdense şimdi oldu 50 şehir, her taraftan... (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, şehirler arası otobüs firmalarının sayısının artmasıyla beraber eski otogardaki ve Yunus Emre Caddesi'ndeki yolcu otobüslerinin sayısının arttığı anlaşılmaktadır.

Ha ithalat başladı, (19)80'den, (19)85'ten sonradır yani esas (19)90'a doğru Türkiye'de, Eskişehir değil Türkiye'de araba çoğaldı. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1980'li yıllarda Eskişehir'deki ve Türkiye'deki otomobil sayısında artış görüldüğü anlaşılmaktadır.

Yani öndeki, bizim otelin önündeki otoparkı biz kullanıyoduk ama girdi-çıkıtlar o kadar çok fazla oluyodu ki hani “Birisini geçircem gelcem şey olur mu?” Tabi o zaman hani bi paralık durum da yoktu. Zaten gelen bi tanıdık oluyo veya “Şimdi çıkıcam.” diyo, sürekli hareket vardı yani. (Gülerek) Biz sevinmiştik otel olarak, gittiği zaman. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Yunus Emre Caddesi'ndeki araç ve trafik yoğunluğu sebebiyle yakınlarını karşılamaya gelen kişilerin park edecek yer bulamadığı ifade edilmektedir. Bu durumun sonucunda yakınlarını karşılamaya gelen kişilerin, araçlarını Emek Otel'in otoparkına park etmek zorunda kaldıkları ve eski otogar binasının taşınmasıyla beraber Emek Otel'in bu konudaki yükünün kalktığı anlaşılmaktadır.



“Yeni Terminal %70 tamam!” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1993e). Gazete haberinin içeriğindeki “Bilindiği gibi şu anda otogar Yunus Emre Caddesi üzerinde bulunuyor. Ancak şehirlerarası otobüs trafiğine cevap veremez hale geldi” ifadesi dikkat çekmektedir.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın (Taşcı, 2022) 1980'li yıllarda başlayan trafik problemiyle ilgili ifadesi, kaynak kişilerimiz Nursel Yurdaer'in (Yurdaer-b, 2022), Mustafa Görür'ün (Görür-b, 2023), Celal Karataş'ın (Karataş, 2023) Mehmet Zeki Görür'ün (Görür-a, 2023) yolcu otobüslerinin sayısının artması nedeniyle eski otogar binasının yolcu otobüsleri için yetersiz kalmasıyla ilgili ifadeleri, kaynak kişilerimiz Serdar Uygunkan (Uygunkan, 2023) ile Abdurrahman Bilge'nin (Bilge, 2023) eski otogara gelen yolcu otobüslerinin şehre giriş çıkışlarında problem yaşaması ile ilgili ifadeleri ve Sakarya Gazetesi'ndeki (1993e) eski otogarın şehirler arası trafiğe cevap veremeyecek durumda

kalmasıyla ilgili haberi de eski otogarın 1980’li yıllardan itibaren araç trafiği, yolcu otobüsü kapasitesi, kent nüfusu, otogar binasının şehrin merkezinde kalmış olması vb. problemler sebebiyle bölgede ciddi sorunlar yarattığının göstergesidir.

Halk tarafından kişisel kullanım amacıyla satın alınan özel otomobillerin sayısının artması, Türkiye’nin çeşitli dönemlerdeki üretim olanakları, değişen ekonomi politikaları ve ithalat kanallarıyla ilgili düzenlemeler vasıtasıyla mümkün olmuştur. Özellikle TOFAŞ’ın (Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.) 1968 yılında kurulması (TOFAŞ, 2018a) ve 1971 yılında ilk üretimine (Murat 124) başlamasıyla (TOFAŞ, 2018b) halkın kişisel kullanım amacıyla otomobil satın alabilmesi bakımından yeni bir dönem başlamıştır. 1980 sonrası dönemde Türkiye’de uygulanan ekonomi politikaları ile yaşanan değişim, halkın özel otomobil sahibi olabilmesine dair imkânların gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Bu değişimlerin ve halkın özel otomobil sahibi olabilmesi konusundaki imkânların gelişiminin söz konusu trafik probleminin başlıca sebeplerinden biri olması ise kaçınılmazdır. Sosyoekonomik bağlamdaki bu değişimin sosyokültürel boyutları da oldukça önemlidir.

2. BÖLÜM: HENRY GLASSIE’NİN MADDİ KÜLTÜRÜ ARAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME YÖNTEMİ ÇERÇEVESİNDE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI

İnsanlık tarihinde doğa-insan ilişkisi, içinde bulunduğu doğayı anlamlandırma arayışına giren insan için her zaman hayatının oldukça önemli bir konumunda bulunmuştur. Bu arayışın devam ettiği süreçte insanlar, doğaya yükledikleri anlamları çeşitli sözlü kültür ve yazılı kültür ürünlerine aktarmışlardır. İnsanların bu çerçevede ürettikleri sözlü kültür ve yazılı kültür ürünlerinin yanı sıra insan-doğa etkileşiminde en önemli rolü oynayan unsurlardan biri de insanın doğayla gerçekleştirdiği ve gerçekleştirmeden var olamayacağı fiziksel etkileşimdir. İnsanlar, yarattıkları kültürel birikimi, fiziksel dünya ile temaslarını sağlayan nesnelere aktararak somut ve anlamlı maddi kültür ürünlerini meydana getirmişlerdir.

Maddi kültür ürünleri; bireyin veya toplumun doğayla, kendisiyle, çevresiyle yaşadığı etkileşimin anlamlandırıldığı en önemli kaynaklardır. Maddi kültür ürünleri; bireyin veya toplumun yaşadığı iklim, coğrafya, doğal kaynaklar vb. doğal şartlara; din, inanç, mitoloji, töre vb. dünyaya bakış açısına (felsefesine); ticari yaşam, üretim teknikleri, giyim kuşam vb. sosyoekonomik, sosyokültürel yapısına dair unsurları tespit etmek açısından bilimsel çalışmalara ve bilim insanlarına önemli veriler sunmaktadır.

Henry Glassie, maddi kültür ürünlerinin değerlendirilmesi konusunda geliştirdiği yaklaşım ve bu ürünleri incelerken kullandığı yöntem bakımından maddi kültür çalışmalarına oldukça önemli bir boyut kazandırmıştır. Henry Glassie, maddi kültür ürünlerini incelerken, ürünleri “İşlev, Form, Bağlam” ana başlıkları altında değerlendirmektedir. Ürünün işlevi, formu ve sahip olduğu bağlamlar, ürünün kültürle ilişkisini tespit etmek ve değerlendirmek açısından oldukça önemlidir. Glassie, *Material Culture* (1999) adlı eserinde; söz konusu maddi kültürü araştırma ve değerlendirme yönteminin yanı sıra tarih araştırmaları için uygulanması gereken yaklaşım hakkında da bilgiler vermektedir.

2.1. HENRY GLASSIE VE TARİH

Henry Glassie'nin tarihi veya tarih çalışmalarını değerlendirirken izlediği yöntem, yazılı metinler üzerinden gerçekleştirilen kronoloji temelli akademik araştırmalar ve mutlak tarih araştırmalarının değerlendirme yöntemlerinden farklıdır. Glassie'ye göre tarih araştırmaları için Batı akademik tarihinin temel dayanağı olan kronoloji çözüm olamaz. Çünkü kültürler tek vuruşta hareket etmez ve aynı zamanda, aynı oranda veya tek bir zamansal örüntü doğrultusunda gelişmezler. (1999: 28) Bu çerçevede; tarih araştırmalarında kültürün karmaşık yapısının, sürekliliğinin ve değişiminin tek bir kronolojik çizgi üzerinden takip edilmesi doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Bu sebeple Glassie, tarih araştırmalarında ve değerlendirmelerinde sözlü kültür ve maddi kültür ürünlerinin önemini vurgulamaktadır. Glassie'nin, *Material Culture* (1999) adlı eserinde Ahmet Balcı hakkındaki “Hiç okula gitmedi ama kendi kendine okuma yazma öğrendi ve yaşlı adamların konuşmalarını dinleyerek tarihçi oldu.” (1999: 9) ifadesi, Glassie'nin tarih araştırmalarına yaklaşımını açıklar niteliktedir. Glassie'nin Ahmet Balcı hakkındaki ifadesi, belirli tarihî kayıtları barındıran yazılı kaynaklardan ziyade sözlü kültür ortamında aktarılan sözlü tarihin önemini ortaya koymaktadır.

Bazı toplumlar yazılı eserlere (kitap, kitabe, yazıt, hiyeroglif vb.) sahipken bazı toplumların yazılı eserlere sahip olmadığı düşünüldüğünde; yazılı eserlere sahip olmayan toplumların araştırılmasında sözlü kültür unsurları ve maddi kültür unsurlarının önemi açık bir şekilde ortadadır. Çünkü, edebi zihin, yalnızca müreffeh, okur-yazar bir azınlığın tarihini bilebilir ve çoğu insanın yazılı olmayan eserlerde korunan tarihi unutulmaya yüz tutar.” (Glassie, 1999: 44) Henry Glassie, tarihe ve tarih araştırmalarına yaklaşımı çerçevesinde tarih araştırmalarında kullanılan yazılı kaynakların önemini de elbette göz ardı etmemektedir. Ancak, sadece yazılı kaynaklar veya belgeler ışığında ele alınan tarih, okur-yazar olmayan bir toplumu, dünyada ve tarihsel süreçte hiç var olmamış gibi değerlendirmemize sebep olacaktır. Dolayısıyla, tarih ve kültür araştırmalarında yazılı belgelerin yanı sıra, maddi kültür ürünleri ve sözlü kültür ürünlerine de başvurulmasının gerekliliği, maddi kültür araştırmalarının önemini açıkça ortaya koymaktadır.

Bu durumda, tarihi farklı bir açıdan ele almak için evrensel düzeyde işlev görebilecek araştırma yönteminin; sözlü kültür kaynakları ve maddi kültür ürünlerinin incelenmesi olduğu açıktır. Bu bağlamda; mutfak ürünleri, alet-gereçler, barınaklar, giyim-kuşam ürünleri, inanca bağlı yaratılan somut ürünler, endüstri ürünleri, zanaat ürünleri, kamusal mekânlar vb. maddi kültürün içerisinde yer alan ürünler, tarihi ve toplumları yeniden anlamak veya anlamlandırmak için önemli kaynaklara dönüşmektedir.

2.2. HENRY GLASSIE VE MADDİ KÜLTÜR

Maddi kültür araştırmalarını gerçekleştirebilmek için “maddi kültür” kavramını anlayabilmek önemlidir. Glassie, maddi kültür kavramını en temel ifadeyle “insan davranışının somut ürünlerinin geleneksel adı” olarak tanımlamaktadır. (1999: 41) Bu somut ürünler, bireyi veya toplumu temsil eden anlamlı her bir nesne olarak ele alındığında; bireyin veya toplumun başından geçen olayların, yaşam biçiminin, içsel dünyasının ve hayat görüşünün aktarıldığı önemli ürünlerdir. Ancak, maddi kültür tuhaf bir terimdir, çünkü kültür maddi değildir. Kültür zihinde kalıptır, içseldir, görünmezdir ve değişkendir. (Glassie, 1999: 41) Bu sebeple, maddi kültür araştırması yapılırken nesneleri; birey ve toplum için anlamlı bir maddi kültür ürününe dönüştüren unsur olan “kültür” kavramı ve bu nesnelerin kültür ile ilişkisi tespit edilmelidir.

Maddi kültür ürünlerini incelemeye ve değerlendirmeye odaklanan maddi kültür çalışmaları insan düşüncesine ve eylemine yaklaşmak için nesneleri kullanır. (Glassie, 1999: 41). Maddi kültür araştırmaları; bireyin veya toplumun içsel dünyasını, niyetini, hayat felsefesini, sosyokültürel yaşamını, sosyoekonomik yaşamını, başından geçen doğal veya beşerî olayları, yaşadıkları bölgenin coğrafi özelliklerini ve toplumun tüm bu unsurlarla karşılıklı ilişkiler çerçevesinde kurduğu bağı anlamlandırmak açısından oldukça önemli bir bilimsel araştırma sahasıdır. Yazılı kaynaklarda söz edilmeyen veya sözlü kaynaklarda zamanla yok olan birçok bilgi ve birikim maddi kültür ürünlerinde varlığını sürdürebilmektedir.

Maddi kültür kavramını değerlendirirken dikkat edilmesi gereken önemli hususlardan biri; maddi kültür ürünlerinin arkeolojik bulgulardan ibaret olmadığıdır. Maddi kültür ürünleri, insan-kültür-madde ilişkisinin somut bir yansıması olması nedeniyle; değişen ve gelişen dünyadaki çeşitli teknolojik, sosyal değişimler içerisinde dönüşüm geçirmekte, varlığını devam ettirmektedir. Henry Glassie’nin Ford marka otomobillerle ilgili örneği, bu durumu açıklar niteliktedir:

Ancak tüketicinin nesneyi yaratıcı bir eylemde kullanırken onu yeniden yaptığını varsayalım. Benim zamanımda, kendine saygısı olan hiçbir ergen, ailesinin arabasını sürmezdi. Bir çocuk, gazete dağıtımı işinden sağladığı kârı eski bir Ford almak için kullandı. Sonra Manny, Moe ve Jack’in yardımıyla onu yeniden icat etti, yetişkinlerin gösterişli krom süslerini çıkardı, delikleri kurşunla doldurdu, gövdeyi ahır kırmızısı astar lekeleriyle boyadı ve neredeyse hiçbir zaman hayallerindeki cilalı görünümü veremedi. Böylece yeniden yaratılan Ford, ikinci bir kültürün ifadesi hâline geldi. Ford Motor Company’nin kültürü ve gençlerin kültürü, otomotiv kumaşında uyum içinde bir arada var olmaya başladı. (1999: 81)

Glassie’nin ifadelerinden de anlaşılacağı üzere; maddi kültür ürünleri, geçmişte yaşamış toplulukların bıraktığı, bugün müzelerde sergilenen veya arkeolojik kazılarda ortaya çıkarılan nesnelerden ibaret değildir. Küresel boyutta çeşitli toplumların yaşamında değişimler yaratmış

Ford otomobillerin; otomobil kültürünü, gençlerin kültürünü veya bireyi yansıtan bir unsura dönüşmesi; maddi kültür ürünlerinin değişen ve gelişen dünyadaki sürekliliğinin bir göstergesidir.

Bir kavrama getirilen farklı bilimsel yaklaşımlar çerçevesinde yapılacak araştırmalar için bu yaklaşımlara ait kapsayıcı nitelikte araştırma ve değerlendirme yönteminin yaratılması, geliştirilmesi önemlidir. Henry Glassie, tarih araştırmaları ve maddi kültür kavramına getirdiği yaklaşımlarla beraber maddi kültür araştırmalarında uygulanabilecek araştırma ve değerlendirme yöntemini bilim dünyasına sunmuştur.

2.3. HENRY GLASSIE’NİN MADDİ KÜLTÜRÜ ARAŞTIRMA VE DEĞERLENDİRME YÖNTEMİ

Henry Glassie, maddi kültür ürünlerinin işlevlerini, formunu ve bağlamlarını inceleyerek, bu ürünler hakkında önemli tespitlere ulaşmaktadır. Bir maddi kültür ürününün birden çok işlevi, form özellikleri ve bağlamı bulunabilmektedir. Glassie, maddi kültür ürünlerini incelerken bu ürünleri tıpkı bir metin gibi ele almakta ve maddi kültür ürünlerini dilsel bir unsura benzeterek incelemektedir:

Tek bir kelime hiçbir şey ifade etmez. Halıdaki motif nasıl bir şekiller bütünüyse, o [metin] da bir sesler bütünüdür. Sözcük, belirli bir dilde karşılık ve çağrışım yapıları içinde anlam kazanır. (1999: 47)

Glassie, maddi kültür ürünlerinin; tek başına somut bir nesne olarak anlam kazanmadığını ve nesnenin -başta kültür olmak üzere- pek çok farklı unsur ile karşılıklı bir ilişki içinde değerlendirildiğinde anlam kazandığını ifade etmektedir.

Maddi kültür ürünlerinin arkeolojik bulgulardan ibaret olmadığı, insan ve kültür ile kurduğu etkileşim ile anlam kazanan kent mekânlarının da maddi kültür unsuru olarak değerlendirilebileceği açıktır. Bu sebeple çalışmamızda; Eskişehir eski otogarına Henry Glassie’nin maddi kültürü araştırma yöntemini uygulayarak tespit ettiğimiz bulguları değerlendirdik. Çünkü bir bina, bir inşaat sözleşmesinden çok daha büyük bir şeydir. (Glassie, 1999: 46) Özellikle, kentlerin giriş kapısı olan, bir geçiş noktası olarak işlev gören, kozmopolit yapısıyla kültürel çeşitlilikleri barındıran, toplumun büyük bir çoğunluğunun etkileşim hâlinde bulunduğu otoglar ve benzeri kamusal mekânlar, maddi kültür araştırmaları çerçevesinde önemli halkbilimsel veriler sunabilmektedir.

2.3.1. Henry Glassie'nin Maddi Kültürü Araştırma Yöntemi Çerçevesinde Bağlam ve Eskişehir Eski Otogarının Bağlamları

Bağlamlar, maddi kültür ürününün üzerinde somut bir şekilde bulunmaktan ziyade nesne-insan-kültür etkileşimiyle soyut bir şekilde oluşurlar. Bağlamlar, maddi kültür ürününün bireyde veya toplumda yarattığı çağrışımlar aracılığıyla tespit edilebilir.

Metinlerin sınırları vardır, anlamların ise yoktur ve anlam arayışındaki analist, mümkün olduğu kadar çok bağlam oluşturmak için, mümkün olduğu kadar çok bilgi toplayacaktır. Daha sonra metin, bağlamdan bağlama yerleştirildikçe, çağrışımlar bir araya gelecek ve çoğalacaktır. [Böylelikle] Okuma zenginleşir. Eser anlamla şişer ve görevini yerine getirir. (Glassie, 1999: 48)

Bağlamları tespit etmek için sahip olunması gereken bilgileri; coğrafya, gelenek, mitoloji, töre, din, savaş, devrim, sosyoekonomik veya sosyokültürel yaşam, halkın dünyaya bakış açısı, bireyin dünyaya bakış açısı, bireyin duyguları vb. toplumun ve kültürün birer parçası olan unsurlar oluşturabilir. Bu bilgiler ile ürün çeşitli bağlamlara yerleştirildikçe çağrışımlar oluşacak ve araştırmacıya incelediği maddi kültür ürünü hakkında önemli veriler sunacaktır.



Eskişehir (o dönem yeni otogar olarak anılmakta) eski otogarı. (Arslan, 2023)

Eskişehir eski otogarı, 60 senelik varlığında kendi içerisindeki ve çevresindeki yaşam ile kurduğu etkileşim açısından araştırmacılara oldukça önemli halkbilimsel veriler sunmaktadır. Bu veriler, eski otogarın; eski otogar binası ve çevresiyle etkileşimde bulunmuş kaynak kişiler, basındaki haberler, fotoğraflar, binanın mimari çizimleri vb. kaynaklar aracılığıyla bir maddi kültür unsuru olarak değerlendirilmesine olanak sağlamaktadır. Veriler, Henry Glassie'nin maddi kültürü araştırma yöntemiyle değerlendirildiğinde; eski otogarın işlev, yapı, bağlam özellikleri açısından önemli bulgulara ulaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarının sahip olduğu bağlamlar incelenirken; eski otogar binasından yolculuk yapmak, eski otogarda ticaret yapmak, eski otogarda kültürel etkinliklere katılmak, eski otogarda sosyalleşmek, eski otogarın sağlık hizmetlerinden yararlanmak vb. amaçlarla eski otogar ile etkileşimde bulunmuş kaynak kişilerimizin ifadelerinden yararlanılmış ve bu ifadeler gazete haberleri, fotoğraflar vb. yazılı veya görsel kaynaklar ile desteklenmiştir.

2.3.1.1. Yaratım Bağlamı ve Eskişehir Eski Otogarının Yaratım Bağlamı

Bellek Bağlamı: Aysel Öztürk, halısını yaratırken belleğinde bulunan bilgilerden faydalanmaktadır. Aysel Öztürk'ün kendini yüne çevirdiği, düşüncenin maddeye dönüştüğü o an; merkezî, temeldir ve yaratma eyleminde kaynaşan bir dizi çağrışım toplar. (Glassie, 1999: 51) Aysel Öztürk'ün belleğinde bulunan, annesi Hörüye'den öğrendiği halı dokuma tekniği, annesi o an orada olmasa bile yaratım sürecinde ona kavramsal olarak yol göstermeye, halı dokurken ellerini yönetmeye devam etmektedir. Aysel Öztürk, halı dokuma tekniklerini ve dokuduğu halıda kullanacağı formları doğaçlama bir üretim için belleğinde hazır bir biçimde tutmaktadır. (Glassie, 1999: 51-52) Belleğinde bulunan bu bilgiler ile şimdiyi merkeze alan konsantrasyon anında sayısız olasılıkları yöneten Aysel Öztürk, tam da o siyah düğümü atmaya seçtiğinde, zamanı işgal eden yaratma eylemi aynı anda geriye ve ileriye doğru uzanarak tarihselleşmektedir. (Glassie, 1999: 52) Bir başka ifadeyle; geriye ve ileriye doğru uzanma kavramları, Aysel Öztürk'ün halı dokumacılığına dair belleğinde bulunan tüm bilgilerin, yakınlarıyla gerçekleştirdiği dokuma eylemlerinin, dokuma tekniklerinin, halısında kullandığı motiflerin, belleğindeki anılarının yani geçmişte (geride) tecrübe edilen unsurların yaratım süreci sırasında hatırlanıp ürüne aktarılacak somutlaşması (tarihselleşmesi) ve somut bir ürün olarak geleceğe (ileriye) aktarılmasıdır. Yaratıcının, yarattığı ürüne aktardığı unsurların; yaratıcının anıları, yaratıcının geçmişi, yaratıcının yaşadığı köy, yaratıcının ailesinin ve köyünün geçim yöntemleri, yaratıcının sosyal ilişkileri vb. kavramlar hakkında parçalar içeriyor olması sebebiyle yaratım süreci aynı zamanda yaratıcının biyografisinin de ürüne aktarıldığı bir

süreç olmaktadır. (Glassie, 1999: 54) Bellek bağlamı, geçmişi, bugünü ve yarını birleştiren yapısı sebebiyle oldukça önemlidir.

Yolcu otobüsleri ile toplu ulaşımın sağlanmasından önce yaygın olarak kullanılan at arabaları veya binek hayvanlar ile yapılan yolculukların duraklama merkezlerini hanlar, kervansaraylar vb. yapılar oluşturmaktaydı. Bu yapılar, insanların konaklama, ticari faaliyetlerini gerçekleştirme, sosyalleşme vb. ihtiyaçlarını karşılayan işlevlere sahip yapılardır.⁶ Eskişehir eski otogarı yapılmadan önce kara yolları ile gerçekleştirilen yolculukların duraklama noktası olarak kullanılan mekânlardan biri de otobüs garajlarıdır. Hanlar ve garajlar aynı zamanda şehrin sosyal, ticari, kültürel hareketliliğini de sahip oldukları işlevler aracılığıyla kendi etrafında toplamaktadır.



“Otogara Taşınmaları için Garajlara 4 gün mühlet verildi” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1963d)

Eskişehir eski otogarı, yine Emekli Sandığı tarafından otogarın arazisi üzerinde inşa edilen Emek Otel ile konaklamayı, eski otogar içerisindeki veya kapalı çarşısındaki dükkânlar, büfeler, berber, hediyelik eşyacılar, restoran, meyhaneler vb. işletmeler ile sosyalleşmeyi ve ticareti, ihtiyaçların giderilmesini, otogarın dış cephesinde ve çevresinde bulunan çeşitli zirai ürün

⁶ Bkz. Pamukcu, 2021: 37-56.

satıcıları ile köy-kent arasındaki ticari alışverişi sağlamaktaydı. Bunun yanı sıra çeşitli otobüs garajlarını bir çatı altında toplayarak bir ulaşım merkezi olarak işlev görmekteydi.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın “eski otogar ile geçmişi karşılaştırdığı ve eski otogarın hareketliliği” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Ondan önceki döneme ait tabii. O şeylerde, hani garaj dediğimiz yerlerde hanlar, han oluyor. O zaman n'oluyor? İşte at, eşek veya ona benzer hayvanlarla ulaşım sağlanıyor (...) (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, yolcu otobüslerinden önceki dönemlerde at, eşek veya benzeri hayvanlarıyla ulaşım sağlandığı ve bu ulaşımın durak noktalarının da o dönem oldukça yaygın olan hanlar olduğu anlaşılmaktadır.

İşte onlar, o zaman kırsala giden otobüsler oralardan kalkardı. Eskişehir Hanı, bilmem ne diye geçer şimdi. Onların hepsi bir noktaya kalkan otobüslerin garajıydı. (...) Tabi tabi yani oradan, önce de söyledim, oradan esinlenip otogar da oraya yapıldı herhâlde zamanında. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binası hizmete sunulmadan önceki yolcu otobüsleriyle ulaşımın sağlandığı dönemlerde; otobüslerin kalkış noktası ve durakları olarak garajların veya hanların kullanılması, söz konusu garajlardan veya hanlardan esinlenilerek eski otogarın inşa edilmesi ile ilgili ifadesi, eski otogarın bellek bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Yani, medeni bir yere girmek ister insanlar. Ne diyeyim? İstanbul'dan gelmiş, İstanbul'dan gelen adamı “eski garajlar” dediğimiz hanın içine soksan, “Ulan ben nereye geldim?!” der. Yani, medeniyeti temsil etmesi gerekir. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın eski otogar ile hanları karşılaştırdığı bir diğer ifadesinde, yolcuların medeni mekânlarda duraklamak veya konaklamak istedikleri anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan'ın “eski otogarda toplanan unsurlar” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabii şöyle; sadece otogar değil aslında orası bir kompleks, biliyordur. Orada otel vardı; Emek Otel vardı, Emekli Sandığı'nın zaten de mülk. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın sadece bir otogar olmaktan ziyade büyük bir kompleks olarak işlev gördüğü aynı zamanda eski otogarın arazisinde bulunan Emek Otel aracılığıyla konaklamaya da imkân sağlayan bir yapı olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık'ın “eski otogardaki hareketlilik” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Otogar binasında müthiş bir hareket olurdu. O tarihlerde tabi böyle hızlı tren şu bu yok, normal kara trenler, posta trenleri gidiyor, insanlar da otobüsleri tercih ederlerdi. Cıvıl cıvıldı, hareketliydi, bereketliydi, insanları kavuşturan, insanları birbirinden uzaklaştıran bir bölgeydi otogar. (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde eski otogarın, faal olduğu dönemde ulaşım merkezi olma işlevine sahip olması sebebiyle büyük bir sosyal hareketliliğe sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer'in “eski otogardaki hareketlilik” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Çok canlı, köyler buradan yapıyordu. Toptancılar buradaydı. Ununu, yemini, kepeğini, efendim tuzunu, pirincini her şeyini alır akşam köyüne dönerdi. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın bir ticaret merkezi olarak işlev gördüğu anlaşılmaktadır. Eski otogar çevresinde köylülerin ticaret yapması veya köylülerin eski otogara yakın çevrede bulunan işletmelerden ürün satın alması eski otogar bölgesindeki ticari canlılığın önemli bir göstergesidir.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in “eski otogar çevresindeki oteller ve ulaşım” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Sonra onun etrafında o tarihlerde oteller daha fazla çalışıyordu niye? Yolcu geliyor Eskişehir'de kalmak istiyor otel orada. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogara gelen yolcuların otogar çevresinde bulunan otellerde konakladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "eski otogar ve hanların ilişkisi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

He, tamam, buraya... Bura sonradan yapıldı işte onun için yapıldı bura. Yani köylüler o hana gidip geliyorlardı oraya, ondan sonra orayı düşünerekten, köylüleri düşünerek burayı da yaptılar. (...) Hana yakın yapıldı. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde eski otogarın; konaklama, ulaşım, sosyal, ticari, kültürel işlevlere sahip olan hanların bulunduğu bölgede bilinçli bir şekilde inşa edilmiş olabileceği ifade edilmektedir.

Eskişehir eski otogarının; hanların ve garajların sahip olduğu işlevleri daha büyük, daha bakımlı, daha düzenli, daha modern bir yapı olarak taşımaya devam ettiği anlaşılmaktadır. Bunun yanı sıra Eskişehir eski otogarı kendisinden önce ulaşım, sosyalleşme, ticaret, kültürel etkinlikler mekânı olarak kullanılan hanların ve garajların bulunduğu bir bölgede inşa edilmiştir. Bellek bağlamı çerçevesinde Eski otogar binası; söz konusu işlevleri uzunca bir süre taşıyan hanlar ve garajların bulunduğu bölgede inşa edilmiş ve bu yapıların yerine geçmiştir. Bu bakımdan, eski otogar binasından önce hanların sahip olduğu sosyal, ticari, kültürel, ulaşım vb. işlevlerin eski otogar binasına aktarılmasını; eski otogarın halkın zaten ulaşım, sosyalleşme, ticaret, kültürel etkinliklere erişmek amacıyla kullandığı bir bölgede inşa edilmiş olmasını bellek bağlamı çerçevesinde değerlendirmekteyiz. Eski otogarın yaratma eylemi; hanlar, kervansaraylar, garajlar vb. mekânların işlevsel olarak kullanıldığı kendinden önceki zamana uzanarak bu işlevleri kendi üstünde toplamakta ve kapasite, modernlik, düzenlilik, büyüklük, canlılık gibi unsurlar ile tarihselleşerek zamanda ileriye uzanmaktadır. Bu bakımdan, eski otogarın yaratım bağamları içerisinde bellek bağlamı oluşmaktadır.

Ticaret Bağlamı: Ürünün satılması, ürünün yaratıcısına ticari bir kazanç sağlamaktadır. Bu ticari kazanç, aynı zamanda kültürel olguları yansıtan bir kavram olarak da karşımıza çıkabilmektedir;

...Aysel'in halısı, bir tarım köyündeki genç bir kadının, modern Türkiye'deki bir Müslümanın hayatı gibi [Aysel Öztürk'ün] biyografisindeki ayrıntılar aracılığıyla kültür tarihini bir araya getiriyor ve o [Aysel Öztürk] geleceği hayal ederken tarih, ileriye doğru salınıyor. Halı satılacak. Bir başkası onun [halının] sahibi olacak, onu kullanacak ve o [Aysel Öztürk], yıllar sonra kereste fabrikası sahibinin oğluyla evlenip Bozeli Köyü'ne taşındığında, yeni evinde [kendisinin] ekonomik durumunu güvence altına alacak olan altının sahibi olacak. (Glassie, 1999: 53)

Başka bir ifadeyle ticaret bağlamı; ürünün getirdiği ticari kazancın, ürünün yaratıcısını sosyoekonomik açıdan güçlendirmesi, bulunduğu yerdeki ekonomik konumunu sağlamlaştırması çerçevesinde oluşmaktadır.

Eskişehir eski otogarı, bir maddi kültür unsuru olarak ele alındığında; köylülerin yaşadıkları köylerden getirdiği ürünleri otogar çevresinde satarak gelir elde etmesi, içerisinde, dış cephesinde ve çevresinde bulunan dükkânlardaki veya işletmelerdeki esnafın ticari gelir sağlayabilmesine destek olması açısından ticaret bağlamı oluşturmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in "eski otogardaki işletmeler" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Orada da mesela tostçular vardı, kebabçılar vardı, ekmek arası döner falan, çorbacı, işkembe çorbası vardı yakınında. Özellikle işkembe çorbası içmeye giderdik. Ondan sonra şey, o dükkanlarda, bakırcı dükkânı falan vardı. (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde eski otogarın, içerisinde ve çevresinde bulunan restoranlar, dükkânlar, büfeler vb. işletmeler için bir ticaret merkezi olarak işlev gördüğü, bu işletmelerin otogar sayesinde ticari gelir elde ederek eski otogarın ticaret bağlamının bir parçasını oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "eski otogardaki büfeler" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Büfede gece çalışıyodum işte sabaha karşı gaste gelirdi, gasteleri ayarlardık, onları işte katlar şey yapardık. Tost isteyenlere tost yapardık, limonata, işte bisküvi, sigara bunları satardık. Ondan sonra işte jeton satardık, postane kapanırdı belli bi saatten sonra. O zaman ankesörlü şeyler tabi, jeton satardık. Burda tabi birkaç tane de postanenin ankesörleri vardı. Orda vatandaş kuyruğa girerdi icabında, beklerdi sırayı. Yani baya çalışan vardı. Mesela biz 2 vardiya çalışırdık, sabah 8, akşam 8 çalışırdık orda. Tabi öğrenci olduğum için gece orda, gündüz okulda. Okulda derste uyurduk. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda bulunan büfelerin birçok ihtiyacı karşıladığı ve eski otogarda çalışan birçok insanın ticari gelir elde ederek eski otogarın ticaret bağlamının bir parçasını oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogardaki seyyar satıcılar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi mesela simitçiler olurdu orda, seyyar satıcılar gelirdi. Yani çok işlek olduğu için, çok fazla insan sirkülasyonu olduğu için alışveriş falan da çok olurdu orda. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, seyyar satıcıların da eski otogar içerisinde ve çevresinde ürünlerini satarak eski otogarın ticaret bağlamının bir parçasını oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç’in “eski otogardaki seyyar satıcılar” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Genç bir kız vardı, ayakkabı boyardı orada, herkes ilginç bulurdu onu ya bir genç kız orada ayakkabı boyuyor mesela. Hatırlayanlar vardır benim kuşağımda. Ya biz oraya giderdik, ayakkabı boyanacak ben oraya giderdim ona boyatırdım mesela. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda ayakkabı boyayan kızın da eski otogarın ticaret bağlamının bir parçasını oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş’ın “köylülerin eski otogardaki ticareti” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Köy arabaları oraya girip, çıkıp, bütün köylü halk oraya gelip orada eşyalarını getirirler pazara çıkarırlar. Yağlarını, yoğurtlarını, efendim ne getirir köyden, yumurtasını, sütünü satışa arz eder akşam da gelir aynı arabalara biner kendi kylilerine herkes, kylilerine giderlerdi. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kylilerinden getirdikleri ürünleri eski otogar çevresinde satan köylülerin otogar aracılığıyla ticari gelir elde ettiği ve böylece köylülerin eski otogarın ticaret bağlamının bir parçasını oluşturdukları anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişimiz Nursel Yurdaer’in (Yurdaer-b, 2022) eski otogarın arka tarafında köyden getirdikleri ürünlerini satan köylüler ile ilgili ifadesi, kaynak kişimiz Mustafa Görür’n (Görür-b, 2022) eski otogardaki büfeler ile ilgili ifadesi eski otogarın; otogar çalışanları, köylüler, seyyar satıcılar için ticaret bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Emekli Sandığı’nın yanı sıra ticari gelir elde edebilmek amacıyla eski otogar binasını canlı tutan halk, eski otogar binasını sürekli yaratılan ve yaşatılan bir maddi kültür unsuru hline getirmektedir. Eski otogar binası, bu yaratıcıların (esnafların, köylülerin, işletmecilerin, yazıhane memurlarının vb.) gelir elde ederek sosyoekonomik konumlarını sağlamlaştırmasını sağlamaktadır. Bu bakımdan, eski otogar binasının yaratım bağamları içerisinde ticaret bağlamı oluşmaktadır.

Teknoloji Bağlamı-Biçim Bağlamı: Glassie, maddi kültür ürünlerinin teknoloji bağlamı ve biçim bağlamını şu ifadesi ile açıklamaktadır:

“Doğal malzemelerin kültürel bir ürüne dönüştürüldüğü bir teknoloji bağlamı vardır ve Aysell'in halısı dokuma hassasiyetiyle değerlendirilebilir. Ve [halının] aynısını yapmayı ya da yeniliği seçtiği, merkezin durgunluğuna, simetri üstüne simetriye karşı oynayan hareketli sınırları şekillendirmek için renk noktalarını düzenlediği biçimsel bir bağlam.” (1999: 54)

Başka bir deyişle; yaratıcının, ürünü yaratırken kullandığı doğal malzemeyi, geleneksel teknik bilgi ile işleyip dönüştürmesi teknoloji bağlamını; işleyip dönüştürdüğü malzemeyi somut bir nesne olarak şekillendirmesi ise biçim bağlamını oluşturmaktadır.

Eski otogar binası teknoloji bağlamı çerçevesinde değerlendirildiğinde; eski otogar binasının, demir ve beton kullanılarak, modern inşaat yöntemleri ve mühendislik teknikleri ile inşa edildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedek'in “otogarın inşaat malzemeleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tamam, bırak yani kalsın bulduysan ama orada statiklerini yapan ve o binanın çok enteresandır; bodrumu da koca koca otobüsler girer. Böyle yukarıda hele peronlara yaklaşan böyle “psss psss” o var ya oynatır. Kolonları aşağıda, bodrumu var. Öyle bir seri kolon sistemi yaptı ki o abimiz, nur içinde yatsın, ona 2 proje yaptım nasip oldu. Saadettin Kışınbay. Çerkez'dir bu abimiz köken itibariyle, Kafkaslıdır. Ve çok ilginçtir; kendisi bu işi, bana anlattığı için sana anlatıyorum. “Ben” dedi, “Almanya'dan”, bir üniversitesinden Almanya'nın mezun. “Ailemin durumu vardı, o zaman” dedi “mühendislik ya Teknik Üniversite, Yıldız bile yok, ODTÜ bile yok bir tek Teknik Üniversite. Almanya'ya gönderdi ailem.” dedi, oradan mezun. Daha şimdi, bu depremlerden, (19)98-(19)99 depreminden sonra küp deneyleri, beton deneyleri yapılıyor. Yapılmadan (bina), jeolojik raporlar, geoteknik raporlar şimdi alınıyor. Kendi başına bu adam “Müteahhitler yaka silkti benden Dedek.” dedi. “Kontrolünü de yapıyorum, statikleri yaptım. Beton diye getiriyor beton döktük koyuyordum” dedi “teneke kutu gibi şeye” dedi kaplara, “çat çat tabancayla”, tabanca vardı o zaman. Vurduğunuz zaman derinliği ne kadar gidiyorsa, haa betonun dozajı. Eskişehir'de o çöken bina vardı depremde, beton-160 kullanılıyor o tarihte. Şimdi şükürler olsun beton-300, beton-350. Bu adam o tarihlerde beton-350, beton-400 yakalamış adam. (...) Şimdi, oradaki projelendirme bayağı başarılıdır. Aşağıda da alışveriş şeyleri var, dükkanlar falan var. Ben en büyük orada durumun, bunu hangi sistemle, betonarme, hangi beton dozuyla? Yukarıda arabalar geliyor, koca bir yük geliyor, yanaşıyor perona. “Tıss Tıss” böyle geldikçe Allah muhafaza etsin, böyle gelir çatır çatır götürmesi lazım. (Dedek, 2022)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedek ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yapımında kullanılan betonun son derece güçlü olduğu ve eski otogarın modern inşaat teknikleriyle inşa edildiği anlaşılmaktadır. Kaynak kişimizin ifadesi doğrultusunda; eski otogarın, yaratım bağlamları içerisinde teknoloji bağlamı oluşmaktadır.



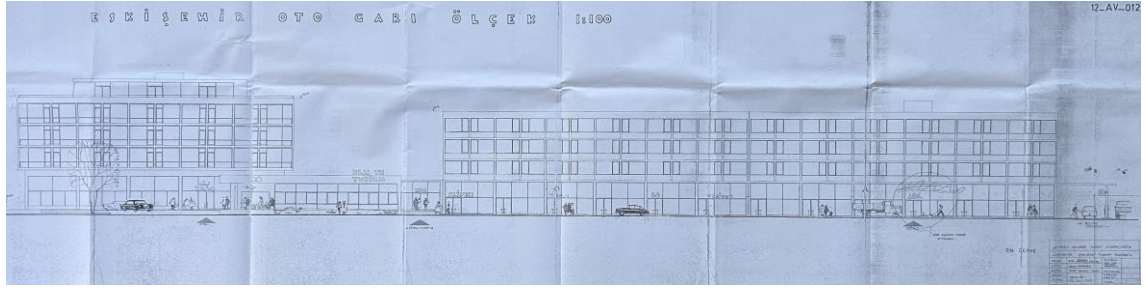
Eski otogar binasının duvarları. (11 Mayıs 2022 – Doğan Bekir BİLGE arşivi)

Kaynak kişimiz Tamer Yereşen’in “otogarın betonunun sağlamlığı” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

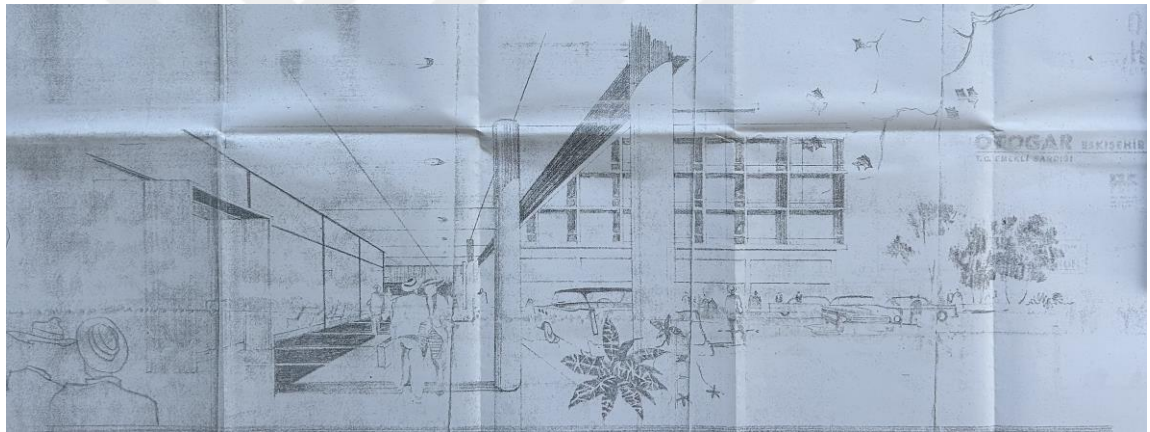
Şimdi bi dakika, (19)99’da depremde biz orda yakalandık. Yok eylülde yakalandık, ikincisi de orda. Ondan sonra tamam mı? Biz aşağıda, bizim şeylerimiz var işte odalarımız var en alt katta. Bi duvarı yıkmaya kalktık biz, tamam mı? Halit Abi var bizim şeyci güreşçi, o balyozu alıyo bi koyuyo, balyoz geri geliyor. O zaman rahmetli Muzaffer Amcam dedi ki “Biz” dedi “bak 2 tane bak deprem geçirdik.” Dedi... Hatta zaten Mustafa şeyi, karidesleri yerken Neval dışarda ağlıyo “Şey yıkılacak!” diye, biz bunla tepsinin içinde karidesleri yemeye çalışıyoz. Karides kokteyl yaptı herif bize, tamam mı? Aşağıya yaptırık... (...) Abi kıpırdamadık Muzaffer Amcam dedi ki “Eğer bu bina yıkılırsa Eskişehir’de yıkılmadık bina kalmaz.” dedi. Hakkaten biz o duvarı, Mustafa değil mi? Kıramadık ya Serdar, rahmetli... (Yereşen, 2023)

Kaynak kişimiz Tamer Yereşen ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yanında inşa edilen Emek Otel’in yapımında kullanılan betonun son derece kuvvetli olduğu ve Emek Otel’in Eskişehir’deki en dayanıklı bina olduğu ifade edilmektedir. Kaynak kişimizin ifadesi doğrultusunda; eski otogarın arazisinde inşa edilen Emek Otel’in teknoloji bağlamı oluşmaktadır.

Eskişehir eski otogar binası biçim bağlamı çerçevesinde değerlendirildiğinde; eski otogarın, dönemin batılılaşan, sanayileşen, çağdaş ve modern Türkiye Cumhuriyeti’nin mimari alandaki etkisi görülmektedir.



“ESKİŞEHİR OTO GARI ÖLÇEK 1:100” başlıklı proje çizimi.⁷



Otogar binasının içinden bir kesit, proje çizimi.⁸

Otogar binası projesi için hazırlanmış mimari çizimlerde bulunan insan tasvirleri çerçevesinde tespit ettiğimiz; dönemin batılı ve modern giyim kuşamı, Amerikan otomobillerinin tasarımlarını andıran otomobil çizimleri, modern restoranlar, kafeler vb. unsurların çizimleri ise dönemin batılı, çağdaş ve modern Türkiye Cumhuriyeti’nin kimliğini yansıtmaları açısından dikkat çekicidir.

⁷Mimar Yalçın Emiroğlu’nun proje çizimi, Sarar Şirketler Grubu’nun Eskişehir’deki Basma Fabrikası’nda, Mimari Ofis Proje Sorumlusu olarak görev yapan Nuran Işık’ın gözetimi ve izni dahilinde 2022 yılında kopyalanmıştır.

⁸Proje çizimi, Sarar Şirketler Grubu’nun Eskişehir’deki Basma Fabrikası’nda, Mimari Ofis Proje Sorumlusu olarak görev yapan Nuran Işık’ın gözetimi ve izni dahilinde 2022 yılında kopyalanmıştır.

Umut Bağlamı: Glassie umut bağlamını; geleceğin hayal edilebildiği, ürünün satılabileceği ve daha iyi bir yaşamın mümkün olabileceği bir bağlam (1999: 54) olarak açıklamaktadır.

Kaynak kişilerimizin ifadeleri çerçevesinde tespit ettiğimiz Eskişehir eski otogarının ticaret bağlamı; eski otogar binasında veya çevresinde ticaret yaparak gelir elde eden kişiler için var olan bir umut bağlamı çerçevesinde de değerlendirilebilir. Bu bakımdan, eski otogar içerisinde veya çevresinde ticaret yapan kişilerin eski otogar aracılığıyla ticari gelir elde ederek daha iyi bir yaşamın mümkün olabileceğine dair umutları, eski otogarın yaratım bağlamları içerisinde umut bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Konsantrasyon Bağlamı: Aysel Öztürk, halı dokuduğu sırada belleğindeki bilgileri ürüne aktarmak için konsantre olmaktadır. Glassie'nin konsantrasyon bağlamı çerçevesinde;

Aysel'in kısa bir kış gününde kesilmiş kırımlar arasında sessizce oturup halının üzerinde kalıcı olan binlerce karar verdiği bir konsantrasyon bağlamı var. Konsantrasyonunun, mesleğine bağlılığının ürünü olan halı, Aysel için bir sanat eseridir. (1999: 53)

şeklindeki ifadesi, yaratım bağlamları içerisinde oluşan konsantrasyon bağlamını açıklayıcı niteliktedir.

Öğrenme Bağlamı-Öğretme Bağlamı-İş Birliği Bağlamı: Yaratım bağlamı aynı zamanda sosyalleşmeyi ve sosyal dayanışmayı sağlayan bir bağlamdır. Aysel Öztürk'ün dokuduğu halısına kendisi, yaşadığı çevre, içinde bulunduğu kültür ortamı hakkında aktardığı bilgiler; çevresindeki insanlar ve kültür unsurları ile gerçekleştirdiği etkileşim sonucunda Aysel Öztürk'ün belleğinde yer etmiş bilgilerdir. Glassie; öğrenme bağlamı, öğretme bağlamı ve iş birliği bağlamlarını Aysel Öztürk örneği çerçevesinde şu şekilde açıklamaktadır:

[Aysel Öztürk'ün] Halı dokuma işlemini izlediği, çalışmak istediği ve ardından annesinin yanına oturup, onun da kendi annesinden aldığı talimatları sırasıyla aldığı bir öğrenme bağlamı var. Aysel, evinin ve köyünün yerel olarak ünlü olan yüksek teknik standartlarını koruyarak, annesinin talimatlarını kız kardeşine aktardığında bir öğretme bağlamı var. Bir de [Aysel Öztürk'ün] Hanife'yle, kuzeni Necla'yla, arkadaşları Sevgi ve Şükran'la çalışırken, ayrılıklarını birliğe dokurken, sevgilerini güzel halılarda somutlaştırırken bir iş birliği bağlamı var. (1999: 54)

Bir başka ifadeyle; yaratıcının, ürün yaratma tekniklerini öğrendiği öğrenme bağlamı, bir başkasına bu teknikleri öğrettiği öğretme bağlamı, çeşitli sosyal ortamlar içerisinde ürün yaratma eylemini gerçekleştirdiği iş birliği bağlamı bulunmaktadır.

Yaratım bağlamları çerçevesinde tespit ettiğimiz bağlamlar, yaratıcının ürünü yaratmak için yaptığı ilk hamleyle beraber oluşmaya, şekillenmeye başlamaktadır. Belirttiğimiz bağlamlar, yaratım bağlamının içerisinde girift bir şekilde bulunabilir ve yaratım süreci boyunca bu bağlamlar; yaratıcı ile üründe birleşir. Böylece, birbirinden farklı pek çok unsurun bulunduğu yaratım bağlamı içerisinde maddi kültür ürününün “anlamı” oluşmaya başlar. Ancak anlam, yaratım bağlamının son bulmasıyla kaybolmamaktadır. (Glassie, 1999: 54)

2.3.1.2. İletişim Bağlamı ve Eskişehir Eski Otogarının İletişim Bağlamı

Glassie, ikinci ana bağlamı iletişim bağlamı olarak belirler. Yaratıcının ürününün; onu alan, kullanan veya gören kişilerde uyandırdığı çağrışımlar ve kavramlar ile iletişim bağlamı oluşmaktadır. Bu durum, tıpkı bir yazarın metnini okuyucusuyla buluşturduğu an kurduğu iletişim gibi ele alınabilir. Yazar gibi yaratıcı da hayali bir yanıt için çalışmakta, birçok kanaldan yavaş yavaş ve dolaylı olarak tepki almaktadır. (Glassie, 1999: 55) Dolayısıyla, yaratım bağlamını izleyen süreçte yaratıcının artık ürünün alıcısına, kullanıcısına veya ürünle karşılaşan kişiye hitap ettiği iletişim bağlamı oluşmaktadır.

Ürün, aynı zamanda bir sembol olarak iletişim bağlamını yaratabilir. Yaratıcının, ürünü yaratma niyetine bağlı olarak; yaratıcının zevklerini, üzüntüsünü, hatıralarını vb. pek çok durumu sembolize eden bir iletişim bağlamı oluşmaktadır. Kendine özgü yaratılış teknikleri ve motifler ile oluşturulan bir ürün gelecekte; yaratıcısının yaşadığı köy, bölge, ülke, yaratıcısının mezhebi, dini, etnik kimliği vb. pek çok farklı unsur ile anılabilir veya bu unsurların modeli/temsili hâline gelebilir.

Eskişehir eski otogar binası, içerisinde bulunan esnaflar, yazıhane memurları, temizlik işçileri, şoförler vb. toplulukların (otogar halkı) için oldukça değerli bir yapıdır. Tıpkı bir yazarın okuyucusunu etkilemek için metnini şekillendirdiği gibi otogar halkı da sahip olduğu ürünlerin satışını, sundukları hizmetleri ve firmalarının reklamını, sahip olduğu imkânları müşterisine en çekici şekilde sunabilmek için çabalamıştır. Böylece, eski otogar binasının; tüketicisi veya kullanıcısı olan halk ile iletişim kurması sonucunda iletişim bağlamı oluşmaktadır.

İş Birlikçi Performans Bağlamı, Bağış Bağlamı, Ticari Mübadele Bağlamı: Glassie, iletişimin ana bağlamını ticaret bağlamı olarak değerlendirmektedir. Bir yazar ürettiği metni, ticari bir karşılık elde etmek için okuyucusunu etkileyecek şekilde oluşturur ve okuyucusu ile buluşturur. Tıpkı bir yazarın okuyucusunun ilgisini çekmesi için metnini şekillendirmesi gibi maddi kültür ürününün yaratıcısı da ürününü; alıcısıyla veya kullanıcısıyla buluşacağı süreç içerisinde bu kişileri etkilemek ve bu kişilerin ilgisini çekerek ticari bir gelir elde etmek amacıyla şekillendirir. Bu üretim ve satış süreçleri, ticaret bağlamı etrafında şekillenmektedir. Bu dolaylı etkileşim, iletişim bağlamı için oldukça önemlidir.

İletişim bağlamları birbiri ardına eklenip uzanan bir dizi olarak düşünüldüğünde; ürünün her yeni sahibinin veya tüketicisinin, ürünün ana bağlamı hakkında daha az bilgi sahibi olduğu bir diziye sahip olabilir. Ancak bu durum, ürünün yeni bağlamlar veya anlamlar çerçevesinde değerlendirilmesi için bir engel teşkil etmemektedir. Ürün her kullanıcı için farklı bir bağlam içerisinde yer alabilir.

Yaratıcının, çabasını anlayan meslektaşlarının önünde sanatını ortaya koyduğu bir iş birlikçi performans bağlamı vardır. Halının ailesine, arkadaşlarına veya onun [Aysel Öztürk'ün] kişisel iş birlikçiliğini tanıyan veya en azından gelenekleri ve koşulları hakkında çok şey bilen topluluğuna hediye olarak verildiği bir bağış bağlamı. Her ortamda onun [Aysel Öztürk'ün] yavaş yavaş silindiği ve yerini alıcının aldığı bir ticari mübadele bağlamı. (Glassie, 1999: 56)

Glassie'nin ifadesinden de anlaşılacağı üzere; ürünün yaratım bağlamından sonraki süreçte birbirinden farklı bağlamlar dizisi oluşabilmektedir.

Ürün, el değiştirdikçe oluşan bağlamlar da değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin; ürünün, yaratıldığı ortam, şartlar, zihniyet, kültür vb. pek çok unsuru bilen bir alıcıdan, bu unsurları daha az bilen veya hiç bilmeyen bir alıcıya geçtiği süreçte ürünün yaratılma sürecinde oluşan yaratım bağlamı unutulabilir. Ancak bu durum, ürünün yaratım bağlamını kaybettiği anlamına gelmemektedir. Yaratım bağlamı, ürünü kullanan bir başkası için farklı çevre ve şartlar içerisinde dönüşüp çeşitlenerek varlığını sürdürür. Bu durum, Glassie'nin şu ifadesiyle açıklanabilir:

İletişimde nesne yaratıcısından tüketicisine gider. Tüketim, yaratma gibi eserin anlamlarının birleştiği ve genişlediği bağlamları toplar. İletişim ve tüketim her zaman iç içe geçer ve tüketimde, yaratıcının anlamlarının tüketicinin anlamlarıyla gölgede kaldığı bağlamlar dizisi devam eder. (1999: 57)

Glassie'nin kitap yazarı örneğinde olduğu gibi; eski otogar çalışanlarının eski otogara gelen yolculara ve çevre halkına sunduğu imkânlar, bu binada bulunan kişilerin oluşturduğu iş birliğine ve bu yapıda sunulan hizmetin özenine göre şekillenmektedir. Bu bakımdan eski

otogar binası; eski otogar çalışanlarının iş birliği içerisinde bulunarak, yolcuları veya yerli halkı burada vakit geçirmeye ikna ederek iletişim bağlamını yarattıkları iş birlikçi performans bağlamına ve yolculara veya yerli halka eski otogardan aldığı hizmeti, eski otogarın hareketli günlerini hatırlatarak iletişim bağlamını yarattıkları ticari mübadele bağlamına da sahiptir. İletişim bağlamı çerçevesinde eski otogar binası, otogar halkının sürekli olarak ürettiği ve kullanıcısına sunduğu bir maddi kültür ürünü hâline gelmektedir.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "otogar esnafının birbirini desteklemesi" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Ya esnafın bi şey tabi orda birbirine, mesela gidiyor Eskişehir firmasına işte "Ben" diyor bilet alacak orada tabi çığırtkanlar var bağıryolar "Hadi Bursa! Ankara! İstanbul!". Çığırtkanlar bağıryo, tabi yolcuğu hemen "Gel abi, gel abi!" falan böyle şey yaparlar, şimdi kendi(lerinde) yer olmayınca bile samimi oldukları yazıhanelere yönlendirirler. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar çalışanlarının birbirleriyle dayanışma içerisinde çalıştıkları ve böylece bir işbirlikçi performans bağlamı yarattıkları anlaşılmaktadır.

Yemek işinde de otogar personeliyle çalışanlardan bir kısmı, hani biraz pahalı olduğu için şey etmezlerdi, gerçi onlara indirim verirlerdi. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar çalışanlarının birbirleri ile gerçekleştirdikleri ticarete dayanışma içerisinde bulundukları ve böylece bir işbirlikçi performans bağlamı yarattıkları anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "otogar esnafının birbirini desteklemesi ve akrabalık ilişkileri" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Şimdi şöyle bi durum; zaten %40'ı akrabaydı. Büfecilerin %40'ı akrabaydı. Şimdi mesela Zümrüt, Zümrüt'ü... Yalan söylemiyim. Ama Zümrüt'te çalışanlar mıydı? Zeyno Büfe, Çavuşoğulları Büfe ondan sonra diğer büfesinin adını hatırlayamadım yani onların hepsi zaten hep akrabaydı birbirine. Aynı köylüler akraba olarak çalışıyorlardı... (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar çalışanlarının arasında akrabalık bağına sahip kişilerin de bulunduğu ve böylece aynı köy ortamında veya aynı kültür çevresinde bulunan kişilerin eski otogarda bir işbirlikçi performans bağlamı yarattıkları anlaşılmaktadır.

Yok canım sen de. Yani benim hatırladığım şu anda bu kadar işte. Bizim işte şurda da büfelerimiz vardı. Yani karşılıklı mesela atıyorum adam işimize mi gelmedi zaten “Fiüyt!” (ıslık) yaptık mı giderdi yani, “Satma! Ver-verme!” yani o ilişkiler de vardı yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar çalışanlarının birbirleri arasında geliştirdikleri bir iletişim yöntemine sahip oldukları, ticarete dayanışma içerisinde bulundukları ve böylece bir işbirlikçi performans bağlamı yarattıkları anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarından alınan bir ürün veya hizmet, eski otogarın canlılığı, hareketliliği kaynak kişilerimiz tarafından günümüzde de hatırlanmakta ve geçmiş günler çoğu zaman özlemle dile getirilmektedir. Ancak, otogarın taşınmasının ardından binanın âtil durumda kalması, farklı bağlamlar yaratmıştır. 30 yıl boyunca binanın faal olarak kullanılmaması, kaderine terk edilmesi ve günden güne daha kötü bir hâle gelmesi bu binanın halk tarafından “evsizler, alkolikler” vb. tanımlanan kişiler tarafından kullanılmasıyla sonuçlanmıştır. Büyük bir alanda kurulmuş olan eski otogar binasının güvenliksiz ve karanlık olması sebebiyle bina içerisinde yaşanan kavgalar, yaralamalar vb. toplumsal düzeni sarsabilecek olayların gerçekleşmesi de bu binanın âtil durumda kalmasının sonuçlarındandır. Dolayısıyla, otogarın faal zamanlarındaki sosyal, ticari, kültürel canlılığı hakkında bilgisi olan, bu canlılığı tecrübe eden halkın o dönem eski otogar binasını algıladığı bağlamlar ile otogarın âtil durumda kalmasının ardından binayı algıladığı bağlamlar farklı olmuştur. Geçmişte canlılığıyla bir cazibe merkezi olarak ilgi gören bu bina, âtil durumdaki hâliyle halkta rahatsızlık yarattığı bir iletişim bağlamına sahiptir.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan’ın “eski otogarın cazibe merkezi olması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ve o bölge içinde, yakın çevresini düşündüğüm zaman; otogar aslında bir cazibe merkezi. Yani sadece otobüslerin geldiği yer değil, o Asarcıklı, Yunus Emre Caddesi ve diğer tarafa doğru da tabi Emek Otel de geliyor devamında. Yani düşünsene; şehrin merkezinde, tabi yıldızını hatırlamıyorum ama Emek Otel çok iyi bir oteldi, yani mimari tarzıyla da çok iyi bir oteldi, 3 yıldızlı olması lazım. Gerçekten kaliteli bir otel kompleksi ve onun etrafında da oluşmuş bir ticari dokudan bahsediyoruz aslında. O yüzden; işte Yunus Emre Caddesi, Asarcıklı tarafı, o ve onun karşısıyla beraber aslında o zamanlar bir gelişme alanı, bir cazibe merkezi diyebiliriz. Bir avm değil elbette ama küçük küçük, yani esnaf, küçük esnafın yer aldığı, ticari ünitelerin, orada mesela noter bile vardı. Noter vardı, işte ne bileyim sağlık ocağı vardı. Yani o zamanlar tabi tam hatırlamıyorum; banka şubesi illaki vardır o zaman orada. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın âtil durumda kalmadan önce oldukça hareketli bir mekân olduğu ifade edilmektedir. Eski otogarın; o dönem oldukça prestijli bir mekân olan Emek Otel’e, eski otogarın içerisinde ve çevresinde

bulunan ticari işletmelerin yanı sıra hastane, noter gibi kurumlara sahip olduğu ve şehrin merkezinde bulunan bir cazibe merkezi olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık'ın "eski otogarın hareketliliği" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Cıvıl cıvıldı, hareketliydi, bereketliydi, insanları kavuşturan, insanları birbirinden uzaklaştıran bir bölgeydi otogar. (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın âtil durumda kalmadan önce oldukça hareketli ve bereketli bir mekân olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in "eski otogarın hareketliliği" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Hareketli, birazcık ufaktı küçüktü ama dolup taşıyordu eski otogar o dönemlerde, bizim eski dönemimizde. (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın âtil durumda kalmadan önce oldukça kalabalık bir mekân olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "eski otogarın hareketliliği" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Çok güzel bir canlılık vardı, güzellik vardı, bi saygılık, sevgilik vardı. Öyle bir güzellik vardı. Ben o ilk günleri yaşadım, şimdi ben o günleri arz ediyorum fakat imkânım yok, dönüşüm yok. Fakat çok güzel, bu yıkılan otogar var ya o kadar güzel yerd. Giriş kapıları, çıkış kapıları, içinde dükkanlar, lokantalar ondan sonra çok güzel bi, çok güzel bi yerd. Yani oranın ben tadını unutamıyorum. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın âtil durumda kalmadan önceki dönemlerinin oldukça güzel hatırlandığı ve kaynak kişimiz tarafından eski otogarın faal zamanlarının özlemle anıldığı görülmektedir.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "eski otogarın hareketliliği" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tüm gün oluyo, şey edemiyosun. İşte bitişikteki postacıyla samimisin biraz, çünkü büfeyi terk edip de gidemiyosun bi tarafa. Orda görüyorsun işte; o ona şeker ikram eder, şey eder, yazıhaneler şeyler... Bayramın 1. günü sabahtan sonra otogar bi sakinleşirdi. Ondan sonra 3., 4. günü tekrar hareket başlardı dönüşler başlayınca.

Yani o 2 gün orda millet, bi otogar rahatlardı. Ama mesela çarşıda nereye gider? “Ne gezelim?” Hediyecek eşya alacak. Öyle çarşıda fazla bi şey yoktu, herkes otogara gelirdi. O alttaki çarşı, dükkânlarda bazen kalabalıktan ordan şey edemezsin. Pipo satılır, şey satılır, çok muazzam iş yaparlardı onlar. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın âtıl durumda kalmadan önce, özellikle bayram günlerinde, oldukça hareketli ve kalabalık bir mekân olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Rahmi Emeç’in (Emeç, 2022), Ahmet Ataç’ın (Ataç, 2022), Nihat Yurdaer’in (Yurdaer-c, 2023), Muzaffer Tapan’ın (Tapan, 2023) eski otogarın âtıl durumda kalmadan önceki hareketliliği ile ilgili ifadeleri, kaynak kişimiz Mustafa Görür’ün (Görür-b, 2023) eski otogarın faal olduğu dönemi özlemle hatırlaması ve eski otogarın sadece sıradan bir otobüs terminali olmaması ile ilgili ifadesi, kaynak kişimiz Serdar Uygunkan’ın (Uygunkan, 2023) eski otogarın âtıl durumda kalmadan önce 24 saat boyunca işlek bir mekân olması ve otogarın sadece sıradan bir otobüs terminali olmaması ile ilgili ifadesi de eski otogarın âtıl durumda kalmadan önceki dönemlerde oldukça hareketli bir mekân olduğunun ve eski otogarın faal olduğu dönemlerin özlemle anıldığının göstergesidir.

Şehrin merkezinde büyük bir alana sahip olan eski otogar binasının, otogarın 1994 yılında yeni binasına taşınmasının ardından âtıl durumda kalması halkta rahatsızlık yaratmıştır. Bu nedenle, Âtıl durumda kalan eski otogar binasının halk tarafından “şehrin ortasında bakımsız, tehlikeli, ürkütücü, güvenliksiz, uzak durulması gereken bir yapı” olarak algılandığı bağlamlar ortaya çıkmıştır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık’ın “otogarın âtıl durumda kalması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Maalesef, bimekânların yurdu hâline geldi. (...) Geçmeye korktuğu bir yer hâline geldi, tinerçilerin, ne bileyim uyuşturucu kullananların... (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının âtıl durumda kalmasının ardından bu binanın halkın önünden geçmeye korktuğu, halk tarafından “tinerçi, alkolik, şarapçı” vb. isimlerle anılan kişiler tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç’in “otogarın ıssızlaşması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Şöyle söyleyelim, kentteki yaya akışı o bölgeye çok fazlaydı. Otogar kapatıldıktan sonra hatta orası bir ıssız bir alana dönüştü adeta. Çünkü, oteller daha az çalışır

hâle geldi, lokantalar, büyük bölümü kapandı çünkü yolcu geliş gidişleri olmadığı için. Eczane vardı mesela orada kapandı. Ondan sonra, diğer... Dolayısıyla orası bir yayanın güzergahı olmaktan çıktı. Sadece o bölgeye yakın biliyorsunuz cumartesi pazarı vardır. İnsanlar belki oraya o şekilde gidiyorlar... (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının âtil durumda kalmasının ardından bölgenin ıssız bir alana dönüştüğü, işletmelerin kapanmaya başladığı ifade edilmektedir. Bu nedenle, eski otogar bölgesinin artık yayaların güzergâhı olmaktan çıktığı anlaşılmaktadır.

**HABER
TÜRK**

Eskişehirlilerin yıllardır beklediği eski otogarın akıbeti belli oldu. Yeni bir alışveriş merkezi, rezidans ve otopark yapılmak üzere içerisindeki virane dükkanların yıkım çalışmalarına başlanan tarihi bina, kentsel dönüşüm projesi kapsamında modern bir yapıya kavuşacak. Eskişehir'in tarihinde önemli bir yere sahip olan bu yapı hem çevre kirliliğine hem de akşam saatlerinde yoldan geçenler için güvensiz bir ortama sebebiyet veriyor. Bir an önce yıkılmasının şehir halkı açısından daha iyi olacağını dile getiren Yunus Emre Caddesi'ndeki esnaf, aynı zamanda müşteri potansiyelinin artacağını umut ediyor.

"Burası yıllardır kimsesizler yurdu gibi sessiz bir yer ve akşamları insanlar geçmekten korkuyor"

Yıllardır önlerinde yıkılmasını beklediği harabe görüntüden dolayı rahatsızlığını dile getiren esnaf Mehmet Pek, yeni proje için lansman çalışmalarının düzenlenmesi duyumunun kendisini çok memnun ettiğini belirtti. Eskişehir ekonomisi için harika fırsat bir olduğunu söyleyen Pek, düşüncelerini şu sözler ile ifade etti:

"Uzun zamandır eski otogarın yıkılacağı duyumunu alıyorduk fakat şimdiye kadar bir hareket olmamıştı. Biz cadde esnafları olarak bu işin resmîyete bağlandığını artık biliyoruz ve bu durumdan gayet memnunuz. Oluşturulacak olan projenin ön tarafı AVM, arka tarafıysa 4 blok yükselecek şekilde rezidans olacaktır. Ayrıca beşer ve sekizer katlı olmak üzere büyük bir otopark yapılacağını biliyoruz. Burası yıllardır kimsesizler yurdu gibi sessiz bir yer ve insanlar akşam saatlerinde bu bölgeden geçemeye korkuyor. Umarım en kısa zamanda Yunus Emre Caddesi, hak ettiği değeri görecek."

"Eski otogar binası şimdi çevre esnafın umudu oldu Yunus Emre caddesi esnafı, tarihi otogar binasının modern bir mimariye dönüşmesinden memnun" başlıklı gazete haberi. (Habertürk, 2022)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

İşletme müdürü, güvenlik, birkaç kişi vardı ama görüntüsü tabi kapalı, karanlık ürkütücüydü yani ben de... (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının âtil durumda kalmasının ardından işletme müdürü ve birkaç tane güvenliğin binada bulunduğu ancak binanın halkta yine de "kapalı, karanlık, ürkütücü" bir algı yarattığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "otogarın âtıl durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Hem, muhteşem bir azalma oldu. Bunun tek nedeni şey de değil, sadece otogarın kaldırılması değil, kaldırıldıktan sonra uzun süre oranın virane olarak kalması. İnsanlar yıkık dökük, köhne, içinde insan olmayan karanlık bi bölgeden geçmeyi tercih etmezler ki akşam yolda yürürken. Aydınlık yolda gitmeyi tercih edersin gece. Yani dolayısıyla, orası sadece cazibe merkezi olmaktan çıktığı gibi itici bir alan hâline de geldi bi süre sonra. (...) Tabii ki, tabii yani hani insanlar onun önünden geçmek yerine "Ya yolumu biraz uzatayım da Hamamyolu'ndan geçeyim, hiç olmazsa şey hani daha güvenli işte sağlı sollu her taraf ışıltı ışıltı." falan demeye başladı. Noldu o zaman? Orası giderek, otogarın taşınmasından sonra sanki kasıtlı gibi, değil tabii ki ama kasıtlıymış gibi o noktaya getirildi orası. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının âtıl durumda kalmasının ardından halkın "yıkık dökük, köhne, içinde insan olmayan, karanlık" bir bölgeden geçmek istemediği, eski otogarın cazibe merkezi niteliğini kaybedip itici bir alan hâline geldiği, halkın güvenlik kaygısı nedeniyle yolunu uzatmayı göze alarak eski otogar binasının önünden geçmek istemediği anlaşılmaktadır.



"Eski otogara sessizlik çöktü" başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1994b)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan'ın "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani bak o bölge hâlâ canlanmadı canlanamıyor da yani. Bak (19)94'te kapandı kaç sene oluyor? 30 seneye yakın o bölgenin hepsini öldürdü yani aslında. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının âtil durumda kalmasının ardından bölgenin eski dönemlerine göre canlılığını yitirdiği, 30 yıl geçmesine rağmen bölgenin eski dönemlerindeki canlılığına tekrar kavuşamadığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Nursel Yurdaer'in (Yurdaer-b, 2022), Aliş şadi Gezer'in (Gezer, 2023), Celal Karataş'ın (Karataş, 2023), Mustafa Görür'ün (Görür-b, 2023), Abdurrahman Bilge'nin (Bilge, 2023), Mehmet Zeki Görür'ün (Görür-a, 2023) eski otogarın âtil durumda kaldıktan sonra "alkolikler, kimsesizler, şarapçılar, evsizler, başıboş kişiler" vb. isimlerle anılan kişiler tarafından kullanılmasıyla ilgili ifadeleri, eski otogarın âtil durumda kaldıktan sonra "şehrin ortasında kötü bir mekân, barınak, kuytu yer" vb. bir mekân olarak kalması hakkındaki ifadeleri ve basındaki (Sakarya Gazetesi, 1994b; Habertürk, 2022) haberlerde âtil durumda kalan eski otogarın "ıssız, harabe" olarak anılması da eski otogarın âtil durumda kaldıktan sonra halk tarafından farklı bağlamlar çerçevesinde algılandığının göstergesidir.

Otogarın âtil durumda kalmasıyla ortaya çıkan bağlamlar, otogarın yaratım bağlamlarından ve niyetlerinden oldukça uzaktır. Âtil durumda kalan eski otogar binasının işlevlerini, bir dönem hareketli bir yer olduğunu tahmin eden herhangi bir kişi; bir zamanlar eski otogarın halk için ne derece önemli olduğunu da tahmin edebilir. Ancak herhangi bir kişinin, kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz görüşmelerimizde tespit ettiğimiz; halkın eski otogar ile gerçekleştirdikleri etkileşimler sonucu oluşan çağrışımları, bağlamları tahmin edebilmesi oldukça güçtür. Bu bakımdan, eski otogarın iletişim ve tüketim bağlamlarının iç içe geçtiği, yaratım bağlamlarının gölgede kalarak zamanla silindiği ve bu yaratım bağlamlarının yerini eski otogarı kullanan kişilerin yarattığı yeni bağlamların aldığı bir bağlamlar dizisi oluşmuştur.

2.3.1.3. Tüketim Bağlamı ve Eskişehir Eski Otogarının Tüketim Bağlamı

Kullanım Bağlamı: Kullanım bağlamı, tüketimdeki ilk bağlamdır. Ürünün kullanılmaya başlanmasıyla oluşmaktadır.

Tüketimin içindeki kullanım bağlamında, tüketicinin tepkisi yaratıcının niyetiyle örtüşür. Aysel'in halısındaki kaliteyi takdir eden şehrin zengin bir adamı onu satın alır. Boyutunun ima ettiği işlevi anlayarak, onu evinde özel ibadetleri için bir seccade olarak kullanmayı seçer. Aysel ve bu adam birbirlerini tanımıyorlar, ancak adamın eyleminin Aysel'in planının tamamlanması olarak görülmesine yetecek kadar estetik ve dinî yönelim kültürlerini paylaşıyorlar. (Glassie, 1999: 57)

Bu noktada Aysel Öztürk'ün, halının göreceği işlevleri de planladığı “halıyı yaratma niyeti” ile “tüketicinin halıyı kullanma biçimi”, bu iki kişinin paylaştığı ortak değerler sayesinde örtüşmektedir. Glassie'nin yukarıdaki örneğinde bulunan kullanım bağlamı, birbirlerini hiç tanımayan iki kişinin (Aysel ve şehrin zengin bir adamı) dolaylı etkileşimi ile oluşmuştur.

Eskişehir eski otogar binasının -özellikle faal olduğu dönemde- çeşitli bağlamlar içerisinde ana unsur olarak yer aldığını görmekteyiz. Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda tespit ettiğimiz başlıca kullanım bağlamları çerçevesinde eski otogar; kişi tarafından bizzat satın alınan ve kullanılan bir yapı olmasa da kişinin otogarla gerçekleştirdiği etkileşimler aracılığıyla belirli ihtiyaçların giderilmesini sağlayan bir yapıdır. Böylece tüketicinin tepkisi, eski otogarın yaratım bağlamlarındaki niyet ile örtüşmektedir. Bu bakımdan eski otogarın; tüketim bağlamı çerçevesinde kullanım bağlamları oluşmaktadır.

Eskişehir eski otogarı, temel işlevlerinden ve yaratım bağlamlarından biri olan kent-kent arası ulaşımı veya kır-kent arası ulaşımı sağlamak amacıyla kullanılmıştır. Bu çerçevede halk, şehirler arasında veya kır-kent arasında yolculuk yapmak, yolcu edeceği yakınlarını veya tanıdıklarını uğurlamak, Eskişehir'e gelen yakınlarını veya tanıdıklarını karşılamak amacıyla eski otogarı kullanmışlardır. Böylece, eski otogar için; yolculuk yapmak, yolcu uğurlamak veya karşılamak amacıyla kullanım bağlamı yaratılmıştır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık'ın “yolculuk etmek için eski otogarın kullanılması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Benim bu anlattığım 85'li yıllar. Mesela ben o yıllarda doğumevi hastanesinde çalışırdım, eşim de o Sevinç Köyü'nde ebeydi, arabamız falan yoktu. Otogara gelirdim, o anki otogara (eski otogar) gelirdim, oradan otobüsle köye giderdim. (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylerde veya ilçelerde yaşayan kişilerin bu ilçelerdeki veya köylerdeki evlerine ulaşmak, şehirdeki işlerine gitmek

amacıyla eski otogardan köylere veya ilçelere hareket eden köy otobüslerini kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "yolculuk etmek için eski otogarın kullanılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ya (19)70'li yıllarda heralde otogarı kullanmayan insan yoktur yani. Arabası olan atıyorum Eskişehir'de 500 tane insan varsa, kalan 250.000'i otobüsle gidiyo geliyodu bi yerlere. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu 1970'li yıllarda özel otomobillerin yaygın olarak kullanılmadığı, halkın büyük çoğunluğunun yolculuk için yolcu otobüslerini ve eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan'ın "yolculuk etmek ve yakınlarını yolcu etmek için eski otogarın kullanılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi o işte, otogara, hani bu öğrenciliğimde tabii kullandım; elbette oradan çok yola da gittik, seyahat de ettik, geldik de, birilerini uğurladık, el salladık, özel bazı anılarımız da oldu çocukken otogarla ilgili böyle duygusal taraflarımız da olmuştur. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde halkın, şehir dışına yolculuk etmek veya şehir dışına yolculuk edecek yakınlarını uğurlamak amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "yolculuk etmek ve yakınlarını yolcu etmek için eski otogarın kullanılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Turnuvalar için. Evet yani baya 3-5 sefer şey yaptım yani, gönderdim hatta Trabzon'a okumaya giderken falan baya yolcu ettim yani. İşte yani anneni falan çok yolcu ettik. Abin şeyde okurken Bursa Uludağ'da okurken, şey dayın, dayın dicem. Yani onu da çok gönderdim geldi, gitti yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde halkın, şehir dışına öğrenim amacıyla giden akrabalarını veya tanıdıklarını yolcu etmek, şehir dışından gelen akrabalarını veya tanıdıklarını karşılamak amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.



“Otogarda HAREKET” başlıklı gazete haberi. (Sonhaber Gazetesi, 1993)

Kaynak kişimiz Muzaffer Tapan’ın “Eskişehirspor’un şehir dışındaki maçlarına gitmek için otogarın kullanılması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O otobüslerde mesela sesler yapıyorlar, maça gidiyorlar ya borazanlarla... (...) Davul zurnalar ooo!... Hâliyle, otobüste de öyle herkes içer. (Tapan, 2023)

Kaynak kişimiz Muzaffer Tapan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde halkın, Eskişehirspor’un şehir dışındaki deplasman maçlarına gitmek amacıyla yolcu otobüslerini ve eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Nursel Yurdaer’in (Yurdaer, 2022) yakınlarını veya tanıdıklarını yolcu etmek için eski otogarı kullanmaları ile ilgili ifadesi, Rahmi Emeç’in (Emeç, 2022) yakınlarını veya tanıdıklarını yolcu etmek ve karşılamak için eski otogarı kullanmaları ile ilgili ifadesi, Mustafa Ersun Kozanlıoğlu’nun (Kozanlıoğlu-b, 2023) Eskişehirspor’un şehir dışındaki deplasman maçlarına gitmek için yolcu otobüslerini ve eski otogarı kullanmaları ile ilgili ifadesi, Sonhaber Gazetesi’ndeki (1993) yaz aylarında sahil kesimine gidecek yolcuların yolcu otobüslerini ve eski otogarı kullanmalarıyla ilgili haberi de eski otogarın yolculuk yapmak, yolcu uğurlamak veya karşılamak amacıyla kullanım bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı şehirler arası ulaşımı sağlayan bir merkez olduğundan; askerlik görevini farklı şehirlerde gerçekleştirecek olan asker adayları için düzenlenen asker uğurlama

törenlerinin önemli bir parçası ve bir tören mekânı olarak işlev görmüştür. Türk kültüründe askerlik kutsal bir görev olarak görülmekte ve önemli bir geçiş dönemi olarak değerlendirilmektedir. Türkiye’de, askerliğini yapmamış bir insan yarım insan sayılmaktadır. Türk kültüründe askerlik, bir eğitim yuvası olarak görülmekte ve insan hayatının bir dönüm noktası olarak kabul edilmektedir. (Artun, 2014: 302) Bir geçiş dönemi olarak askerlik görevini gerçekleştirecek asker adayları için uğurlama ve karşılama törenleri düzenlenmektedir. Türk kültüründe askerlik çağına gelmiş delikanlının askerlik görevini yapmak üzere yolcu edilmesi, askerlik görevini tamamladıktan sonra memleketine döndüğünde karşılanması bir gelenektir. (Artun, 2014: 302) Asker adaylarını askerlik görevine uğurlarken gerçekleştirilen törenlerdeki unsurlar, Erman Artun’un şu ifadesi ile açıklanabilir:

Asker adayı askere gideceği gün davul zurna getirilir. Askere gidecek delikanlının arkadaşları evin önünde oynarlar. Evden ayrılırken üç el ateş edilir. Genci şehre götürecek araba gelin arabası gibi süslenir. Delikanlının koluna kırmızı kurdele bağlanır. Genci genellikle akşam gönderirler, otogarda herkes toplanır. Genç ailesi, yakın akrabaları, dostları ve köyün gençleri tarafından davul zurna eşliğinde uğurlanır. Gençler toplu halde halay çekerek genci oynatırlar. Vedalaşılırken gencin cebine para veya mendil konur. Delikanlı uzun süre ailesinden uzak kalacağı için her isteği yerine getirilir. Otobüse binmeden önce herkesle vedalaşır. (2014: 303)

Asker uğurlama törenleri hakkında sunduğumuz bilgiler ve unsurlar, kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz görüşmelerde “eski otogardaki asker uğurlama törenleri” ile ilgili ifade edilen bilgiler ve unsurlar ile örtüşmektedir. Böylece, eski otogar için; “asker uğurlama töreni mekânı” olarak kullanım bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “eski otogardaki asker uğurlama törenleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet köyde uğurlama yaptık, ordan askere bindik Kütahya’ya. İlk isim Kütahya. Ama otobüsün (otogarın) içi şenlik yani. Şindi o zaman dahi şenlik. Zaten affedersin Kuyubaşı çingenleri geliyordu davul çalmaya. Tabi canım orda asker uğurlamaya, sadece sen değilsin ki. Bizim köyden 3 kişi gittik. (...) Mesela biz Kütahya’ya Karaşevelli vardı Kütahya’nın onlan gitçez, o çıkarken bindiriyolar seni. Yürüyüş çağırış, kimisi ağlar, kimisi gülerdi yani böyle gittik yani. Her şehrin arabası vardı, Eskişehir’den böyle fazla şirket de yoktu. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama törenleri sırasında eski otogarın bir şenlik mekânı gibi olduğu; davullar çalındığı, yürüyüşler, bağırışlar-çağırışlar yaşandığı, asker adaylarının ailelerinin veya yakınlarının duygulanarak ağladıkları-güldükleri, kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün de eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama töreniyle askerlik görevini yapmak üzere yolcu edildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "eski otogardaki asker uğurlama törenleri" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi hep oluyodu. Askerler mesela evlerinde efendim yiyip içiyor, tekrar burada o arabaya biniyorlar ya, mesela burdan gidicek Ankara'ya, gidicek Erzurum'a. Buradan taksim oluyodu, buradan gidiyorlardı. Millet kalabalık, çoluk ocuk, karı, kız, anası, babası, hısım akrabası, savuşturmak için buradan gidiyodu otobüsler. (...) Davullu zurnalı buradan gidiyorlardı. Bura çok şenlikliydı. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama törenleri sırasında eski otogarın oldukça kalabalık bir şenlik mekânı gibi olduğu; asker adaylarının ailelerinin asker uğurlama törenine katıldığı, davullar ve zurnalar çalındığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "eski otogardaki asker uğurlama törenleri" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Asker uğurlamaları olurdu mesela o orta alanda, bilhassa askerler o transit otibislerle gidiyodu şimdi hep işte Erzincan'a, Sivas'a şeye ki ben de (19)81'de Erzincan'a gittim orda. Tabi ana baba günü, ağlayanı mı ararsın, çok güz el gittik (...) Davullu zurnalı tabi o şey var. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama törenleri sırasında eski otogarın oldukça kalabalık olduğu; asker adaylarının yakınlarının duygulanarak ağladığı, davullar ve zurnalar çalındığı, kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin de eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama töreniyle askerlik görevini yapmak üzere yolcu edildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer'in "eski otogardaki asker uğurlama törenleri" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Asker uğurlamalarında da oluyodu, orada da oluyodu çok. Otobüslerde oyun oynuyorlar, birbirini "Sen oynican!", "Ben oynicam!" bu sefer kavga dövüş başlıyor. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama törenleri sırasında asker adaylarının yolcu otobüslerinin içinde ve eski otogarda oyun havalarıyla dans ettikleri hatta zaman zaman dans etmek için birbirleriyle kavga ettikleri anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün “eski otogardaki asker uğurlama törenleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben hiç yani şey yapmadım yani devamlı %90 asker uğurlaması vardı ya. Hem de davullu zurnalı, sanki düğün yapar gibi yani. Çünkü asker uğurlaması yani sonuçta asker vatani görevini o zaman için yani vatan bir numaradı bizim için. Hâlâ da öyle ama o zaman daha çok şedi. (Görür-b, 2023)

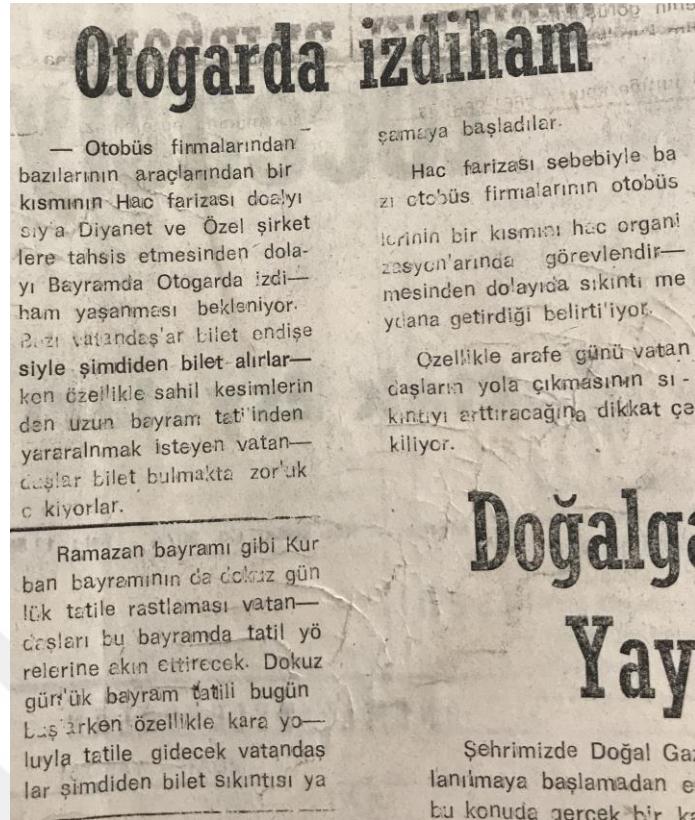
Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğımız görüşmemizde, eski otogarda sık sık asker uğurlama törenlerinin gerçekleştiğı, tıpkı düğün yapar gibi davullar-zurnalar çalındığı, Türk kültüründe askerlik görevinin oldukça önemli bir vatanî görev olarak kabul edildiğı anlaşılmaktadır.

Türk kültüründe önemli bir geçiş dönemi de hac görevidir. Hacı adayının memleketinden ayrılıp yola çıkması ve hac farızasını yerine getirdikten sonra memleketine geri dönmesi ve hac görevini tamamlamasıyla sosyal konumunun değışmesi Türk kültüründe törenlerle kutlanmaktadır. (Artun, 2014: 305) Eskişehir eski otogarı şehirler arası ulaşımı sağladığından; hacı adayları için düzenlenen törenlerin önemli bir parçası ve bir tören mekânı olarak işlev görmüştür. Kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğımız görüşmelerde, hacı uğurlama törenleri sırasında eski otogarda mevlit okunması, Kur'an-ı Kerim okunması v.b. gelenekler karşımıza çıkmaktadır. Böylece, eski otogar için; “hacı uğurlama töreni mekânı” olarak kullanım bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün “eski otogardaki hacı uğurlama törenleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Hac zamanlarında evet hacı uğurlamaları oluyodu o zaman kalabalık oluyodu. (...) Yani şimdi Kur'an'ı falan camilerde okuyup geliyolar, sadece uğurlamalar yani işte şey yapıyolardı ama tabi yani Kur'an da okunurdu, ilahi de söylenirdi. O zamanlar da vardı yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğımız görüşmemizde, eski otogarda gerçekleştirilen hacı uğurlama törenleri sırasında eski otogarın oldukça kalabalık olduğı; hacı uğurlama töreni sırasında eski otogarda Kur'an-ı Kerim okunduğı, ilahiler söylendiğı anlaşılmaktadır.



“Otogarda izdiham” başlıklı gazete haberi. (İki Eylül Gazetesi, 1993)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “eski otogardaki hacı uğurlama törenleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Gayet tabii canım. Eski otogardan uğurlanıyordu, eski otogara geliyordu otobis. Şimdi eskiden otobüslerle gidiyolardı, uçak muçak yok. Hacı Babayı da otobüsle gittiler, direkt garaja getiriyo adam. (...) Tabi canım şenlik, şenlik mevlüt mesela okunuyo. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda gerçekleştirilen hacı uğurlama törenleri sırasında eski otogarın bir şenlik mekânı gibi olduğu; mevlit okunduğu, kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “hacı baba” olarak söz ettiği kişinin de hac görevini yerine getirmek üzere uğurlandığı ve dönüşte eski otogara getirildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra İki Eylül Gazetesi’ndeki (1993) hacı adaylarının ve bayram tatilini değerlendirmek isteyen halkın otobüs bileti bulamamasıyla ilgili haber de eski otogarın; hacı adaylarının hac farızasını yerine getirmek üzere yola çıkmak için yolcu otobüslerini ve eski otogarı kullandığının göstergesidir.

Eskişehir eski otogarını sosyal, ticari, kültürel işlevleriyle yaratılmış ve halkın kullanımına sunulmuştur. Eski otogarın içerisinde bulunan işletmelerin çoğu (restoranlar, pastaneler, hediyelik eşyacılar, berber, büfeler, yazıhaneler vb.) özellikle otogarın her gün ve her saat açık olması ve şehrin merkezinde bulunması sebebiyle yolcuların veya Eskişehir halkının saat fark etmeksizin eski otogar ile olan etkileşimini sağladığı mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Böylece, eski otogar için; “ihtiyaçların giderildiği mekân” olarak kullanım bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç’in “eski otogardaki restoran, buluşmak için eski otogara gidilmesi, yolculuk için eski otogara gidilmesi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Bir nedenle gidiyordu insanlar, dediğin gibi buluşmak için gidiyordu, yolcu karşılamak için gidiyordu veya yola çıkmak için gidiyordu veya oradaki bir lokantanın yemeğini seviyordu, garaja gitmiyordu da o lokantaya gidiyordu. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Eskişehir halkının sadece yolculuk yapmak veya yolcuları karşılamak için değil; tanıdıklarıyla buluşmak, sevdiği bir restoranda yemek yemek amacıyla da eski otogarını kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “eski otogardaki restoran, kalabak suyu satış noktası” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Her zaman açıktı ya, gayet tabii canım... Oraya da Fani Baba derlerdi oraya, şeyin olduğu yere meyhanenin olduğu yere Fani Baba derlerdi. Ora hiç kapanmazdı. Sabahleyin bi çorba verirdi, çünkü muavinler şoförler araba, yola gitçek ya (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda bulunan Fani Baba adlı restoran işletmecisinin her gün her saat hizmet verdiği, otobüs şoförlerinin, muavinlerin ve Eskişehir halkının bu işletmeyi yemek yemek amacıyla kullandığı anlaşılmaktadır.

Evet, evet. Eskişehir’e özel Kalabak suyunu oradan getittiriyolardı şişelerle. O zaman şey yoktu damacanlar yoktu, şişeydi. Onlarlan mahallelere dağıtıyorlardı. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün eski otogarda bulunan işletmeler hakkındaki bir diğer ifadesinde; Eskişehir menşeli Kalabak Suyu’nun şehre dağıtım merkezi olarak eski otogarın kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "eski otogardaki büfeler, restoranlar, hediyelik eşyacılar, tekel bayiler" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

24 saat açık olduğu için canı bi şey istediği zaman... Ha orda tabi o bahsettiğimiz işte tost most satan hediyelik çikolata gofret neyse, hediyelik şeker satanların olduğu yerde hepsinde limonata da vardı böyle kaynatmalı şeyli. Gelip tabi orda millet bizim, benim çalıştığım büfede de vardı. İşte onu limonu suyu atardık limon tuzu şeyi neyse o... (...) Şekerini atardık orda, e adam geliyor, değişik bi şeydi yani limonata içmek. O zaman bu kolalar falan pek yoktu ki. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın her gün her saat hizmet verdiği, şehir dışından gelen yolcuların ve Eskişehir halkının yemek yemek veya limonata içmek amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

He bilmiyor şehri, otogarda börekler, lahmacun satılır o büfelerde şeylerde böyle, işte araba 15 dakika-yarım saat mola vermiştir. Nerede doyuracak? Karşıya bakıyo hep renkli ışıklarla işte spotlarla şeyler yanıp sönüyor, herkes oraya işte hediyelik lokumdur, şudur budur öyle bi şeyler vardı. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, otobüsleri eski otogarda mola veren yolcuların yemek yemek veya hediyelik eşya almak amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Ondan sonra sarhoşlar gece gelirlerdi işte, zaten şehir içersindeydi şeyler gazinolar o zaman çevre yolunda yoktu. (...) Pavyonlar vardı... Onlar orda işte alkol, açık nerden sigara bulcak? Bizim büfeye gelirlerdi, ya otogara ya istasyona gidecek başka gitcek yerleri yok. E tabi bizim orda da alkol, otogarda da alkol satışı yoktu hani Tekel ruhsatlı olan, alkol satışı yok. Onun için gelirlerdi oraya, sigaralarını alırlardı. Bazen iki sarhoş birbiriyle kavga ederdi... (...) Kendi aralarında kavga ederler. İşte lokanta açık olduğu için lokantaya giderlerdi orada yemek yemeye. Yani öyle de bi yaşantılar vardı orada. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin eski otogarda bulunan işletmeler hakkındaki bir diğer ifadesinde; eski otogarın her gün her saat açık olması sebebiyle çevrede bulunan alkollü işletmelerden çıkan müşterilerin de yemek yemek veya alışveriş yapmak amacıyla eski otogarı kullandığı hatta zaman zaman bu kişiler arasında kavgaların da yaşandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogardaki kitapçı, büfeler" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Merdivenlerden çıkıyosun Emek Otel'in yan tarafından gene otogarın bi girişi daha vardı, girişte sağ tarafta bi dükkân vardı. Onun camekanlarında bütün SAS şeyleri vardı, serileri vardı. SAS: Son Altesse Serenissime, Malco adında bir tane şey var, başrolünde bir adam var, o adamın maceraları. Bu şey gibi... (...) Çizgi roman değil, normal roman ama şey James Bond tarzı bi şey, seri. (...) Tabi, yani orda

bütün SAS'ın bütün şeyleri vardı, serileri vardı. O çok ilgimi çekerti orası. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde Eskişehir halkının; kitap, roman, çizgi-roman vb. eserleri edinmek amacıyla eski otogardaki işletmeleri kullandığı anlaşılmaktadır.



Eski otogar. (Arslan, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın “eski otogardaki restoranlar” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Çünkü gece gündüz çalışıyo ya, he, ondan sonra orda dediğin gibi restorantı lokantaları, canı sıkılan kişi gelir burda vaktini geçirir giderdi tekrar geri. (...) Tabi tabi, yolculuk değil canım gelir, gelirdi buraya. Oturur eğlenir, yer içer giderdi evine. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın her gün her saat açık olması sebebiyle şehir dışından gelen yolcuların ve Eskişehir halkının; vakit geçirmek, sosyalleşmek, eğlenmek, yemek yemek veya bir şeyler içmek amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın "eski otogardaki pastane, çay ocağı, lokanta" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Doğru, işte otogarın içinde sosyal tesisler de vardı. Sosyal tesisler derken bugünkü tesisler gibi algılama, işte minik bir pastane, minik bir çay ocağı, minik bir lokanta. Dediğim gibi, insanlar misafirlerini karşıladığı zaman önce orada bir yemek yedirirlerdi, otogarın karşısında çok eskilerden kalma bir dnerci vardır, hl şu an da aktif o dnerci. (Taşcı, 2022)

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde Eskişehir halkının; eski otogarda bulunan pastane, çay ocağı, lokanta vb. işletmelerde ihtiyaçlarını karşılamak, sosyalleşmek ve şehir dışından yolcu otobüsleriyle gelen tanidiklarını karşıladıklarında yemek yemek amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in "eski otogardaki tostu, limonataı, bakırcı" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Evet. Elimize ekirdeğimizi alırdık, geze geze giderdik, yolcumuzu alırdık, canımız sıkıldı mıydı onun önünden geçerdik, içeriye girer bir limonata içerdik veyahut da karnımız açsa tost yaptırırdık meşhur tostusu vardı... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde Eskişehir halkının; gezmek, sosyalleşmek, yemek yemek, ihtiyaçlarını karşılamak, yolcularını karşılamak amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Yani bir şeyin, misafirin geldi, öbür mağazalar dkknlar kapalı, git otogardan, istediğini yapar gelirdin yani ona bir sıkıntı olmazdı... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in eski otogarda bulunan işletmeler hakkındaki bir diğer ifadesinde, şehir dışından gelen yolcuların ve Eskişehir halkının; eski otogarın her gün her saat açık olması sayesinde gecenin geç saatlerinde ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.



Eski otogar. (Arslan, 2023)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan'ın “eski otogardaki işletmeler” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Dönüşüm daha farklı olurdu, işte sabahçıydım, öğlen okuldan arkadaşlarla çıkardım mutlaka bir otogara biz bir uğrardık, otogarda; yani işte senin cebine ne harçlık vermişlerse o gün, okulda harcamadıysan öğlen çıkışta otogara uğrardık, orada bir işte, hani aç olduğumuzdan falan değil yani bir tost yaptırırdık, mutlaka bir limonata içerdik mesela. (...) E tabii, o zamanlar öyle bir şeyler yok zaten, bir kafe yok, bir şey yok. Eskişehir’de o zaman sadece bir pastane var, tamam mı? E zaten ortaokul öğrencisi oralara da çok fazla gidemez. İki tane pastane, üç tane pastane vardı Eskişehir’de, gidebileceğin yani. Otogara o şekilde temas ediyorduk. Tabii şöyle; sadece otogar değil aslında orası bir kompleks, biliyorsundur. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, okuldan çıkan öğrencilerin, o dönem şehirde kafeler vb. işletmelerin yaygın olarak bulunmaması ve ortaokul öğrencilerinin bu işletmelere gidememesi sebebiyle; gezmek, yemek yemek, limonata içmek amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür’ün “eski otogardaki restoranlar, büfeler, eczane” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Bi de ne vardı ya? 2 tane çocuğu vardı bu komedyenlik yapıyordu ya hatta şey gelmedi hatta 2 tane oğlu vardı onlara falan özel torpilli tost falan yapardım. Yani ondan sonra devamlı gelirlerdi hep yolculuk esnasında baya bi şeyimiz olurdu. Devamlı müşterimiz de oluyodu mesela devamlı, mesela sen şimdi nası Ankara’ya

gidip geliyosun her zaman, yani o zaman için de gelen gidenler devamlı Ankara-İstanbul diyelim misal. Devamlı onlar vardı gelirlerdi yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, şehirler arası yolculuk yapan kişilerin otobüsleri eski otogarda mola verdiğinde yolcuların sürekli aynı büfeyi kullandıkları ve bir bakıma bu büfelere “müdavim” oldukları, otogardaki büfecilerin de bu müşterilerine özel bir hizmet sağladığı anlaşılmaktadır.

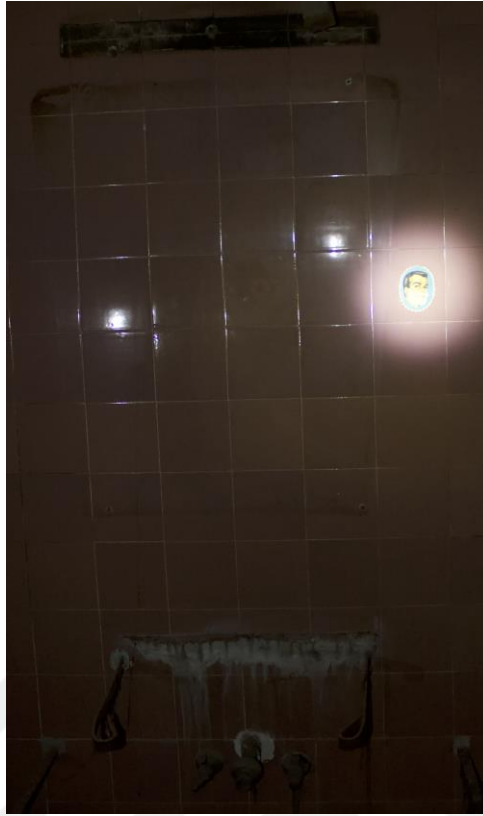
Şu andaki mesela atıyorum tamam otogar çok sapa yer, millet gezmeye de gidemez veya bi ihtiyacı olursa da almaya gitmez yani. Çünkü yani mesafesi çok. Ya bi de gece 12’den 1’den sonra yani... Ama öbür türlü adam çarşıdan işte Kurtuluş’tan olsun, efendim Ziya Paşa’dan olsun her yerden geliyordu ya insanlar. Canı sıkılıyo çorba içmeye geliyordu yani adam. Evde atıyom ben gibi kariylan dövüştün geldin çorbasını içiyo geri gidiyo yani adam, yani o şekilde. (...) Tabi canım sen de biraz kafa dinlemeye afedersin “Birazcık kariya kıza bakıyım.” diye geliyordu yani o şekilde. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın şehrin merkezinde olması, her gün her saat açık olması sayesinde Eskişehir halkının gezmek, sosyalleşmek, dinlenmek, yemek yemek, ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan’ın “eski otogardaki berber” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Orası 24 saat çalışan bi yer yani sadece hani otobüs terminal gibi değil de... Orda mesela işte, Pazar günleri mesela berber bulamazdın hiçbir yerde, kapalı berberler. Ama otogarın altında berber vardı. O zaman da öğrenciyiz tıraş olmak zorunda olduğumuzda gider mecburen orda tıraş olurduk. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın her gün her saat açık olması ve içerisinde berber dükkânı bulunması sayesinde Eskişehir halkı tarafından tıraş olmak amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır.



Eski otogarın kapalı çarşısındaki berber dükkânından geriye kalanlar. (11 Mayıs 2022 – Doğan Bekir BİLGE arşivi)

Kaynak kişimiz Musfata Görür'ün “eski otogardaki hediyelik eşyalar” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi canım sen de... Tabi yani ordan ister istemez adam susuyodu, kolasını alıyodu, sigarasını alıyodu, işte hediyelik... Adamın gözüne bi şey ilişiyodu “İşte ya bu güzelmış.” de veya giderken işte “Çocuğuma boş gitmiyim.” işte. Yani bi şeyler alıp götürüyodu. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki hediyelik eşya dükkânlarının şehir dışından gelen yolcular tarafından ailelerine hediye almak amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin “eski otogardaki hediyelik eşyalar” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Çarşıya gidemiyorlar değil, yoktu zaten. Hediyelik eşya satcak işte kolyedir, yüzüktür, küpedir ondan sonra işte pipodur, ağızlıktır ondan sonra bunları mesela nerden bulcan? Bi yere hediye götürceksin, en garanti yer otogar. Orda enteresan, mesela o Zümrüt Hediyelik Eşya, şu anda da yeni otogarda da var. Aklın hayalin

gelmedik işte yürüyen arabalardan tut da, işte şeyden kumandalı arabalar falan getirirdi, o zaman lüks bi şey o. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki hediyelik eşya dükkânlarının şehir dışından gelen yolcular ve Eskişehir halkı tarafından kolye, yüzük, küpe, ağızlık, pipo, kumandalı araba vb. ürünleri satın almak amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Var. E onlar mesela hiç boş kalmazdı yani, hediyelik eşyadan tut da işte kolonyasıdır, parfümüdür, bilmem işte piposudur, ağızlığıdır, tespihidir, heey neler var, satarlardı. Boş kalmazdı yani adamlar boş kalsa o dükkân kapanır mıydı? Kapanmaz. Ki Erol da haa! Milletin böyle canı sıkılınca vitrinine bakıp bakıp da vakit geçirdiği bi yerdi Erol'un dükkânı. Envai çeşit var böyle, o vitrin düzenlemesi de güzeldi. Adam canı sıkılınca bakıyor, ister istemez “Ya şu çocuğuma da şunu alıyım, bunu da buna alıyım.” diye mesela transit geçenler şey yapardı... (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin eski otogarda bulunan işletmeler hakkındaki bir diğer ifadesinde; eski otogardaki hediyelik eşya dükkânlarının yolcular ve Eskişehir halkı tarafından hediyelik eşya almanın yanı sıra kolonya, parfüm vb. ürünleri almak için de kullanıldığı ve bu işletmelerin müşteri sayısının oldukça fazla olduğu anlaşılmaktadır.



Eski otogardaki “KAPALI ÇARŞIYI GÖRÜNÜZ UCUZLUK, BOL ÇEŞİT Kapalı Çarşıdadır” tabelası. (11 Mayıs 2022 – Doğan Bekir BİLGE arşivi)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in “eski otogardaki hediyelek eşyalar” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Kapalı arşısı, özellikle lle taşı üzerine ağırlıklıydı benim bildiğim ve diğer incik boncuktur hediyelek eşyadır, gümüş yüzükler. Alpu, o zaman Alpu İlçesi'nde gmşlk çok yaygındı, gümüş yüzük olayı çok yaygındı. Oradan gelen gümüş yüzükler, orada (Eski Otogar Kapalı arşısı) satılırdı. Sonra Eskişehir'in Met Helvası orada satılırdı. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın kapalı çarşısında yer alan hediyelek eşya dkknlarında Eskişehir'e özgü zanaat ve mutfak ürünlerinin de satıldığı anlaşılmaktadır.

Onun için gidiyorduk, hediyelek eşya almaya gidiyorduk. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in eski otogarda bulunan hediyelek eşyacılardan hakkındaki bir diğer ifadesinde;, eski otogardaki hediyelek eşya dkknlarının Eskişehir halkı tarafından da kullanıldığı anlaşılmaktadır.



Eski otogarın kapalı çarşısına inen merdivenler. (11 Mayıs 2022 – Doğan Bekir BİLGE arşivi)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in “eski otogardaki hediyelek eşyalar” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Otogarın bi alt katında şey vardı, kapalı arşısı vardı. O zaman bize büyük gelirdi ama şimdi baktığın zaman çok basit bi yer yani hani şey tek sıra hlinde karşılıklı dkknlar. Hediyelek eşyalar satılıyo işte şeyler falan, lletaşından yapıлма hediyelek eşyalar falan ağırlıklı. Çok yani gene bi müşterisi olurdu oranın da belli miktarda ama Eskişehir halkına çok hitap etmezdi açıkçası. Adam gelmiş, otobüsü

yarım saat mola vermiş canı sıkılmış “Hadi bi dolaşıyım” diyo “şuradan hediyelik ne alabilirim?” diyo giriyor oraya kapalı çarşıya. Gözüne kestirdiği şeyler... (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın kapalı çarşısından bulunan hediyelik eşya dükkânlarında ağırlıklı olarak Eskişehir’e özgü zanaat ürünlerinin satıldığı ve bu hediyelik eşya dükkânlarının daha çok otobüsleri eski otogarda mola veren yolcular tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişimiz Necdet Yurdaer’in (Yurdaer-a, 2022) eski otogardaki berber, eski otogarda vakit geçirmesi ve eski otogardaki işletmeler ile ilgili ifadesi, Mehmet Zeki Görür’ün (Görür-a, 2023) eski otogardaki hediyelik eşya dükkânları ile ilgili ifadesi, Serdar Uygunkan’ın (Uygunkan, 2023) eski otogardaki lokantalar, kahvehane, kitap satan büfe ve eski otogarın her gün her saat açık olması ile ilgili ifadesi; eski otogarın çeşitli ihtiyaçların giderildiği bir mekân olarak her gün her saat kullanım bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı, eski otogar içerisinde veya çevresinde bulunan işletmelerin, seyyar satıcıların gelir elde edebildiği bir yapıdır. Eski otogar binasının şehrin merkezinde bulunuyor olması, her gün ve her saat hizmet veren hareketli ve işlek bir mekân olması, eski otogarda veya çevresinde çalışan kişilerin ticari gelir elde etmesini sağlamaktaydı. Böylece, eski otogar için “gelir elde etmek amacıyla çalışılan bir mekân” olarak kullanım bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge’nin “eski otogarda çalışıp gelir elde etmek” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Büfede gece çalışıyodum işte sabaha karşı gaste gelirdi, gasteleri ayarlardık, onları işte katlar şey yapardık. Tost isteyene tost yapardık, limonata, işte bisküvi, sigara bunları satardık. Ondan sonra işte jeton satardık, postane kapanırdı belli bi saatten sonra. O zaman ankesörlü şeyler tabi, jeton satardık. Burda tabi bikaç tane de postanenin ankesörleri vardı. Orda vatandaş kuyruğa girerdi icabında, beklerdi sırayı. Yani baya çalışan vardı. Mesela biz 2 vardiya çalışırdık, sabah 8, akşam 8 çalışırdık orda. Tabi öğrenci olduğum için gece orda, gündüz okulda. Okulda derste uyurduk. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, birçok kişinin eski otogarda bulunan büfelerde veya postanede çalışarak eski otogarı gelir elde etmek amacıyla kullandıkları anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "eski otogarda çalışıp gelir elde etmek" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Büfede alışıyodum evet. Orda ee kuruyemiş, pişmaniye, helva, lokum, tost, genellikle tost, meşrubat, limonata yani bi nevi bayi gibiydi. (...) Tabi tabi hediyelek lokumdur, pişmaniyedir... (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün eski otogarda bulunan bir büfede çalışarak eski otogarı gelir elde etmek amacıyla kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogarda çalışıp gelir elde etmek" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi mesela simitçiler olurdu orda, seyyar satıcılar gelirdi. Yani çok işlek olduğu için, çok fazla insan sirkülasyonu olduğu için alışveriş falan da çok olurdu orda. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın işlek bir mekân olması sebebiyle çeşitli seyyar satıcıların eski otogarı gelir elde etmek amacıyla kullandıkları anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in "eski otogarda çalışıp gelir elde etmek" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Genç bir kız vardı, ayakkabı boyardı orada, herkes ilginç bulurdu onu ya bir genç kız orada ayakkabı boyuyor mesela. Hatırlayanlar vardır benim kuşağımda. Ya biz oraya giderdik, ayakkabı boyanacak ben oraya giderdim ona boyatırdım mesela. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, ayakkabı boyacılığı yapan bir genç kızın eski otogarı gelir elde etmek amacıyla kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in "eski otogarda ürün satan köylülerin ticareti" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Oradan sonra o otobüslerin, köy otobüslerinin park ettiği, otogarın arkasında; oraya köylüler meyve falan sebze falan getirirdi, onlara bakmaya dolaşmaya giderdik... (Yurdaer-b, 2022)

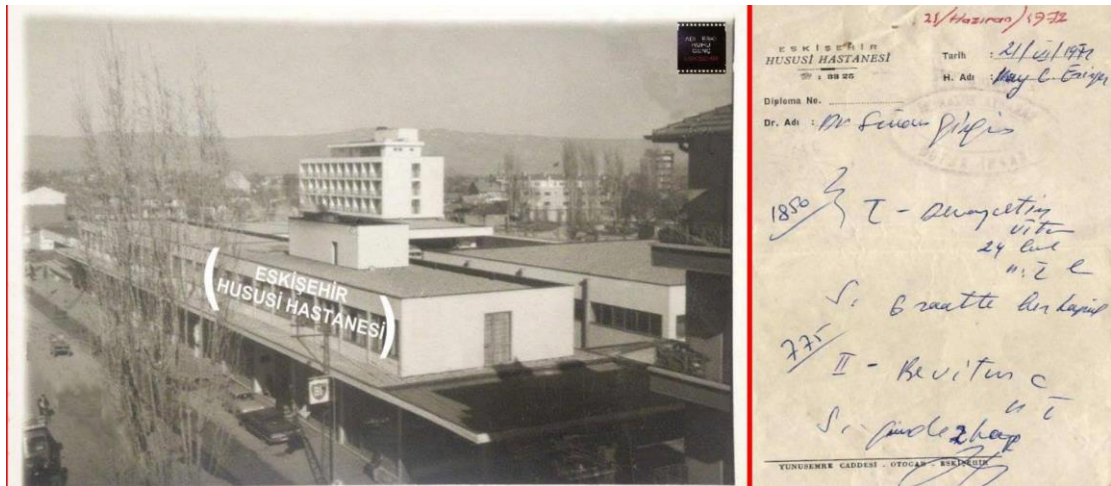
Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylülerin köylerinden getirdiği ürünleri eski otogarın hemen arkasında satarak eski otogarı gelir elde etmek amacıyla kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "eski otogarda ürün satan köylülerin ticareti" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Köy arabaları oraya girip, çıkıp, bütün köylü halk oraya gelip orada eşyalarını getirirler pazara çıkarırlar. Yağlarını, yoğurtlarını, efendim ne getirir köyden, yumurtasını, sütünü satışa arz eder akşam da gelir aynı arabalara biner kendi köylerine herkes, köylerine giderlerdi. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylülerin köylerinden getirdiği ürünleri ve eşyaları eski otogarın hemen arkasında satarak eski otogarı gelir elde etmek amacıyla kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz mülakatlar sırasında kaynak kişilerimizin özellikle vurguladığı unsurlardan biri eski otogarda bulunan hastane/sağlık ocağıdır. Aşağıdaki görselde, (Eskişehir-a, 2015) 1972 yılında bu hastaneden alınan bir reçetede hastanenin adı "Eskişehir Hususi Hastanesi" olarak geçmekte ve bu hastanenin eski otogardaki yeri belirtilmektedir. Eski otogarın st katında bir hastane bulunması oldukça dikkat çekicidir. Bu bakımdan, eski otogar için; "sağlık merkezi" olarak kullanım bağlamı yaratılmaktadır.



21 Haziran 1972 tarihli Eskişehir Hususi Hastanesi'nden alınan reçete. (Eskişehir-a, 2015)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "eski otogardaki hastane" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben orda sünnet oldum yani... Benim ufak tefek kafayı gözü yardığımda babam oraya götürürdü. (...) Tabi canım yani bak en iyi doktorlar ordaydı. Mesela ben size söyliyim İsmet Bilgin, Nafiz Mercan şimdi Murat Mercan'ın babası, şeydeki ne o hl Amerikan elçisi mi? Hl Amerika'da dimi? Washington büyükelçisi babası, orda doktordu benim hatırladığım. Ondan sonra gözcü, İsmet Bilgin gzcyd dimi? Yani iyi doktorların kurduğu bi yerdı ve iyi de alışıyodu öyle diyim yani. Yani alışıyodu da, yıllarca... (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda bulunan hastanenin oldukça iyi doktorlara sahip olduğu, kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun da bu hastaneyi kullandığı ve bu hastanenin halk tarafından çeşitli amaçlarla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Muzaffer Tapan'ın eski otogardaki "Eskişehir Hususi Hastanesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben de ilk ameliyatı orda olduydum. Murat orda doğduydu. (...) Otogar hastanesi miydi ya? Girişini falan hatırlıyorum, giriş merdivenler falan... Murat orda doğduydu işte... (Tapan, 2023)

Kaynak kişimiz Muzaffer Tapan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda bulunan hastanenin; ameliyat olmak, ocuk doğumu vb. Çeşitli sağlık ihtiyaçlarını karşladığı, kaynak kişimiz Muzaffer Tapan'ın da bu hastaneyi kullandığı ve bu hastanenin halk tarafından çeşitli amaçlarla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın eski otogardaki "Eskişehir Hususi Hastanesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

şimdi he, özel hastane vardı başhekim Sabri Bey vardı, Sabri doktor, iyi tanırım ben. Özel hastane vardı, o şimdi müzik yerinin orda da İş Bankası vardı orada. Bu müzik yeri sonra yapıldı. Hastane kapandı, içindeki hastane. Ben oraya hasta getirdim. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kaynak kişimiz Celal Karataş'ın da eski otogarda bulunan hastaneyi kullandığı ve bu hastanenin halk tarafından çeşitli amaçlarla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın eski otogardaki “Eskişehir Hususi Hastanesi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Başka, otomotiv parçası satanlar vardı, dediğim gibi onun üstü özel hastaneydi, ne diye? “Otogar Hastanesi” falan diye geçerdi ve Eskişehir’e iyi bir hastane yapısıydı o. Onu açan doktorlar falan hepsi bildiğim tanıdığım insanlardı; işte gözcü İsmet Abi vardı, Ayhan Bey vardı genel cerrahi, Metin (?) vardı kulak burun boğazcı. Gibi böyle bir doktor grubu ve orada da kaç yatak vardı onu tam hatırlayamıyorum yani yatan hastası da vardı ayakta polikliniği de vardı. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda bulunan hastanenin oldukça iyi doktorlara sahip olduğu, prestijli bir hastane olduğu, yatan hastalara da hizmet verdiği ve bu hastanenin halk tarafından çeşitli amaçlarla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga ağlayan’ın “eski otogardaki sağlık ocağı” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Annem apar topar beni kucakladı, en yakınımızdaki yer de otogarın içerisinde bir sağlık ocağı vardı o zaman. Yani en yakın gidebileceğimiz sağlık kuruluşu o. Bir sağlık ocağı var; eski otogarın üst katındaydı zannediyorum, o sağlık ocağına gittik, bana orada 15 dikiş attılar. Sol bacağıma 15 dikiş attılar ve o iz hâlâ duruyor tabi ki tahmin edersin, 15 dikişin izi hâlâ duruyor. Yani onu gördüğümde ya da dokunduğumda hatırladığım, evet, şeyi tabii ki arabadan kaymayı, o acıyı hatırlıyorsun ama o 15 dikiş de 5 yaşındaki bir çocuğa hani çok kolay atılmadı. Ama o otogarda atıldı, anlatabiliyor muyum? Yani o otogarın içerisindeki bir sağlık ocağında atıldı o dikiş de yani. Öyle bir anım var otogarla ilgili. Yani otogar sadece otogar değildi aslında. (ağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga ağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kaynak kişimiz Kemal Tunga ağlayan’ın da eski otogarda bulunan sağlık ocağını kullandığı ve bu sağlık ocağının halk tarafından çeşitli amaçlarla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Aliş şadi Gezer’in (Gezer, 2023), Nursel Yurdaer’in (Yurdaer-b, 2022), Ali Rıza Saltık’ın (Saltık, 2022), Necdet Yurdaer’in (Yurdaer-a, 2022) eski otogardaki hastanenin oldukça prestijli bir hastane olması, iyi doktorlara sahip olması ile ilgili ifadeleri ve 21 Haziran 1972 tarihli Eskişehir Hususi Hastanesi’nden verilen reçetenin fotoğrafı (Eskişehir-a, 2023) eski otogarın sağlık merkezi olarak kullanım bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı aynı zamanda nirengi noktası veya buluşma noktası olma işlevlerine sahip olan bir kent imgesi olarak halk tarafından kullanılmaktadır. Kevin Lynch, bireyin yol ve yön bulma sürecinde kent imgelerinin işlevlerini şu ifadeyle açıklamaktadır:

Yol bulma sürecinin stratejik halkası çevresel imgedir, bireyin dış dünyayı zihninde genellediği bir resimdir. Bu imge, hem anlık duyuların hem de geçmiş deneyimlerin bir ürünüdür; edinilen malumatı yorumlamak ve hareketi yönlendirmek için kullanılır. Çevreyi tanımak ve modellemek ihtiyacı, hem pratik hem de duygusal açıdan birey için hayati önem taşır ve kökleri çok eskilere dayanır.

Doğrusu, net bir imge, kişinin kolay ve hızlı bir şekilde hareket etmesini sağlar. Bir arkadaşın evini, bir polis merkezini veya bir dükkânı bulmamız buna bağlıdır. (Lynch, 2021: 4)

Çevresindeki diğer yapılardan farklı olan ve kent belleğinde önemli bir yer edinen Eskişehir eski otogarı, sahip olduğu işlevlerin (ulaşım, sosyal, ticari, kültürel) de etkisiyle kentsel bir imge hâline dönüşmüştür. Bu bakımdan, kentsel bir imge olan Eskişehir eski otogarının “nirengi noktası veya buluşma noktası” olarak kullanım bağlamı yaratılmaktadır. Eski otogarın söz konusu nirengi noktası veya buluşma noktası olma işlevi günümüzde de devam etmektedir.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer’in “eski otogarın buluşma noktası olması” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Tarif ederken mesela “Otogarın giriş kapısında buluşalım.” veya “Karşı şeyinde, bu otogarın karşısında bu İş Bankası’nın karşısında buluşalım.” (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde eski otogarın, halk tarafından bir buluşma noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.



Eski otogarın İş Bankası yanındaki girişi. (Arslan, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "eski otogarın buluşma noktası olması" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

He evirmeliler vardı... He, buluşma yeri doğru... Çok doğru onlar olurdu! "Eski otogara, yeni otogara gel." Eski değil yeni otogar olarak geçerdi burası. "Yeni otogara gel." (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, halkın eski otogarda buluşma planlarken eski otogar binasından o dönemki adıyla "otogar" veya "yeni otogar" olarak söz ettiği ve eski otogarın halk tarafından bir buluşma noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

şehrin merkezinde olduğu için gelen giden köylerden falan giden insanlar birbirlerini görmek için de gelirdi yani. Köylüler geliyor ya, her köyden görüşürler konuşurlar danışırlar. Yiyecağını ieceğını içer, orda restoran var, yemekhaneler var. Onlar da ondan sonra eğlenip, ondan sonra tekrar yavaş yavaş köyüne eker gider. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın eski otogarın buluşma noktası olması hakkındaki bir diğer ifadesinde, köylerden gelen kişilerin eski otogarda buluşup yemek yediği, içeceklerini içtikleri ardından köylerine döndükleri, köylülerin eski otogarı bir buluşma noktası ve sosyalleşme mekânı olarak kullandıkları anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogarın buluşma noktası olması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi, ya "Otogarın önünde buluşalım." dediğin zaman o bahsettiğim girişte bi şey vardı orda, vezne gibi bi yer vardı gişe, gişe. Bi tarafta gişe var bi tarafta da şeyler var, duvar var, giriş kısmı. Ondan sonra şeyler başlıyor işte sol taraftaki, otogarı büyük bi han gibi düşün zaten. Yani Selimiye Kışlası gibi düşün ama tabii Selimiye Kışlası'nın belki onda biri kadar, belki yedide sekizde biri, onda biri kadar bi şey ama iki katlı bir bina ve komple kale gibi düşün yani, öyleydi otogar. Sen "Otogarın girişinde buluşalım." dediğin zaman herkesin anlayacağı tek şey ordaki gişenin önünde buluşmaktı. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda buluşma planlandıda Eskişehir halkının bu planı "otogarın girişindeki gişenin önünde buluşmak" olarak algıladığı, eski otogarın bir buluşma noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer'in "eski otogarın buluşma noktası olması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi tabi, eski otogar bura adresti ya köylüler için adresti bura yani. şimdi bile soruyor; "Nerede buluşalım?" "Eski otogarda.". Geliyor burada buluşuyor hâlen de devam ediyor mesela. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın halk tarafından buluşma noktası olarak kullanıldığı ve eski otogar binası bugün yıkılmış olmasına rağmen halk tarafından hâlâ bir buluşma noktası olarak kullanılmaya devam edildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın "eski otogarın buluşma ve nirengi noktası olması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ama hâlâ, yani günümüzde de işte otogar yıkıldı, yıkılıyor şu an da. Hâlâ tarif ederken mesela "Eski otogarın orda buluşalım." ifadesini çok kullanıyoruz. (Taşcı, 2022)

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın halk tarafından buluşma noktası veya bir nirengi noktası olarak kullanıldığı hatta eski otogar binası bugün yıkılmış olmasına rağmen eski otogarın halk tarafından hâlâ bir nirengi noktası ve buluşma noktası olarak kullanılmaya devam edildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın "eski otogarın nirengi noktası olması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi tabi, tabi... Mesela ne diyeyim? O civarda bir yer tarif edeceğin zaman işte "Eski otogarın arkasında." veya "Eski otogarın karşısında." gibi adresi tarif etme kolaylığı oluyor. (...) Evet, işte bu; bellektir. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın halk tarafından yol tarif etmek veya yön bulmak amacıyla bir nirengi noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarının buluşma/nirengi noktası olması bağlamı saha araştırmamız sırasında da karşılaştığımız ve faydalandığımız bir bağlamdır. Kaynak kişilerimizle gerçekteştireceğimiz mülakatlar için bir buluşma yeri olarak eski otogarı belirlememiz veya kaynak kişilerimizin,

mülakatımızı gerçekleştireceğimiz buluşma mekânını bulabilmemiz için eski otogar merkeze olarak yol tarif etmeleri; eski otogar binasının buluşma noktası veya nirengi noktası olarak kullanılma bağlamının günümüzde de devam ettiğinin önemli bir göstergesidir.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Rahmi Emeç'in (Emeç, 2022), Serdar Uygunkan'ın (Uygunkan, 2023), Mehmet Zeki Görür'ün (Görür-a, 2023) eski otogarın buluşma noktası olmasıyla ilgili ifadeleri, kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün (Görür-b, 2023) eski otogarın nirengi noktası ve buluşma noktası olmasıyla ilgili ifadesi; eski otogarın nirengi noktası veya buluşma noktası olarak kullanım bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Bir maddi kültür ürünü olarak Eskişehir eski otogarının hanlardan ve garajlardan alıp kendi üzerinde topladığı sosyal, ticari, kültürel işlevler çeşitli ihtiyaçları karşılamak amacıyla halk (tüketici) tarafından kullanılmış ve böylece eski otogarın birbirinden farklı kullanım bağlamları yaratılmıştır. Örneklerini verdiğimiz kullanım bağlamları; tüketici ve yaratıcının niyetleriyle örtüşerek eski otogar binasında birleşmiştir.

Koruma Bağlamı: Kullanıcının veya alıcının, sahip oldukları ürünü muhafaza etmesi ve ürüne özen göstermesiyle koruma bağlamı oluşmaktadır.

Koruma bağlamında, tüketici, nesnenin çağrışım özelliklerini gözden kaçırırken, onun en derin anlamını tanır. Bu [Aysel'in halısı], bir çabanın sonucu, insani bir şey, özene ve korumaya değer hâlde görülür. Aysel'in halısı temiz tutulur, çürümekten ve yok edilmekten korunmuş olur.” (Glassie, 1999: 58)

Kullanıcı, ürünün yaratım bağlamlarını veya ürünün çağrışım özelliklerini benimseyemediği durumda dahi söz konusu ürünün belirli bir süreç içerisinde emek verilerek yaratıldığını bilmekte ve onu özenle muhafaza etmektedir.

Otogardaki güvenlik görevlileri, polisler, esnaflar, yazıhane çalışanları, berber, temizlik işçileri, veya bunun gibi; kişilerin ihtiyaçlarını karşıladığı, geçimini sağladığı, sosyal dayanışma içinde bulunduğu eski otogar binasında iş birliği bağlamı ve ticaret bağlamının birleştiği bir koruma bağlamı oluşmuştur. Söz konusu bağlamlar çalışmamızda; eski otogardaki yolcuların güvenliğini sağlamak, eski otogardaki esnafların birbirlerini koruması, eski otogarın temiz tutulması, eski otogar binasının yaşıtılması vb. unsurlar çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür'ün "eski otogarın güvenlik güçleri ve eski otogar çalışanlarının yolcuları korumaya yönelik tedbirleri" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Tabi canım şey tarafında, güney tarafında. Otobüsler ordan girerdi, ordan otobüs oraya dururdu. Altı meyhane, üstü polis şeyi. Bekçiler polisleğn yerleri ayrı dururdu. Giriş çıkış kontrollağ olurdu. (...) Hepsi, hepsi serbest canım. Orda içkiyi iç bin arabaya rahatça gelirsın yani, her şey vardı yani düzendeydi. Biz orda çok şey yaptık, yazhanelerde içerdik serbestti, şeylerde içerdik büfelerde... (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarda bulunan güvenlik güçleri tarafından eski otogarla etkileşimde bulunan halkın ve eski otogar binasının güvenliğinin sağlandığı bir koruma bağlamının var olduğu anlaşılmaktadır.

Tabi canım, şehirden köye gelinirlerdi bayramlaşmaya... Kalabalık oluyo tabi canım, bilet bulunmazdı vay vay vay yay... Sivil polisler dolaşır dururdu, cepçiler... (...) He şimdi şeyden yazhandekiler de onlar da biliyo onları. Yazhanede ayakçılar var ya onlar da bilir. Onların şeylerinde yapamazlar yani. Mesela ben Ankara'ya gitçem dimi, Anka Turizm'den bilet aldım misafirim, gitçem. Benimkini yapamazlar, çünkü Anka Turizm'in adamı onları gözetliyor. İsmail Ayaz'dan aldım, başka yere gitçem, onun ayakçısı onu gözetliyor öyle bi şeydi. (...) Gayet tabii canım. Şinci "Ben Anka Turizm'den bilet aldım paramı çaldırdım." dedi mi o adama leke geliyor. Evet onlara çok dikkat ediyolardı yani. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki yazhanelerin ve turizm şirketlerinin çalışanları tarafından; eski otogarla etkileşimde bulunan halkın, eski otogardaki şirketlerin, eski otogar çalışanlarının ve eski otogarın güvenliğinin sağlandığı bir koruma bağlamının var olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "eski otogardaki komşu işletmesinin güvenliğini sağlama ve temizlik işçilerinin grevi sırasında eski otogarı temiz tutma çabası" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

İşte fiyatını soruyo ben yönlendiriyom işte "Şöyle yap, böyle yap." "Ya" dedi "yan tarafta dedi bi şeyler oluyo." dedi. Yan taraftaki arkadaş da bizim yani devamlı muhabbet ettğimiz işte para alışverişi yaptığımız işte malzeme alışverişi yaptığımız devamlı arkadaş, o da Mustafa'ydı. Dün gibi hatırlarım. Dedi "Yan tarafta bi şey oluyo." dedi "Dur!" dedim "Sen duragoy!" dayına. "Ben bi çıkayım." dedim Bi çıktım çocuğu (yan taraftaki büfe sahibi) çevirmişler 2 kişi, he bizim diğer Mustafa'yı Kara Mustafa deriz ona. Ben de pek ak sayılmam ama o benden daha gara olduğu için Gara Mustafa derdik ona. Hatta şey yaptık ben hemen şişeyi kaptım adamın bi tanesinin kafasına vurdum, patlattım. O ara o vurmaya başladı falan diğer bütün büfeciler geldi. Biz 3 kişi sanıyoruz adamlar 7-8 kişi varmıştı, haberimiz yok. Ama biz sopa yimeden şey yaptık. (...) Tabi çok tuttuk, çok tuttuk (birbirimizi) yani." (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki büfe çalışanları tarafından eski otogarla etkileşimde bulunan kişilerin, eski otogardaki işletmelerin ve eski otogarın güvenliğinin sağlandığı bir koruma bağlamının var olduğu anlaşılmaktadır.

Tamam sen   p  almıyosan hiç olmazsa işte bi kolonun başına yığıyoz   p , adam gelip dağıtarak gidiyo. (...) Sıkıntı çünkü ben oraya ilerde benzin istasyonu falan vardı ben oraya, benzin getirip benzin döküp yaktığımı bilirim yani o derece, o derece... (Görür-b, 2023)

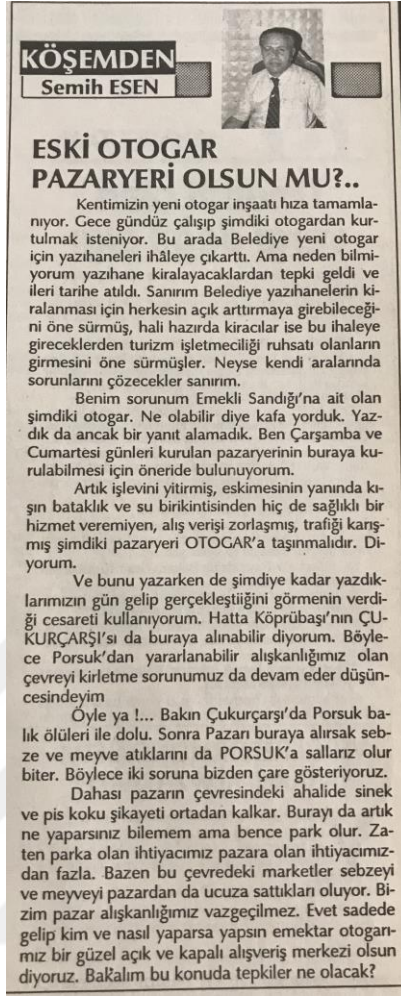
Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, işçilerin eski otogarda gerçekleştirdiği grev sırasında eski otogardaki esnaflar tarafından eski otogarın temizliğinin sağlandığı bir koruma bağlamının var olduğu anlaşılmaktadır.

Eskişehir halkı, otogar binasının taşınması ve  t l durumda kalmasının ardından binanın nasıl değerlendirilebileceği konusunda farklı görüşler ortaya koymuşlardır. Binanın kiralanması, köy otobüslerine tahsis edilmesi, müze yapılması vb. birbirinden farklı pek çok görüş basında ve kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz mülakatlar sırasında Eskişehir halkı tarafından dile getirilmiştir.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın “eski otogarın tescillenmesi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani mesela şey, tescil etme konusu şöyle bir şeydir, bizde yanlış algılanıyor: Mesela “Tescilli bina illaki bilmem kaç asır önce olacak...” falan filan diye... Öyle bir şey yok bence. Bellek çok önemlidir. (...) Tabi, tabi... Çünkü orada çok insanın hatırası vardır. İyi kötü hatıraları vardır; kız arkadaşıyla gitmiştir, işte oradaki nedir, b feden bi işte çikolata yemiştir, çok güzel bir film seyretmiştir, bir insanla taşışmıştır. (...) şimdi o bina yıkılıyor, o bina yapılırken öyle bir şey konabilir. Yani, o dönemden fotoğraflar olabilir, bazı şeyler olabilir. Yani oranın eski bir otogar olduğunun muhakkak oradan tespitlenmesi lazım. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogar binasının tespitlenmesi ve tescillenmesi, yıkılan eski otogarın yerine yapılacak binada bir zamanlar orada eski otogar bulunduğuna dair fotoğrafların vb. unsurların kullanılması, halkın ve kentin belleğini oluşturan bir maddi kültür unsuru olarak eski otogarın hatırasının korunması gerektiği ifade edilmektedir.



Semih Esen'in "ESKİ OTOGAR PAZARYERİ OLSUN MU?" başlıklı köşe yazısı. (Esen, 1993)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in "eski otogarın değerlendirilmesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Eski otogar bölgesinin biz kısa sürede değerlendirileceğini düşündük. Çünkü belediyenin %12 payı var, Emekli Sandığı'na ait. Dolayısıyla kent merkezinde olması hasebiyle burası kısa sürede bir dönüşüme uğrar "yararlı bir yer olur" diye "topluma faydalı bir yer olur" diye düşündük ama maalesef kent içindeki yerler genellikle topluma faydalı yerler olmuyor. Bu kentsel dönüşümde de biliyoruz ki çok yeri yok ediyorlar, yok edilmemesi için biz de kentli insanlar olarak, o bilinçli tavrımızı koruduk diyelim en azından belli kesim. Fakat çok uzun zaman geçti aradan hiçbir şey yapılmadan. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yıkılmaması veya atıl durumda kalmaması için topluma faydalı bir yer olarak korunması gerektiği anlaşılmaktadır.



“Minibüsler eski otogarı istiyor” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1993c)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedelek’in “eski otogarin düzenlenmesi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Orayı (eski otogar binası), Yılmaz Hoca’yla konuştuk ve Yılmaz Hoca da, ben yeni milletvekilliğinden düştüm, “Oğlum” dedi “Gel burayı, sen güzel sanatlardasın” dedi “iyi de ekipleri bul” dedi “burayı sen düzenle.”. Eski şeyler var hocada, fotoğraflar var. “Bunlara göre bir” dedi “rölöve çıkart.” (Dedelek, 2022)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedelek ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, günümüzde Eskişehir Büyükşehir Belediye Başkanı olarak görev yapan Yılmaz Büyükerşen’in; eski otogar binasının âtıl durumda kalmasının ardından binanın düzenlenmesini ve eski otogar binasını farklı işlevlere sahip olan bir tesise dönüştürmeyi düşündüğü anlaşılmaktadır.



“Eski otogar ne olacak?” başlıklı gazete haberi. (Milli İrade Gazetesi, 1994)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogarın, otobüs firmalarının servislerine tahsis edilmesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani belki şu olabilir; yani hani "Tamam biz bu yapıyı ortadan kaldırmayalım, burdaki sistemi çok fazla değiştirmeyelim, yeni bi terminal binası yapalım ama otobüs firmalarının ortaklaşa dolmuş seferleriyle oraya insan taşıyalım tekrar." diyebilirlerdi. Çünkü orası (...) Tabi, bence öyle yapsalar daha iyiydi çünkü orası Eskişehir'in her tarafına yakın bi noktadaydı yani Eskişehir'in göbeğinde bi yer. Yani sen oraya indirdiğin zaman adam gece 2'de bile olsa, bi de Eskişehir eskiden çok uzak değildi ki yani şimdi bizim oturduğumuz yer şehir merkezine 15 kilometre burası, en uzak yer. Eskiden en uzak yer 3-5 kilometreydi bilemedin 7-8 kilometreydi hadi en fazla. Hani yürüyerek bile birkaç saatte herkes evine varabilirdi. Öyle yapsalardı ordaki insan şeyini, faktörünü tekrar elde tutabilirlerdi, yani o yapılabilirdi. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın yıkılmaması veya âtıl durumda kalmaması için yeni otogara gidecek yolcuların kullandığı bir servis kalkış noktası olarak korunması gerektiği ifade edilmektedir.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra Milli İrade Gazetesi'ndeki (1994) haberde eski otogarın halk tarafından alışveriş merkezi olarak dönüştürülmesinin istendiği, Sakarya Gazetesi'ndeki (1993c) haberde dolmuş minibüsler için bir hareket noktası olarak tahsis edilmesinin istendiği, İstikbal Gazetesi'ndeki (Esen, 1993) haberde eski otogarın pazar yeri, park veya alışveriş merkezi olarak dönüştürülmesinin istendiği anlaşılmaktadır. Binanın âtıl durumda kalmasının ardından halkın eski otogarın nasıl değerlendirilebileceğine dair fikirlerini öne sürmeleri aynı zamanda bu yapıyla kurdukları bağın da bir göstergesidir. Dolayısıyla halk, (tüketici) nesnenin geçmişten günümüze uzanan anlamlar ve bağlamlar dizisini tanıyarak, binayı dönüştürmek veya hatırasını yaşatmak amacıyla koruma bağlamının farklı bir boyutunu yaratmaktadır.

Asimilasyon Bağlamı: Asimilasyon bağlamı, ürünün sahibinin veya kullanıcısının ürün ile kurduğu bağlar açısından önemlidir. Glassie, ürünün asimilasyon bağlamı çerçevesindeki yolculuğunu şu ifadesi ile açıklamaktadır:

Alman bir çift, İstanbul'daki Kapalıçarşı'dan bir halı alıyor. [Halı] Türkiye'ye yaptıkları gezinin bir hatırası, kumsaldaki güneşin hatırası hâline gelir ve ardından evlerinin dekorunda, zevklerini gösteren yerleşimin parçası olan bir unsur hâline gelir. Oğulları onu bir aile yadigarı olarak saklar. Onun için [halı] çocukluk zamanları demektir. [Böylece] Almanya, Türkiye'nin yerini alır. Dokumacının köy yaşamına ilişkin hatıraları yerini Münih'te yaşlanan bir psikiyatrin hatıralarına bırakır; halı onun [psikiyatrin] için yağmurlu bir öğleden sonra üzerine uzandığı ve parlak tenekeleri sıraladığı sessiz bir anı anımsatmaktadır. Daha sonra [psikiyatrin]

oğlu halıyı aşınmış bir şekilde bulur ve onu köpeği için bir yatağa tıktırır ve onun da oğlu onu babasının malikânesinde parçalanmış hâlde bulunca dışarı atar. [Halı] Bir çöplükte arkeoloğunu bekleyen bir paçavra hâline gelir. (1999: 58)

Glassie'nin örneğinde; Alman turist, artık halı için onu satın aldığı yer olan “Türkiye hatırası” bağlamını yaratmıştır ve böylece; yaratıcının kendi hayatının yansımalarını ve bağamlarını taşıyan ürün artık çok farklı bir ülkede, tüketicinin yarattığı farklı bir bağlam ile ev dekorasyonu için kullanılmaktadır. Aynı halı, bu turistin oğlu olan bir psikiyatr için sessiz bir anı anımsatmakta, daha sonra da psikiyatrin oğlu tarafından bir köpeğin yatağına destek olarak kullanılmakta, onun da oğlu için artık kullanılamaz bir paçavra olarak görülüp çöpe atılmaktadır. Ürün, yaratım bağamlarından oldukça uzak ve farklı bağamlar içerisinde sürekli olarak asimilasyona uğramış ve en sonunda çöpe atılmıştır. Ancak, asimilasyon bağamları, ürün ve ürünün sahip olduğu bağamlar için bir son değildir. Ürün, tamamen yok oluncaya dek birbiriyle ilişkili veya ilişkisiz bağamları ve çeşitli anlamları üzerinde taşımaya devam eder.

Glassie'nin, tüketim bağamlarını açıkladığı örnek, başta asimilasyon bağlamı olmak üzere tüketim bağamlarının özelliklerini anlayabilmek açısından önemlidir:

Kullanım bağlamında, evimi güzelleştirmek için yere Aysel Öztürk imzalı bir halı yerleştiriyorum. Koruma bağlamında, New Mexico, Santa Fe'deki Uluslararası Halk Sanatları Müzesi'nin kalıcı koleksiyonu için Aysel imzalı bir halı satın aldım. Asimilasyon bağlamında, benim ve belki de başkaları için ilginç olan bağlamın karmaşıklığı üzerine bir argüman oluşturmak için [bu eserde] onun halısını kullanıyorum. (1999: 58)

Glassie'nin asimilasyon bağlamı hakkındaki örneği; bir maddi kültür ürününün asimilasyon bağamlarının kişiden kişiye veya toplumdan topluma ne kadar geniş ve öngörülemez ölçüde değişebileceğinin göstergesidir.

Asimilasyon bağlamı çerçevesinde eski otogar; bu binayı çeşitli amaçlarla kullanan halk tarafından yaratılan bağamlar bakımından önem taşımaktadır. Halk, eski otogarın yaratım bağlamı ve yapılış amacıyla ilişkisi olmayan bağamlar üreterek tüketim bağlamı çerçevesinde asimilasyon bağamlarını yaratmıştır. Bir sosyalleşme mekânı olarak eski otogar, kırdan kente göç eden kişinin şehirle ilk karşılaşması ve şehir yaşamı hakkında ilk bilgileri edindiği mekân olarak eski otogar, geçiş dönemi töreni mekânı olarak eski otogar, laf-söz olur kaygısıyla gizli bir buluşma veya görüşme mekânı olarak eski otogar, bir sığınma mekânı olarak eski otogar, bir sağlık merkezi olarak eski otogar, köy-kent arasında veya kent-kent arasında eşya/bilgi iletim merkezi olarak eski otogar, nirengi noktası veya buluşma noktası olarak eski otogar, otogarın bulunduğu mahalle veya bölgenin “otogar”, “eski otogar” adıyla anılması, otogardaki temizlik işçilerinin yaptığı grev sırasında bir protesto mekânı olarak eski otogar, şehrin merkezinde âtil durumda bulunan ve halk tarafından çeşitli sebeplerle tehlikeli olarak algılanan bir mekân olarak

eski otogar, hırsızlık veya kaçakçılık için uygun bir mekân olarak eski otogar, bir halkbilimi tez çalışması konusu olarak eski otogar vb. çeşitlenerek arttırılabilecek bağlamlar, eski otogarın asimilasyon bağlamlarını yaratmaktadır.

Eskişehir eski otogarı; şehrin merkezinde bulunması, her gün ve her saat hareketli bir mekân olması, içerisinde halkın ihtiyaçlarını karşılayabilecek işletmelere sahip olması nedeniyle insanların sosyalleşmek için uğradığı, yürüyüşe çıktığı, tanıdıklarıyla buluştuğu bir mekân olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bakımdan, bir “sosyalleşme mekânı” olarak eski otogarın asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş’ın bir “sosyalleşme mekânı” olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Çünkü gece gündüz çalışıyo ya, he, ondan sonra orda dediğin gibi restorantı lokantaları, canı sıkılan kişi gelir burda vaktini geçirir giderdi tekrar geri. (...) Tabi tabi, yolculuk değil canım gelir, gelirdi buraya. Oturur eğlenir, yer içer giderdi evine. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın her gün her saat açık olması sebebiyle sadece yolculuk etmek amacıyla değil, gezintiye çıkan halk tarafından sosyalleşmek amacıyla da kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer’in bir “sosyalleşme mekânı” olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Vallahi, öyle çok fazla değil de işte zaman zaman, dediği gibi, bir gezintiye çıktığımızda falan hani. Gece canımız bir şey istedi, pastacılar, şeyler, kahve kapalı her yer kapalı, “Hadi gidelim de bir otogarda...”. Mesela, açık yerler oluyor orada hep devamlı, “Orada öyle bir tatlı yeriz ya da bir çay içeriz ya da bir sohbet, gelenlerimizi... (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın her gün her saat açık olması sebebiyle; gece saatlerinde gezintiye çıkan, yemek yemek isteyen halk tarafından sosyalleşmek amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan’ın bir “sosyalleşme mekânı” olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

E tabii, o zamanlar öyle bir şeyler yok zaten, bir kafe yok, bir şey yok. Eskişehir’de o zaman sadece bir pastane var, tamam mı? E zaten ortaokul öğrencisi oralara da

çok fazla gidemez. İki tane pastane, üç tane pastane vardı Eskişehir’de, gidebileceğin yani. Otogara o şekilde temas ediyorduk. Tabii şöyle; sadece otogar değil aslında orası bir kompleks, biliyorsundur. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın sadece bir otobüs terminali değil aynı zamanda büyük bir sosyal kompleks olması sebebiyle; halk tarafından sosyalleşmek amacıyla da kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür’ün bir “sosyalleşme mekânı” olarak eski otogar hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

“Genellikle liseli çocuklar olsun, okuldan kaçanlar olsun orlarda oyalanırlardı, çayını içerlerdi çorbasını içerlerdi.” (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın okul saatlerinde okuldan kaçan liseli gençler tarafından sosyalleşmek, vakit geçirmek, yemek yemek amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Ya bi de gece 12’den 1’den sonra yani... Ama öbür türlü adam çarşıdan işte Kurtuluş’tan olsun, efendim Ziya Paşa’dan olsun her yerden geliyordu ya insanlar. Canı sıkılıyo çorba içmeye geliyordu yani adam. Evde atıyom ben gibi karıylan dövüştün geldin çorbasını içiyo geri gidiyo yani adam, yani o şekilde. (...) Tabi canım sen de biraz kafa dinlemeye afedersin “Birazcık karıya kıza bakıyım.” diye geliyordu yani o şekilde. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın şehrin farklı yerlerinden gelen halk tarafından dinlenmek, vakit geçirmek, yemek yemek, sosyalleşmek amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Nursel Yurdaer’in (Yurdaer-b, 2022), Nihat Yurdaer’in. (Yurdaer-c, 2023) eski otogarın her gün her saat açık olması sebebiyle; gezintiye çıkmak, sosyalleşmek, ihtiyaçlarını karşılamak için eski otogarı kullanmaları ile ilgili ifadeleri, eski otogarın bir sosyalleşme mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Otogarlar, tren garları vb. ulaşım merkezi niteliğindeki mekânlar; kentlerin giriş ve çıkış kapısı olarak işlev gören, anıların başladığı veya bittiği mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Otogarlar; kişilerin kentle ilk karşılaşmasını yaşadığı, kent hakkında ilk izlenimlerini edindiği, kentte şekillendireceği yaşama dair ilk bilgilere sahip olduğu veya kentle son vedalaşmasını gerçekleştirdiği mekânlardır. Bu sebeple otogarların, kentlerin nefes alıp verdikleri mekânlar olduklarını (Çobanoğlu, 2022) ifade etmek yerinde olacaktır. Bir kentin giriş kapısı olarak

Eskişehir eski otogarı; Türkiye’de 1950’li yıllarda oldukça hızlanan köyden kente göç sürecinde önemli bir role sahiptir. Eskişehir eski otogarı; göç eden kişilerin şehir hakkında, şehirdeki barınma ve iş imkânları vb. konular hakkında ilk bilgi edindikleri mekân olarak göç sürecinde önemli bir işlev görmektedir. Bu bakımdan, eski otogarın “göç sürecine etkisi” çerçevesinde asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür’ün eski otogarın “göç sürecindeki etkisi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben işlev gördüğünü düşünüyorum. Bi de mesela işte adam daha önceden gelip bi keşif yapıyo, işte yanındaki işte sağdaki-soldaki esnafa soruyo “Ben ne yapabilirim, ne edebilirim?” Ona göre hareket ediyö yani geldiği zaman da “Boş kalmıyım.” diyerekten. (...) Aynen bilgiyi alıyo ondan sonra çevresinden bilgiyi alıyo “Şöyle yapabilirim, böyle yapabilirim.”. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, farklı şehirlerden veya çevre köylerden Eskişehir’e göç etmek amacıyla gelen kişilerin şehirdeki iş imkânları veya şehirde yerleşebilecekleri bölgeler ile ilgili ilk bilgileri topladıkları yerin eski otogar olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün eski otogarın “göç sürecine etkisi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi bu otogar açılınca faaliyet yavaş yavaş şey yaptı. Şey, köyden de şehre göçüş çok oldu o zaman. Gayet tabii canım şimdi otogarda çok güzel işçi çalışıyordu o zaman. (...) Otogarın oraya çalışmaya. Bizim köyden belki 50 kişi gitti. (...) Evet, hızlandırdı. Şimdi ortaya vardı adam orda o işi görünce “Haaa!” dedi, “Köyde sana bana çoban durmaktansa, burda” dedi “kendi işimi kendim olurum.” dedi. (...) Evet, köye dönerim. Köye dönmezse 2-3 arkadaş bir oluyorlardı, bir ev tutuyorlardı ev. O zamanlar şey taraflarının evleri meşhurdu yani, Şeker Evleri derlerdi o zaman. Orlar küçük küçük evleri işte kiraya vermek için yapmışlar onları. Lojman gibi he, 3-5 kişi bir oluyo, orlarda şey yapıyo, tutuyorlar ordan köye gelip de... E otobüs geç gidiyo, urdan ev tutuyolarmış orda çalışıyolarmış. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, çevre köylerden Eskişehir’e göç etmek amacıyla gelen kişilerin şehirdeki iş imkânları, şehirde yerleşebilecekleri bölgeler ile ilgili ilk bilgileri topladıkları, köy yaşamıyla şehir yaşamını karşılaştırdıkları ilk yerin eski otogar olduğu hatta doğrudan eski otogarda iş bularak şehre yerleştikleri anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarı; kullanım bağlamları çerçevesinde tespit ettiğimiz asker uğurlama törenleri, hacı uğurlama törenleri gibi gelenekse veya dinî nitelikteki geçiş dönemi törenleri için bir mekân olarak işlev görmektedir. Bu bakımdan, bir “geçiş dönemi töreni mekânı” olarak eski otogarın asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş’ın “eski otogardaki asker uğurlama törenleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi hep oluyodu. Askerler mesela evlerinde efendim yiyip içiyor, tekrar burada o arabaya biniyorlar ya, mesela burdan gidicek Ankara’ya, gidicek Erzurum’a. Buradan taksim oluyordu, buradan gidiyorlardı. Millet kalabalık, çoluk çocuk, karı, kız, anası, babası, hısım akrabası, savuşturmak için buradan gidiyordu otobüsler. (...) Davullu zurnalı buradan gidiyorlardı. Bura çok şenlikliydi. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, asker uğurlama törenleri sırasında eski otogarın bir oldukça kalabalık bir şenlik mekânı gibi olduğu; davullar ve zurnalar çalındığı ve eski otogarın bir geçiş dönemi töreni mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge’nin “eski otogardaki asker uğurlama törenleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Asker uğurlamaları olurdu mesela o orta alanda, bilhassa askerler o transit otobislerle gidiyordu şimdi hep işte Erzincan’a, Sivas’a şeye ki ben de (19)81’de Erzincan’a gittim orda. Tabi ana baba günü, ağlayanı mı ararsın, çok güzel gittik (...) Davullu zurnalı tabi o şey var. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, asker uğurlama törenleri sırasında eski otogarın oldukça kalabalık bir şenlik mekânı gibi olduğu; davullar ve zurnalar çalındığı ve eski otogarın bir geçiş dönemi töreni mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “eski otogardaki hacı uğurlama törenleri” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Gayet tabii canım. Eski otogardan uğurlanıyodu, eski otogara geliyodu otobis. Şimdi eskiden otobüslerle gidiyolardı, uçak muçak yok. Hacı Babayı da otobüsle gittiler, direkt garaja getiriyo adam. (...) Tabi canım şenlik, şenlik mevlüt mesela okunuyo. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, hacı uğurlama törenleri sırasında eski otogarın bir şenlik mekânı gibi olduğu; mevlit okunduğu ve eski otogarın bir geçiş dönemi töreni mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "eski otogardaki hacı uğurlama törenleri" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Hac zamanlarında evet hacı uğurlamaları oluyodu o zaman kalabalık oluyodu. (...) Yani şimdi Kur'an'ı falan camilerde okuyup geliyolar, sadece uğurlamalar yani işte şey yapıyolardı ama tabi yani Kur'an da okunurdu, ilahi de söylenirdi. O zamanlar da vardı yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, hacı uğurlama törenleri sırasında eski otogarın oldukça kalabalık olduğu; uğurlama sırasında Kur'an-ı Kerim okunduğu, ilahiler söylendiği ve eski otogarın bir geçiş dönemi töreni mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Mehmet Zeki Görür'ün (Görür-a, 2023), Aliş Şadi Gezer'in. (Gezer, 2023), Mustafa Görür'ün (Görür-b, 2023) eski otogardaki asker uğurlama törenleriyle ilgili ifadeleri; eski otogarın bir geçiş dönemi töreni mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı; ailevi, dinî, kültürel, toplumsal nedenlerle kişiler arasında baskılanan veya yasaklanan iletişimin sağlanmasına destek olmaktadır. Özellikle aynı köyde veya farklı köylerde yaşayan kadın ve erkeklerin görüşmeleri, birlikte görülmeleri hoş karşılanmayan bir durumdur. İlişkileri veya iletişimleri çeşitli faktörler ile baskılanan kadın ve erkeklerin gizli bir buluşma veya görüşme mekânı olarak eski otogarı seçmeleri dikkat çekicidir. Bu sebeple, köylerde veya kentte iletişimleri baskılanan/yasaklanan kişiler, "laf-söz olur, birileri görür" kaygısı taşımakta ve gün boyu kalabalık olmasından yararlanarak gizli bir buluşma/görüşme mekânı olarak eski otogarı kullanmaktadırlar. Bu bakımdan, "gizli bir buluşma veya görüşme mekânı" olarak eski otogarın asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür'ün "gizli bir buluşma veya görüşme mekânı" olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet, şimdi ora otogar oluyo. Çünkü köy yerinde laf çok olur. Orda kim görece? Kim tanicak? "Otogar..." diye şey verirdi, otogarda da buluşmak mesela, "Otogarda..." diye. Yani bildiğin, en çok bildiğin yer neyi? Otogar. He, şimdi otogar. "Nerdesin?" dediğin zaman "Otogarın yanıdayım.", orda buluşuyon. En işlek yer orası oldu yani. (...) Şimdi, otogar he. Otogardan al, şimdi şey caddesi oldu

ya o tarafa doğru veyahut bu yanna Asarcıklı'ya doğru götür, suyun boyundan git. Ama urda, otogarda gine gören ama parola otogardı. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; köylerde laf-söz olur kaygısı, sosyo-kültürel baskılar vb. sebepler ile baskılanan kadın-erkek ilişkileri için gizlilik sağlayan bir buluşma mekânı olarak eski otogarın asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "gizli bir buluşma veya görüşme mekânı" olarak eski otogar hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Evet evet evet. Genellikle liseli çocuklar olsun okuldan kaçanlar olsun orlarda oyalanırlardı, çayını içerlerdi, çorbasını içerlerdi. (...) Ya zaten işte dediğimiz gibi otogar o zaman için de Eskişehir'in merkezinde gibi bi yerdeydi. Onun için devamlı yani orda buluşurlardı veya "Kalabalıkta göze batmasın." diyerekten. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; okul saatlerinde okuldan kaçan öğrencilerin beraber vakit geçirmek istemesi, ailelerine yakalanmak istememeleri vb. sebepler ile kalabalıkta göze batmayacakları gizli bir görüşme mekânı olarak eski otogarın asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Tabi canım mesela bizim o tarafın köyünü bilirsin. Yani ben kendim o taraftan örnek vereyim işte Kızılcaören, Yakakayı, Gündüzler, Sepetçi, Margı işte burası 5-6 köy, Cavlum, Sevinç Köyü. Yani burası yol üzeri olduğu için şimdi işte adam otobüste flörtleşiyo veya bakışıyo şey yapıyo ondan sonra geliyor. Şehirde buluşuyorlar yani onun gibi çok şeyler denk geldi yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; köylerden şehirlere ulaşım sağlayan köy otobüslerinde çeşitli yöntemlerle iletişim kuran kişiler için bir buluşma mekânı olarak eski otogarın asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Aynen aynen aynen. He, ya köyde buluşurlar ya da işte "Yarın gel sen şehre." Ya da işte "Ben annemden izin alıyım." işte öğrenciyse işte "Ben bi ödev yapmaya geliyim." yani önceden veya "Kütüphaneye geliyim." (...) He işte bahane olarak. Veya işte "Defterim yok, kalemim yok, şudur budur..." "Otogara gitçem." veya "Ordan işte çarşıya gitçem." (...) Denk gelse bile şimdi köy otobüslerinin durduğu yer belli olduğu için onlar atıyorum işte Anka Turizm'in veya işte Zümrüt Turizm'in, Uludağ Turizm'in olduğu yerlerde buluşuyolardı. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylerde laf-söz olur kaygısı, sosyo-kültürel baskılar vb. sebepler ile birbirleriyle iletişimi kısıtlanan kadınların veya erkeklerin; şehir merkezinde bulunan kütüphaneyi kullanmak, kırtasiye alışverişi yapmak vb.

bahaneler ile eski otogara geldikleri ve böylece kadın-erkek ilişkilerinde gizlilik sağlayan bir görüşme mekânı olarak eski otogarın asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarı; her gün ve her saat açık olması sebebiyle şehirde kalacak yeri olmayan kişilerin, evsizlerin, otel ve benzeri yerlerde konaklama imkânı bulunmayan kişilerin barınmak amacıyla kısa veya uzun süreli sığındığı bir mekân olarak basında ve kaynak kişilerimizin ifadelerinde yer almaktadır. Bunun yanı sıra, evden kaçan veya şehirden kaçmaya çalışan kişilerin de otogara geldiği, otogara sığındığı kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda tespit edilmiştir. Bu bakımdan, bir “sığınma mekânı” olarak eski otogarın asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge’nin bir “sığınma mekânı” olarak eski otogar hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

İşte gece bazen alkollüler gelirdi, tabi evinden kaçanlar olurdu, sokakta kalanlar olurdu, oraya gelirlerdi. (...) Ha otogarda bi de istasyonda sabahlarlardı onlar mesela. Sıcak yer nerde bulacak? Mesela kış günü, otogarın içi sıcak, orada gelir işte otobüs bekliyormuş gibi beklerlerdi. İşte sabah gariban, zaten artık yazıhaneciler tanıyordu o tür insanları. Her gün biri çorba ısmarlardı, biri şey yapardı onlara. (...) Bakıyo, bakıyolardı, garibandı kimseleri yok. Evsizler oluyodu. Bazen yolunu kaybetmiş yani yolunu kaybetmiş derken yolda kalmış, parasız kalmış insanlar olurdu. İşte onları otobüs firmaları şey yapardı, götürürlerdi nereye gitcekse yardımcı olurlardı. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; alkollü, evinden kaçan, yolda kalmış veya sokakta yaşayan insanların otogar-tren garı gibi mekânlarda sabahladığı, bu mekânlara sığındığı, eski otogar çalışanları tarafından bu kişilerin ihtiyaçlarının giderildiği ve eski otogarın bir sığınma mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Evden kaçanlar belki, zaten belli oluyodu kız tek başına şüpheli hareketleri olunca, polis hemen alır bi sorgu sual ederdi. Şeyse bırakırdı, değilse sahibini mahibini araştırırdı. Tabi o zaman cep telefonu yok, ev telefonu yok, adres bilgisini doğru vermeyebilir mesela. E polis karakolu da terk edip orda o noktada gidecek hâli yok. Yani o tür şeyler de bazen, hani şüpheli hareketler oluyodu. Genelde evden kaçan kız İstanbul’a gidiyo işte artist olmaya. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, evinden kaçan kişilerin İstanbul gibi büyük kentlerde yeni bir yaşam ve yeni bir kariyer sahibi olma hayaliyle bir geçiş noktası olarak eski otogarı kullandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün bir "sığınma mekânı" olarak eski otogar hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Evet, yani otogara çok gelen olurdu yani, aynen aynen. Genellikle mesela şeylerin, hayat kadınlarının da %90'ı oraya gelirdi. Yani %90 çok bana çok denk geldi. Yani iş bulmaya geliyor veya işte atıyorum işte birisi evden kaçmış, sabahlayacak yeri yok mecbur otogarda sabahlayanları mı ararsın... Yani o şekilde de çok insanlar vardı, denk geliyordu. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, hayat kadınlarının iş bulma amacıyla eski otogara geldiği, evinden kaçan kişilerin kalacak yeri olmadığı için eski otogara sığındığı ve eski otogarın bir sığınma mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Tabi, evsizler geliyordu, evinden kaçanlar geliyordu. Atıyom sevgililer geliyordu. Hani o şekilde çok gelen oluyodu. (...) Polis olarak değil de evden kaçan 2-3 tane denk geldi ben de hemen polise teslim ettim onları küçük olduğu için. Yani küçük olduğu için, yaşları çok küçüktü polise teslim ettim yani. O zaten belli oluyodu insanın yani artık "insan sarrafı olmuşsun" diyosun ya. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün sığınma mekânı olarak eski otogar hakkındaki bir diğer ifadesinde; evsizlerin, evinden kaçan küçük yaştaki kişilerin, sevgililerin de eski otogara sığındığı ve eski otogarın bir sığınma mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.



"Eskişehir'de yeni terminal" başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1994a)

Sakarya Gazetesi'nin 31 Mart 1994 tarihli "Eskişehir'de yeni terminal" başlıklı haberinde (1994a) bir "sığınma mekânı" olarak eski otogar hakkındaki ifade şu şekildedir:

Bir yanda insanlar uzun uzadıya oturuyorlardı "koltukların üzerine. Geceliyorlardı, burada uyuyanlar vardı. Kimisinin eviydi otogar. (Sakarya Gazetesi, 1994a)

Sakarya Gazetesi'nin 31 Mart 1994 tarihli (1994a) haberinde; eski otogarın, halkın belleğinde özellikle duygusal anlamda birçok iz bıraktığı, kendine özgü geleneklere sahip olduğu ve bazı kişiler için eski otogarın bir sığınma mekânı olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarmda bulunan Eskişehir Hususi Hastanesi/sağlık ocağı aracılığıyla da asimilasyon bağlamı yaratıldığı anlaşılmaktadır. Eski otogarın şehrin merkezî bir konumunda bulunması; bölge halkının, eski otogarda bulunan hastane/sağlık ocağını çeşitli sağlık sorunları sebebiyle kullandığı mekânlardan biri hâline getirmektedir. Otogarın yaratım bağamları ve temel işlevleriyle ilgisi olmayan bu hastane, otogarın aynı zamanda bir sağlık merkezi olarak işlev görmesini sağlamıştır. Bu bakımdan, bir "sağlık merkezi" olarak eski otogarın asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer'in eski otogardaki "Eskişehir Hususi Hastanesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Doktorlar, eczaneler var gene de doktorlar vardı dediğin gibi özel hastane vardı. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogarda eczane ve özel hastane bulunduğu, eski otogarın bir sağlık merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in eski otogardaki "Eskişehir Hususi Hastanesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Otogarı mı?.. Mesela çocuk doktoru vardı, diş doktoru vardı yazıhanelerin üzerinde. Sonra hastane oldu orası... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki yazıhanelerin üst katında çocuk doktoru, diş doktoru bulunduğu; buranın daha sonra hastane olarak kullanıldığı ve eski otogarın bir sağlık merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in eski otogardaki "Eskişehir Hususi Hastanesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben gittim, İsmet Bilgin. (...) Meşhur göz doktoru vardı ona gittim falan, biliyorum ben canım onları da... (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki hastanede meşhur bir göz doktoru bulunduğu, halkın bu doktora muayene olmaya gittiği ve eski otogarın bir sağlık merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık'ın eski otogardaki "Eskişehir Hususi Hastanesi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Otogarın bir kompleksinde, ön cephesinde, tabi tabi, otogarın içinde, ön cephesinde yani Yunus Emre Caddesi'nin üzerindeki alanında Ege Özel Hastanesi vardı. O yıllarda da orası çok kıymetli çok değerliydi, işte hâli vakti yerinde olan insanlar "Ya ben işte özel hastaneye gittim. Orada falancaya gittim fişmancaya gittim..." diye anlatırlardı. (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki hastanenin oldukça kıymetli, prestijli bir hastane olduğu ve eski otogarın bir sağlık merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Kemal Tunga ağlayan'ın (ağlayan, 2022), Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun (Kozanlıoğlu-b, 2023), Muzaffer Tapan'ın (Tapan, 2023), Celal Karataş'ın (Karataş, 2023), Ahmet Ataç'ın (Ataç, 2022) eski otogardaki hastanenin oldukça prestijli bir hastane olması, iyi doktorlara sahip olması ile ilgili ifadeleri; eski otogarın bir sağlık merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Temel işlevi yolcuları ve yolcuların eşyalarını taşımak olan yolcu otobüslerinin eşya veya haber iletimi amacıyla da kullanıldığı görülmektedir. Otobüslerin köy-kent arasında veya kent-kent arasında eşya, haber, yemek vb. unsurların taşındığı araçlar olarak kullanılması nedeniyle; yolcu otobüslerinin hareket noktası olan eski otogar aynı zamanda bir eşya/haber iletim merkezi olarak işlev görmektedir. Bu bakımdan, bir "eşya/bilgi iletim merkezi" olarak eski otogarın asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün “eski otogardan eşya iletme” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ya işte reçeteyi verirlerdi ilaçları alırdı veya işte atıyorum işte otobüsçüden haber verirlerdi veya otobüsçünün genellikle muavin olurdu o zaman böyle kart falan olmadığı için otobüsün içinde para toplanırdı. Yani muavine derlerdi, muavin işte alırdı gelirdi zaten adamın da bayağı vakti olduğu için. Dediğim gibi o zaman için 1 veya 2 tane köy otobüsü oluyodu ilk zamanlar. (...) Aynen işte “Şu para gönder, para getir-para götür.” işte adam hayvan satmıştır işte adamın parasını gönderirler. Yani güven vardı önceden. Yani işte o şekilde abicim. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylerde yaşayan kişilerin şehirdeki eczanelerden ilaç alabilmek için ilaç reçetelerini köy otobüsü şoförlerine, otobüslerdeki muavinlere teslim ettiği veya köylülerin şehirdeki kişilerle ticaretlerini tamamlamak için para aktarımını köy otobüs şoförleri, otobüslerdeki muavinler aracılığıyla gerçekleştirdiği ve eski otogarın bir eşya iletim merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in “eski otogardan eşya iletme” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Mesela köye bir şey, hediye, örneğin: Ramazan'larda falan pide göndereceğiz veyahut da köyden bir ailemiz sipariş vermiştir, otobüse verirdik onlar otobüsün önüne geçer alırlardı yani köyde. (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; Eskişehir'de yaşayan halkın, köylerde yaşayan akrabalarına yiyecek iletmek için eski otogardaki köy otobüslerini kullandığı ve eski otogarın bir eşya iletim merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Ama şehirler arası otobüslerle de benim kızım işte Trabzon'da okurken ben çok koli gönderdim yani, alırlardı iner alınırdı yani... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in eşya iletim merkezi olarak eski otogar hakkındaki bir diğer ifadesinde; Eskişehir'de yaşayan halkın şehir dışında bulunan akrabalarına yiyecek göndermek için eski otogardaki yolcu otobüslerini kullandığı ve eski otogarın bir eşya iletim merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "eski otogardan eşya iletme" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ya yemekler falan yollanırdı Serdar, bizim kızlara ben verirdim onlar ordan alırlardı yani. Eskiden öyleydi yani ve sürekli götürürlerdi. Yani çok, bazı şeyleri parasız bile götürürlerdi yani tanıdık şoföre falan denk gelirdin. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; Eskişehir'de yaşayan halkın, şehir dışında bulunan akrabalarına yiyecek göndermek için eski otogardaki yolcu otobüslerini kullandığı ve eski otogarın bir eşya iletim merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan'ın "eski otogardan eşya iletme" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

şey de vardı mesela o zaman tabi şimdiki gibi kargo şirketleri yok. Mesela otobüsler o zaman kargo gibi iş görüyodu. Yani mesela sen İstanbul'a bi paket göndericeksin çok büyük, mesela zarf göndericeksin veya işte bazı firmalar işte İsmail Ayaz özellikle bunu yaparmış, mesela güvenini kırmadan mesela çek. Mesela İstanbul'a müşteri çeki yazıyo zarfa koyuyo kapatıyor, bunu otobüse veriyo burdan, tabi yani güvenilir. Sabahleyin onu İstanbul'daki yazıhaneye bırakıyorlar, ordan gelip alıyorlar insanlar. Yani kargo gibi de çalışıyodu. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Eskişehir'de yaşayan halkın şehir dışına eşya, belge, para göndermek amacıyla eski otogardaki yolcu otobüslerini kullandığı, o dönem ulaşım firmalarının günümüzdeki kargo şirketlerine benzer bir şekilde işlev gördüğu ve eski otogarın bir eşya iletim merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer'in "eski otogardan eşya iletme" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

He, he oluyor oluyor. Her gün ilaç burada eczane sipariş yapıyor. Doktor veriyor reçete, buraya reçeteyi ya biz veriyoz ya onlar yazıyo ordan, ordan ben götürüp getiriyom. (...) He ilacını alıyorlar... Otobüşçülere veyahut kendi alıp gidiyo. Benim de burada olduğumu biliyorlar "Aliş Amca'yla gönderin." diyorlar. (Gezer, 2023)

Kendisi de bir köy otobüsü şoförü olan kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; köylerde yaşayan kişilerin şehirdeki eczanelerden ilaç alabilmek için ilaç

reçetelerini köy otobüsü şoförlerine teslim ettiği ve eski otogarın bir eşya iletim merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in "eski otogardan haber iletme" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Onları daktilo ile haberleri yazıp diaları ve banyosunu yaptığımız işte renkli negatif veya siyah beyaz filmleri o habere ekleyip bir zarfın içine koyup üzerine de "Hürriyet Haber Ajansı" yazıp ve Eskişehir'den gönderildiği bilgisini de yazıp İsmail Ayaz firmasına verirdik. Gece saat 12'den sonra yani yarım otobüsüyle o zarflar, sadece Hürriyet Haber Ajansı'nın değil, Tercüman Gazetesi'nin, Türk Haberler Ajansı'nın, Bulvar Gazetesi'nin, o tarihte ne kadar Eskişehir'de, Milliyet Gazetesi'nin, ne kadar ofisi varsa veya burada temsilcisi olan gazetelerin haberlerini İsmail Ayaz ücretsiz götürürdü. Rahmetli o zaman talimat vermişti, "Eskişehir basınının bütün haber fotoğraf şeylerini, zarflarını ücretsiz götüreceğiz." (...) Ben yoksam başka bir arkadaşımız götürüyordu ama Eskişehir basınından, Türkiye basınının Eskişehir temsilcileri eski otogara aşağı yukarı her gün haber bırakmak için, İsmail Ayaz'a haber bırakmak için oraya giderdi. Orası bizim Eskişehir basınının bir, her gün uğradığı bir mekândı yani öyle söyleyeyim. Sonra hediyeelik eşya satışında alttaki o dükkanlar... (Emeç, 2022)

Kendisi de bir gazeteci olan kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; Eskişehir basınına mensup kişilerin derlediği, hazırladığı haberlerin ülke çapında yayımlanan gazetelerin haber ajanslarına ulaştırılması amacıyla yolcu otobüslerinin kullanıldığı ve eski otogarın bir haber iletim merkezi olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarı; Kurtuluş Mahallesi, Arifiye Mahallesi, Mustafa Kemal Paşa Mahallesi'nin ve Yunus Emre Caddesi, Asarcıklı Caddesi, Sivrihisar-1 Caddesi'nin kesiştiği konumda inşa edilmiştir. Ancak, çevresindeki yapılardan farklı olması, kapladığı alanın büyüklüğü, sahip olduğu işlevler, kent belleğindeki yeri, nirengi/buluşma noktası olması vb. unsurların etkisiyle eski otogar ve çevresindeki bölge halk tarafından "eski otogar" adıyla anılmaktadır. Eski otogar binası, taşınmış olmasına rağmen halk arasında bölge "eski otogar" adıyla anılmıştır. Bölgenin eski otogar adıyla anılması durumu günümüzde de devam etmektedir. Bu bakımdan, eski otogarın bulunduğu "bölgenin eski otogar adıyla anılması" çerçevesinde asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "bölgenin eski otogar adıyla anılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet hâlâ devam ediyö yani. (...) Yine de yani otogar, otogar yaşar yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; bölgenin eski otogar adıyla anıldığı ve bölgenin günümüzde de eski otogar adıyla anılmaya devam ettiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın "bölgenin eski otogar adıyla anılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Eski otogar diye geçer... Ama hl, yani günümüzde de işte otogar yıkıldı, yıkılıyor şu an da. Hl tarif ederken mesela "Eski otogarın orda buluşalım." ifadesini çok kullanıyoruz. (Taşcı, 2023)

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; bölgenin eski otogar adıyla anıldığı ve bölgenin günümüzde de eski otogar adıyla anılmaya devam ettiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in "bölgenin eski otogar adıyla anılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Hakikaten ora, ne mahallesiydi ki orası? (...) Yok, yle bilinmiyor, aynen aynen eski otogar... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogarın bulunduğu mahallenin, kendi adından ziyade eski otogar adıyla anıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Celal Karataş'ın (Karataş, 2023), Aliş şadi Gezer'in (Gezer, 2023) eski otogarın bulunduğu mahallenin adının Kurtuluş Mahallesi olduğu ancak halk tarafından bölgenin Kurtuluş Mahallesi adıyla değil eski otogar adıyla anılması ve bu durumun günümüzde de devam etmesi; eski otogarın bulunduğu "bölgenin eski otogar adıyla anılması" erevesinde asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Kullanım bağlamları çerçevesinde değindiğimiz; saha çalışmamız sırasında eski otogarın bir nirengi veya buluşma noktası olarak işlev gördüğu kullanım bağlamı, bölgenin eski otogar adıyla anılması durumuyla da bağlantılıdır. Saha çalışmamızın son aylarında; Eskişehir eski otogarının yıkımının başlamış olması ve eski otogardan geriye küçük bir işletmeden başka hiçbir şey kalmamış olmasına rağmen bu binanın bulunduğu yer ve çevresi hl "eski otogar" adıyla anılmaktadır. Kaynak kişilerimizle gerçekleştireceğimiz mülakatlar için bir buluşma noktası olarak "eski otogar binasının" seçilmiş olması ancak bölgede eski otogar binasına dair

hiçbir şey bulunmuyor olması dikkat çekicidir. Bu bakımdan, eski otogarın bulunduğu “bölgenin eski otogar adıyla anılması” çerçevesinde yaratılan asimilasyon bağlamının; günümüzde eski otogar binası yıkılmış olmasına rağmen devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu durum, asimilasyon bağlamlarının ne derece etkili olabileceğinin önemli bir göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı nirengi veya buluşma noktası olarak halkın belleğinde önemli bir yer edinmiştir. Dolayısıyla kentsel bir imgeye dönüşen Eskişehir eski otogarının hem anlık duyguların hem de geçmiş deneyimlerin bir ürünü olduğunu ifade etmek yerinde olacaktır. (Lynch, 2021:4) Tıpkı bölgenin eski otogar adıyla anılmasının yarattığı asimilasyon bağlamı gibi eski otogar; günümüzde de Eskişehir halkı için bir nirengi veya buluşma noktası olarak işlev görmektedir. Bu bakımdan, kentsel bir imge olan Eskişehir eski otogarının “nirengi noktası veya buluşma noktası” olarak asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan’ın “eski otogarın buluşma noktası olması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Mesela şeyden, köylerden, kasabalardan Eskişehir’e gelen insanların buluşma yerleri. Anlatabiliyor muyum? Yani kimle buluşacaksa “Otogarda.”, “Otogarın kahvesinde.” gibi buluşma yeri olarak böyle şey yapıldı. (...) Geliyor mesela, işte “Nerde buluşalım?” İşte “Otogarın kahvesinde buluşalım.” gibi böyle bir buluşma merkezi aynı zamanda yani. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogarın köylerden veya kasabalardan gelen halk tarafından buluşma noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “eski otogarın buluşma noktası ve nirengi noktası olması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani şehrin çevresinde adam araba bulduysa tamam orda oturur 2 bardak içer, at arabasınnan, otobüslen. “Len nerde buluşcaz?”, “Eski otogarın yanında.”, bu yana gitçeksek eski otogarın yanında, oraya gitçeksek eski otogarın yanında. En şey yani bilinen yer “Otogarın yanı.”, eski değil o zaman, “Otogarda, otogarın yanında buluşalım.”. Sonra eski otogar oldu, ordan taşındı, eski otogar. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogarın köylerden veya kasabalardan gelen halk tarafından buluşma noktası ve nirengi noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in "eski otogarın buluşma ve nirengi noktası olması" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Tabii ki "Otogarda buluşalım.", "Otogarın giriş kapısında." veya "Araçların girdiği noktada buluşalım." gibi buluşma noktası olurdu orası da. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogarın halk tarafından buluşma noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kesinlikle, kesinlikle. Otogarın Yunus Emre Caddesi tarafı veya şeker fabrikasına giden yol, orada da şan Sineması vardı eskiden. "Otogarın oradaki şan Sineması'nda buluşalım." diye konuşulurdu... (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogarın halk tarafından nirengi noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'n "eski otogarın nirengi noktası olması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet, %90'ı zaten. Evet, evet evet. Yani şu anda da yani o şekilde yani bizim mesela genellikle hl o şekilde. Bizim ağımızın insanları eski otogarı %90 kullanır yani. "Eski otogarın ordayız." veya "Eski otogarın ordan ık" işte "Asarcıklı Caddesi'ne doğru git." veya işte atıyom "Operaya doğru git.". Yani o şekilde otogar, yani eski otogar yani bi nevi Eskişehir'in simgesi hlindeydi yani. (...) Yani kime sorsan herkes bilirdi yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogarın köylerden veya kasabalardan gelen halk tarafından buluşma noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Nursel Yurdaer'in (Yurdaer, 2022), Celal Karataş'ın (Karataş, 2023), Nihat Yurdaer'in (Yurdaer, 2023), Ahmet Ataç'ın (Ataç, 2022), Aliş şadi Gezer'in (Gezer, 2023) eski otogarın buluşma noktası olmasıyla ilgili ifadeleri, kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın (Taşcı, 2022) eski otogarın buluşma noktası ve nirengi noktası olmasıyla ilgili ifadesi; eski otogarın nirengi noktası veya buluşma noktası olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı; yolcuların, Eskişehir halkının, köylülerin sık sık uğradığı kalabalık bir mekndır. Dolayısıyla, bu meknda gerçekleşen çarpıcı olayların çevrede ve basında ses getirme ihtimali de güçlü olmaktadır. 5 Nisan 1991 tarihinde Emekli Sandığı'na bağlı temizlik işçileri, şehirlerinde bulunan otogarlarda greve başlamıştır. Bu grev sırasında temizlik işçileri, eski otogarın temizliğini sağlamamış ve eski otogarın temizliğini sağlamak isteyen kişilere de müdahale ederek engel olmuşlardır. Gün boyu aktif olarak kullanılması ve çoğu zaman

kalabalık olması sebebiyle eski otogarda gerçekleştirilecek bir eylemin toplumda karşılık bulacağı ve sorunların çözümü için yetkili makamları harekete geçirmek konusunda etkili olacağı açıktır. Bu bakımdan, otogardaki temizlik işçilerinin grevi sırasında bir “protesto mekânı” olarak eski otogarın asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür’ün “eski otogardaki grev” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Şimdi grev olayı; o zaman Emekli Sandığı bakıyordu şeye, zam konusunda anlaşılmadı. Zam konusunda anlaşılmadıkları için işçiler de atıyorum işte otobüsleri geç çıkardılar, temizlik zaten 0 altı 0’dı. Yani kendimiz temizlemeye kalksak dahi engellerlerdi. Tabi canım sen de. “Sen niye yapıyorsun? Niye yapıyorsun bu işi yani sebep ne?” Diye. Hatta ben çoğu zaman, baya bi pislikleri yaktığım zamanlar oldu artık yani millet şey yapıyordu hastalık yayılacak. (...) Yok sadece otogarın içi, yani Emekli Sandığı’na bağlı olanlar. Yani Tepebaşı, yani belediyelerle alakası olmayan bi şey. Emekli Sandığı’na aitti yanlış hatırlamıyosam ama büyük bi ihtimalle Emekli Sandığı’nındı yani orası. Çalışanlar Emekli Sandığı’na bağlıydı. Yani o zaman işte bize temizlik yaptırmazlardı işte kendileri de dışardan çöp getirip atarlardı. Valla yani şey yapabilmek için. Çok uyanıklar vardı. (...) Yani zaten şimdi şeyinkiler sadece otogarda çalışanlar, diğer taraflarını bilmem. Yani burlarda birleşip o şekilde bi şey yapıyorlardı, eylem yapıyorlardı. Yani baya baya bi eylem. Gerekirse kendileri işte biz çöpleri toplasak bile kendileri dağıtırlardı falan... Yani onlarla da baya bi münakaşamız oldu yani. Tamam sen çöpü almıyorsan hiç olmazsa işte bi kolonun başına yığıyoruz çöpü, adam gelip dağıtarak gidiyo. (...) Yani o şekilde baya da yanlış hatırlamıyosam baya 1-2 ay sürdü heralde yani geçmiş gün tam olarak... Sıkıntı çünkü ben oraya ilerde benzin istasyonu falan vardı ben oraya, benzin getirip benzin döküp yaktığımı bilirim yani o derece, o derece... (...) Yani bizi baya bi etkiledi ya çünkü gelen adam kokudan şeyden otobüsten inmiyordu, inmiyordu yani. (...) Yani veya hiç yani mecbursan iniyosun mesela zaten otobüslerin 20 dakika veya 10 dakika veya 15 dakika duruma göre yani geliş saatine göre falan molası. Yani adam da inmiyordu veya şoföre diyo ki “Git ilerde bi yerde dur.” diyorlardı yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki temizlik işçilerinin grevi sırasında eski otogarın oldukça dağınık, kirli, bakımsız bir hâlde olduğu, gerekli temizliği sağlamak isteyen eski otogar esnafına grev işçileri tarafından müdahale edildiği, eski otogar esnafının çeşitli yöntemlerle bu dağınıklıktan kurtulmaya çalıştığı, gelen yolcuların eski otogarın durumundan dolayı otobüslerinden inmediği ve bu durumun eski otogar içindeki, çevresindeki esnafı da ticari bakımdan önemli derecede etkilediği anlaşılmaktadır.



"Otogar'da Grev" başlıklı gazete haberi. (İki Eylül Gazetesi, 1991)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogardaki grev" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Sonra (19)90'lı yıllarda bir kriz oldu orada, (19)90'lı yılların başlarında. Çöpçüler eylem yapmaya başladılar, çöpçülerin maaşlarını çok yükseltilmesine rağmen çöpçüler yine de maaşlarını beğenmediler, eylem yapmaya başladılar. Hatta o bahsettiğim sendikacı arkadaşım şey diyordu, "Ya çöpçülerin maaşları o kadar yüksek ki" diyordu, onun Eylem diye bir oğlu vardı, Eylem'e soruyordu: "Büyüyünce ne olacaksın babacım?" diyordu o da "Çöpçü olucam." diyordu. Sonra orda çöpler dağ gibi yığılmaya başladı, insanlar rahatsız olmaya başladı bundan. (...) Otogarın etrafında ve içinde, ve içinde. Çöpçüler eylem yapıyo, kimseye de toplattırmıyolar. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogardaki temizlik işçilerinin grevi sırasında eski otogarın oldukça dağınık, kirli, bakımsız bir hâlde olduğu, halkın bu durumdan rahatsız olduğu, gerekli temizliği sağlamak isteyen kişilere grev işçileri tarafından müdahale edildiği anlaşılmaktadır.



"Eskişehir'e yabancı acıyor!" başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1991)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in "eski otogardaki grev" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Valla grev kırılınsın diye toplayıcılar falan tespit edildi, bir şeyler olmuştu o zaman biz de işçileri destekliyorduk. Yani işçilerin hakları verilsin, çalışanlar, grev o şekilde bitsin, iyi neticelensin diye. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogardaki temizlik işçilerinin grevinin halk arasında ses getirdiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra İki Eylül Gazetesi'nde (1991) ve Sakarya Gazetesi'nde (1991) yer alan haberlerde Eskişehir eski otogarı gibi halkın sürekli etkileşimde bulunduğu bir mekânda gerçekleştirilebilecek protestoların veya eylemlerin toplumsal boyutta önemli derecede etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, eski otogarı; temizlik işçilerinin grevi sırasında bir "protesto mekânı" olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı; her gün ve her saat açık olması, kalabalık olması, ulaşım merkezi olması, özellikle de bayram veya tatil günleri gibi özel günlerdeki hareketliliği sebebiyle hırsızlık faaliyetlerinin yaşandığı bir mekân olarak basındaki haberlerde ve kaynak kişilerimizin ifadelerinde karşımıza çıkmaktadır. Bunun yanı sıra eski otogar, özellikle dönemin şartları çerçevesinde gerçekleştirilen yurt dışı veya şehir dışı seyahatler ile denetimsiz (kaçak) ürünlerin yolcu otobüsleri aracılığıyla getirilerek eski otogarda satılması gibi bir duruma da imkân sağlamıştır. Başka bir ifadeyle Eskişehir eski otogarı; kalabalık olması, ulaşım merkezi olması, her gün ve her saat açık olması sebebiyle hırsızlık faaliyetlerinin gerçekleştirildiği, yolcu

otobüsleri aracılığıyla denetimsiz ürünlerin getirilerek satıldığı bir mekân olma niteliğine sahiptir. Bu bakımdan, eski otogarın “hırsızlık veya kaçakçılık için uygun bir mekân” olarak asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu’nun “kaçakçılık için uygun bir mekân” olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

...eskiden yani otogar zamanında bunlar hep hacıya giderlerdi. Hacıdan kaçak saat gelirdi yani millet hacıya niye gitmek ister? Çok para. Bunun için ister yani. Bi hacıya gidip gelmek, bi anda hani otobüste bi yılda İstanbul’da kazandığını bi seferde ordan kazanıyo. O zaman bu Seiko’lar, Seikolar’dan da evvel Japon saatleri Türkiye’de yok yani (19)70’li yıllar falan. (...) Hayır böyle ben bilirim hacıdan dönen şoförlerde olurdu onlar da o şeyde satılırdı... (...) Serdar, o hediyelik eşya satılan yerlerde de onların şeyleri satılırdı. (...) Yani o zaman gümrük, ithalat-ihracat yok (19)80 öncesi. Hani hiçbi şey yok bence yani yasaktı, daha doğrusu belki o zaman döviz bile yoktu. Yasaktı yani (19)80 öncesi, benim dediğim (19)70’li yıllarda bu otogarın içindeki bütün şeylerde atıyorum o pilli arabalar falan hepsi hacı tarafından gelirdi yani... (...) Yani çok büyük değil ama kaçak eşya satılırdı. Mesela ben yabancı sigaraları otogarda bulabiliyodum. (...) O hediyelik eşya satanlar da çünkü benim dediğim yıllarda Türkiye’de o hediyelik eşyaların çoğu yoktu yani. Hani o Tavyan mayvan hani Güney Kore, belki Güney Kore’den bile mal yoktu. Güney Kore de bizim gibiydi, yapamıyordu. Ama Tavyan mayvan bilirim yani o pilli uçaklar böyle ışıklar yanıp... (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, hacı adaylarının Mekke’ye ulaşımını sağlayan yolcu otobüsü şoförlerinin veya bu yolculuğun bir parçası olan kişilerin; yolculukları esnasında uğradığı ülkelerden Türkiye’de bulunmayan veya Türkiye’de ithalatına/satışına resmî olarak izin verilmeyen birçok ürün ve eşyayı yolculuklarının son durağı olan Eskişehir eski otogarına getirerek, bu ürünlerin eski otogarda satışının sağlanmasına yol açtığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan’ın “kaçakçılık için uygun bir mekân” olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Mesela Antep’ten, Kilis’ten gelen otobüsler var. Mesela o otobüsler mesela gelirken buraya işte saatti, şeydi malzemeleri getiriyo. Ordaki dükkanlar alıyolardı bunları. Onları satıyolardı. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; Türkiye’nin çeşitli şehirlerinden gelen yolcu otobüsleri ile eski otogara çeşitli kaçak ürünlerin getirildiği ve bu ürünlerin eski otogarda satışının gerçekleşmesine yol açıldığı anlaşılmaktadır.

Otogar'da yankesicilik

□ Eskişehir Otobüs Terminali'nde [REDACTED] adlı şahsın cüzdanını yankesicilik suretiyle çaldıkları belirlenen [REDACTED] (20) ve A.K. (16) adlı iki kişi göz altına alındı. Daha önceden de yankesicilik suçundan sabıkası oldukları belirlenen iki genç kız haklarında gerekli tahkikat tamamlandıktan sonra Adliye'ye sevk edildiler.

“Otogar'da yankesicilik” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1993a)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün “hırsızlık için uygun bir mekân” olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Çok da hırsızlık yapan oraya gelirdi, hırsızlık. Yani ama şimdi biz burda ben alıştığımız için şeyapardık işte ayna falan koyduk, bakardık yani sağdan soldan dikizler... Ondan sonra şeyler çok denk gelirdi mesela uyanık yolcular vardı işte “Sen abi 3-4 tane tost yap, işte koladır şeydir, sen bi de sigara ver.” derdi. İşte kolanan sigaraları alırdı “Sen bekle tostlar yapılmasıya kadar,” derdi “ben geliyom,” derdi “tuvalete gidiyom” derdi. Kayıp kayıp, giden gidiyodu. (...) Sigaranan kolayı alıp aynen öyle. Hırsızlık yöntemi direkt. Yani çok şeyler geldi başımıza yani o şekilde. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; gün boyu işlek ve kalabalık bir yapıya sahip olan eski otogarda çeşitli hırsızlık yöntemlerinin geliştirildiği ve bu yöntemlere başvurarak eski otogar esnaflarından ürün çalmayı deneyen kişilerin bulunduğu anlaşılmaktadır.

Otogar faresi yakayı ele verdi

□ Eskişehir otobüs terminalinde iki kişinin toplam 3 milyon değerinde malzemesi bulunan çantalarını çaldığı belirlenen [REDACTED] adlı şahıs çalıntı eşyalarla birlikte yakalandı.

□ Yetkililerin verdiği bilgiye göre [REDACTED] adlı gencin otobüs hosteslerinden [REDACTED] ve [REDACTED] adlı şahısların valizlerini çaldığı belirtildi.

“Otogar faresi yakayı ele verdi” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1993b)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür'ün “hırsızlık için uygun bir mekân” olarak eski otogar hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi canım, şehirden köye gelinirlerdi bayramlaşmaya... Kalabalık oluyo tabi canım, bilet bulunmazdı vay vay vay vay... Sivil polisler dolaşır dururdu, cepçiler... (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; halk tarafından “cepçi” olarak adlandırılan yankesicilerin, gün boyu işlek ve kalabalık olması sebebiyle eski otogarda hırsızlık yapmayı tercih ettikleri anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra Sakarya Gazetesi'nde (1993a; 1993b) yer alan haberlerde de eski otogarın çeşitli hırsızlık olaylarıyla gündeme gelmesi, eski otogarın “hırsızlık veya kaçakçılık için uygun bir mekân” olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Eskişehir eski otogarının taşındıktan sonra âtil durumda kalması, otogarın yaratım bağlamlarıyla ilişkisi bulunmayan asimilasyon bağlamlarının yaratılmasına sebep olmuştur. 1994 yılında taşınmasının ardından eski otogar; geçen zaman içerisinde, halk tarafından “evsizler, şarapçılar, alkolikler, uyuşturucu bağımlıları” olarak tanımlanan insanların kullandığı karanlık, güvenliksiz, bakımsız bir bina olarak görülmüştür. Bu bakımdan, eski otogarın halkın gözünde “tehlikeli bir mekân” olarak asimilasyon bağlamı yaratılmaktadır.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan'ın “otogarın âtil durumda kalması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Bina yaşamazsa yaşlanır, dökülür, mahvolur. Yani, yaşayan bir bina öyle kolay kolay yaşlanmaz çünkü bakımları yapılır, her şeyi yapılır ama siz yaşamıyorsanız, bir mekânı kullanmıyorsanız, tamam mı? Çok, çok hızlı yaşlanabilir bina ve yani otogarın başına gelen bu oldu. Eğer ona bir fonksiyon yüklenilseydi yıllarca, ciddi anlamda fonksiyon yüklenilseydi, orası çalışsaydı ne olurdu? Bir şekilde yaşardı, anlatabiliyor muyum? Yani daha iyi yaşardı ama öyle olmadı, genel olarak birkaç ufak tefek aktivasyonu saymazsan eski otogar aslında genelde öyle kaldı. İşte daha sonrasında otopark olarak kullanılıyordu zaten bir süre önceye kadar zaten. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın taşınmasının ardından artık halk tarafından eskisi gibi kullanılmayan, “yaşamayan” bir yapı hâline geldiği ve âtil durumda kalmasının ardından çeşitli amaçlar ile kullanılmış olsa da binanın yaşlanmaya, dökülmeye başladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Oradan, yani; eskiden otogar varken gidip gezip dolaştışımız yerler otogar taşındıktan sonra bu alkoliklerin kimsesizlerin yeri gibi oldu, yani millet tedirgin geçiyordu oradan geçerken... (...) Yani korkuyla millet geçiyordu. Mesela, arabalarını falan yine otogarın arkasına park edenler oluyordu fakat eskiden güvenliydi... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekteştirdişimiz görüşmemizde; eski otogarın taşınmasının ardından âtil durumda kalarak alkoliklerin, kimsesizlerin yeri hâline gelmesi ve bu durumun eski otogarın önünden korkuyla geçildiği bir yer hâline gelmesine sebep olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer'in "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

He sabaha çıkar, biri birini bıçaklamış, biri birini öldürmüş. (...) Hee yavrum, şey gibi oldu yani, Körfez gibi olduk. Kuyuntu yer, insan olmadığı için, barınak gibi yapılar buraları garajın içini. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş şadi Gezer ile gerçekteştirdişimiz görüşmemizde, eski otogarın taşınmasının ardından âtil durumda kalarak kuytu bir yer hâline geldiği, evsizlerin barınağı olduğu ve eski otogarın bu durumu sebebiyle toplumun düzenini bozacak suçların işlenmesine müsait bir mekân olarak algılandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Mesela bizim burası, söndü orası ondan sonra dediğim gibi. Yani başı boş insanlar, elinde şarapçılar falan filan girip burda yatarlar. Sonra etrafını, sonra tenekeyle kapatınca giremediler. (...) Kapıları kırdı girdiler, çok doğru söylüyon! Kapıları kırdı girdiler içeriye. (...) Evet evet o başıboş adamlar öyle geceleri orda geçirirler yani... (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekteştirdişimiz görüşmemizde, eski otogarın taşınmasının ardından âtil durumda kalarak bölgedeki sosyal ve ticari canlılığı söndürdüğu, şarapçılar veya boş insanlar olarak adlandırılan kişiler tarafından barınak olarak kullanıldığı, bir dönem eski otogarın bu amaçlarla kullanımına engel olmak için etrafının kapatıldığı ancak söz konusu

kişiler tarafından bu engelin aşılarak eski otogarın barınak olarak kullanımına devam edildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi şarapçılar alkolü alıp orda gidip şey ediyordu. Şimdi orayı işte yıkılması iyi oldu, şimdi orayı şey avm yapıcak. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın taşınmasının ardından âtil durumda kaldığı, şarapçılar olarak adlandırılan kişiler tarafından kullanılan bir mekân hâline geldiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür'ün "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Gapıları şey yapıldı çok, eşyaları da çok da çalındı yani, yağma da yapıldı. Şeyde cingenler diyeyim onlar yaptı yani. Orda şarapçılar ordaydı, esrarkeşler ordaydı, fuhuşçular ordaydı. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın taşınmasının ardından âtil durumda kaldığı, eski otogar binasında bulunan birtakım eşyaların yağmalandığı ve şarapçılar, esrarkeşler, fuhuşçular olarak adlandırılan kişiler tarafından kullanılan bir mekân hâline geldiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "otogarın âtil durumda kalması" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Şu anda da hâlâ var yani devam ediyorlar yani çünkü evsizler olsun, şarapçılar olsun hepsi orlarda şarap içmeye başlıyo. Afedersin adam tuvaletini yapmaya oraya gidiyo artık. Yani hem çok kötü oldu yani bu Eskişehir için yani büyük bi ayıp oldu yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın taşınmasının ardından âtil durumda kaldığı, evsizler ve şarapçılar olarak adlandırılan kişiler tarafından kullanıldığı, bazı kişiler tarafından tuvalet ihtiyacını gidermek için kullandığı ve bu durumun Eskişehir halkı için rahatsız edici bir hâle geldiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişilerimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun (Kozanlıoğlu-b, 2023) ve Nihat Yurdaer'in (Yurdaer-c, 2023) eski otogarın âtıl durumda kalmasının ardından oluşan korkutucu görüntüsünün Eskişehir halkında rahatsızlık yaratmasıyla ilgili ifadeleri; eski otogarın, Eskişehir halkının gözünde “tehlikeli bir mekân” olarak asimilasyon bağlamına sahip olduğunun göstergesidir.

Asimilasyon bağlamının bir örneği ise tez çalışmamızdır. Glassie'nin bağlamları açıklamak için Aysel Öztürk'ün halısı üzerinden bir argüman yaratması (1999: 58) örneği doğrultusunda; bir maddi kültür unsuru olan Eskişehir eski otogarını halkbilimsel bakış açısıyla inceleyip değerlendirdiğimiz bu tez çalışması; Eskişehir eski otogarının yaratım bağlamları ve işlevleriyle ilişkisi olmayan bir asimilasyon bağlamı yaratmaktadır. Bu bakımdan çalışmamızda, eski otogarın bir “halkbilimi tez çalışması konusu” olması çerçevesinde asimilasyon bağlamı bulunmaktadır.

Eski otogarın yaratım bağlamları ve yaratım amaçları ile ilişkisi olmayan asimilasyon bağlamları, halkın eski otogar ile kurduğu etkileşimin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Ancak asimilasyon bağlamları; ürünün kendisi, çağrışımları, bağlamları için bir son değildir. Özellikle, örneklerini verdiğimiz “nirengi veya buluşma noktası olarak eski otogar”, “laf-söz olur kaygısıyla gizli bir buluşma veya görüşme mekânı olarak eski otogar”, “otogarın bulunduğu mahalle veya bölgenin otogar/eski otogar adıyla anılması” vb. unsurlar çerçevesinde yaratılan asimilasyon bağlamlarında görüldüğü üzere; asimilasyon bağlamlarının birbirlerini tamamlayıcı, dönüştürücü veya yaratıcı niteliklerinin ürünün kendisi, yarattığı çağrışımlar ve bağlamları için bir son olmadığının en önemli göstergesidir.

Asimilasyon bağlamları çerçevesinde dikkat çeken bir unsur ise; “nirengi veya buluşma noktası olarak eski otogar”, “otogarın bulunduğu mahalle veya bölgenin otogar/eski otogar adıyla anılması” çerçevesinde yaratılan asimilasyon bağlamlarının günümüzde Eskişehir halkı arasında geçerliliğini hâlâ koruyor olmasıdır. Bu durum, halkın belleğinde yer edinen maddi kültür unsurlarının sahip olduğu asimilasyon bağlamlarının ne derece kuvvetli olabileceğinin göstergesidir.

2.3.1.4. Anlam ve Eskişehir Eski Otogarının Anlamı

Anlam kavramının özelliklerini anlayabilmek için bu kavramın nasıl oluştuğunu ve maddi kültür ürünüyle kurduğu ilişkinin nasıl şekillendiğini anlayabilmek önemlidir. Glassie, maddi kültür araştırma yöntemiyle tespit ettiği bağlamlar çerçevesinde anlamın nasıl oluştuğunu şu ifadesiyle açıklamaktadır:

Yaratım bağlamları, yaratıcılar hakkında bilgi verir. Tüketim bağlamları tüketiciler hakkında bilgi verir. İletişim bağlamları, yaratımı tüketime karşı dengeleyerek, benzerliklerini ve farklılıklarını içine alarak ikisini [yaratıcı ve tüketicii] birbirine bağlar. Anlamın merkezi iletişimde, niyet ve tepkinin birleştiği, tüketicinin yaratıcının armağanını aldığı ve kullanımda yaratmaya devam ettiği noktadadır. (Glassie, 1999: 58-59)

Anlam, yaratım bağlamları ve tüketim bağlamlarının bulunduğu iletişim bağlamında oluşmaktadır. Yaratım bağlamlarının içinde yer alan; yaratıcının ürünü yaratma niyeti ve tüketicinin kendi zihninde yeniden şekillendirdiği tüketim bağlamları anlamı yaratır. Glassie anlamı; nesneler ve insanlar arasındaki ilişkilerin toplamı (1999: 59) olarak tanımlamaktadır.

Bağlam ve anlam ilişkisini anlamak için, nesnelerin bağlamda mevcut olduğunu bilmek gerekir. Glassie'ye göre; tüm nesneler bağlamda mevcuttur ve bağlam dışı nesne diye bir şey yoktur. (1999: 59) Bazı bağlamlarda nesneler; nesnenin yaratıcısından gelen derin anlamları kullanıcısına, alıcısına, ürünü gören kişiye doğrudan iletirken bazı bağlamlarda nesnenin kullanıcısının, alıcısının, ürünü gören kişinin bu nesneyle ilgili içsel çağrışımlarının, kendisinin nesneyle ilgili yarattığı anlamların yansıması olarak var olmaktadır.

Çelik ve ahşabın bir bileşimini görünce onu zihnimizdeki balta fikrine çekeriz. Hayal gücümüzle onu [baltayı], kereste kesen bir şeye dönüştürüyor ve üzerinde düşünmeyi bırakıyoruz. Alet diyoruz. Ama onu döven ve elinde tutan adam için balta [bir aletten] daha fazlasıydı; geleneğinin ve becerisinin gerçekleştirilmesi, efendisini onurlandırmak ve komşusuna hizmet etmek için bir araç. Ve onu kullanan adam için balta, bir statü göstergesi olabilirdi, sadece tahtaya indirilerek işlev görmesinin değil. (Glassie, 1999: 59)

Nesnenin, bağlamları çerçevesinde değerlendirilmeden kazandığı anlamlar ile bağlamları çerçevesinde değerlendirildiğinde kazandığı anlamların derinliği ve farklılığı Glassie'nin örneğinden anlaşılmaktadır. Başka bir ifadeyle, nesne; kendisiyle ilgili bağlamlar içerisinde değerlendirildiğinde, nesnenin sahip olduğu anlamlar derinleşmektedir.

Eskişehir eski otogarın anlamını tespit edebilmek için anlamın oluşum sürecini takip etmek gerekmektedir. Çünkü anlamın merkezi iletişimde, yaratıcının niyeti ve tüketicinin tepkisinin birleştiği; tüketicinin, yaratıcının armağanını aldığı ve kullanımda yaratmaya devam ettiği noktadadır. (Glassie, 1999: 58-59) Anlam, yaratım bağlamları ve tüketim bağlamlarının

buluştuğu iletişim bağlamında yaratılmaya başlanır. Yaratım bağlamlarının içinde yer alan yaratıcının ürünü yaratma niyeti ve tüketicinin ürünü kullanım sürecinde yeniden şekillendirdiği tüketim bağlamları anlamı yaratır.

Eskişehir eski otogarının yaratım bağlamları ve yaratım niyeti ile eski otogarı çeşitli amaçlarla kullanan halkın yarattığı tüketim bağlamları birleşerek anlamı yaratmaya başlar. Bağlamların bir kısmında Eskişehir eski otogarı; toplumsal veya kültürel açıdan taşıdığı anlamları kendi fiziksel yapısındaki değişimler, eski otogarın kullanım biçimleri vb. unsurlar ile aktarırken, bir kısmında tüketicinin (halkın) eski otogarla ilgili çağrışımları, anıları, hisleri, geçmişi, eski otogarın hatırlattıkları vb. unsurlar ile aktarmaktadır. Kaynak kişilerimizin eski otogar ile ilgili verdiği maddi ve manevi bilgilerin çoğu birer “anı” olarak ele alınabilir. Ancak, kaynak kişilerimizin aşağıda paylaştığımız anılarına; Eskişehir eski otogar binasının bağlamları çerçevesinde bu anıları değerlendirdiğimizde ortaya çıkan anlam derinliği açısından öncelik verdik.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç’in eski otogar ile ilgili “anılar” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Dolayısıyla, kentlerin ortak kullanım alanları hem insanların bireysel tarihleri açısından hem de kent belleği açısından çok önemlidir. Ben eski otogarın kent belleği açısından çok önemli olduğunu düşünüyorum. Hem kent esnafı açısından hem insanların kişisel tarihleri açısından, oraya ait mutlaka bir anılarımız vardır. Çünkü oraya, mesela şimdi aklıma geldi, tam otogarın giriş noktası, araçların giriş noktası değil yayaların giriş noktasında, her akşam orada salata satan bir seyyar satıcı olurdu ve eliyle salataları soyar, tane olarak satardı. Yani bu bile bizim için bir anı, orada bir dondurmacı olurdu. Genç bir kız vardı, ayakkabı boyardı orada, herkes ilginç bulurdu onu ya bir genç kız orada ayakkabı boyuyor mesela. Hatırlayanlar vardır benim kuşağımda. Ya biz oraya giderdik, ayakkabı boyanacak ben oraya giderdim ona boyatırdım mesela. Keşke fotoğrafım olsaydı, fotoğraf makinemiz de vardı çektiirmedik. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Eskişehir eski otogarı gibi halkın ve kentin belleğine dair unsurları muhafaza eden kent mekânlarının ne derece önemli olduğu anlaşılmaktadır. Rahmi Emeç’in eski otogarı düşündüğünde zihninde çeşitli hatıralarının canlanması, hatıralarının bir kısmının Rahmi Emeç’e gençlik yıllarını hatırlatması bu bakımdan önemli bir örnektir.

Ya şöyle söyleyeyim, biz biraz o tarihte, yani kendim birey olarak söylüyorum; biraz gelenekçiyiz. Hani şöyle, eski yapıların, belki şu anki gençlik üzerinde çok fazla olmayabilir de biz o tarihte kendi şeyimizde bu yapılarla da duygusal bir bağ kuruyorduk. Çünkü oraya ilişkin anıları olan insanlar, doğal olarak oradan ayrılmanın bir hüznünü yaşıyorlar. Orada ne satılacak dükkanım var ne turizm şirketim var, hiçbir şeyim yok. Ekonomik anlamda beni engelleyecek bir şey de yok ama bir taraftan da kent yaşamının zorunlu bir durumu bu, oraya (yeni otogar binasına) taşınması. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının 1994 yılında yeni binasına taşınmasının Rahmi Emeç'te yarattığı hüznün, kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in bu mekânla kurduğu bağ ve bu mekâna dair anılarıyla doğrudan ilişkili olması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.



“Eskişehir’de yeni terminal” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1994a)

Sakarya Gazetesi’nin 31 Mart 1994 tarihli “Eskişehir’de yeni terminal” başlıklı haberinde (1994a) eski otogardaki yaşamdan “eski otogar geleneği” olarak söz edilmesi dikkat çekicidir:

Emekli Sandığına bağlı olan otogar 30 yıldır Eskişehirliyle hizmet veriyordu. Çoğu kişi için kolaylıktı otogar. Diğer şehirlerde şehrin dışında kalmasına karşın Eskişehir’de hâlâ şehrin içindeydi. Bütün sorun otobüsler içindi. Otobüsler şehrin girintili çıkıntılı trafiğin içine giriyor, yolcularını şehrin ortasındaki bırakıyorlardı. Hem zaman, hem de benzin zararları vardı onlar için.

Ayrı bir gelenek oluşmuştu otogarda. İnsanlar birbirlerini tanıyorlar, çığırtkanlar birbirleriyle atışıyorlar. Farklı bir rekabet ve uzlaşma ortamı içinde yıllardır aynı geleneği yaşıyorlardı. Bağırıyorlardı birbirlerine, yolculara el, kol uzatıyorlardı. Bıçakların çekildiği, tornavidaların konuştuğu zamanlarda oluyordu.

Bir yanda insanlar uzun uzadıya oturuyorlardı “koltukların üzerine. Geceliyorlardı, burada uyuyanlar vardı. Kimisinin eviydi otogar.

Yeni bir yere taşınma fikrine otogardakiler pek sıcak bakmadılar en başta Pekçoğu sevincede gelenekleri gidecek, yeni dengeler kurulacaktı. İşte bu noktada rekabet başladı. (...) (Sakarya Gazetesi, 1994a)

Sakarya Gazetesi'nin (1994a) "Eskişehir'de yeni terminal" başlıklı haberinde eski otogar binasında rekabet ve uzlaşma ortamı içerisinde ayrı bir gelenek oluştuğuna, bu binanın evsizlere bir barınak olduğuna dair ifadeler; halkın eski otogar binasıyla kurduğu bağın ne derece sıkı olduğunun ve eski otogarın anlamlarının bu bağ ile oluştuğunun göstergesidir.

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın eski otogar ile ilgili "anılar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben orada ne hissettim? Otogarın artık Eskişehir için bir yük olduğunu düşünmeye başladım yani işte o trafikten dolayı, insan yoğunluğundan dolayı doğru bir karar olduğunu düşündüm. Anılarım vardı, biraz içim ezildi tabi, gayet doğal olarak. Orada 1,5yıl ömrüm geçti, vardiya çalıştım yani ama doğru bir karardı. (Taşcı, 2022)

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının 1994 yılında yeni binasına taşınmasının bir zorunluluk hâline geldiği bilinmesine rağmen binanın taşınmasının yarattığı üzüntünün, kaynak kişimiz Arif Teoman Taşcı'nın bu mekâna dair anılarıyla doğrudan ilişkili olması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın eski otogar ile ilgili "anılar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Çok güzel bir canlılık vardı, güzellik vardı, bi saygılık, sevgilik vardı. Öyle bir güzellik vardı. Ben o ilk günleri yaşadım, şimdi ben o günleri arz ediyorum fakat imkânım yok, dönüşüm yok. Fakat çok güzel, bu yıkılan otogar var ya o kadar güzel yerd. Giriş kapıları, çıkış kapıları, içinde dükkanlar, lokantalar ondan sonra çok güzel bi, çok güzel bi yerd. Yani oranın ben tadını unutamıyorum. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının faal olduğu dönemlerinin kaynak kişimiz tarafından özetle anıldığı, eski otogarın hareketli günlerinin oldukça güzel hatırlandığı anlaşılmaktadır. Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın eski otogara dair anılarının, tadını unutamadığını ifade ettiği geçmiş günler ile doğrudan ilişkili olması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.



Emek Otel. (Arslan, 2023)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın eski otogar ile ilgili “anılar ve Emek Otel'deki anısı” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Ama tabi o otogar Eskişehirli insanının hep hafızasındadır. Ben ona bellek derim, mesela benim belleğimde çok iyi anıları var. Bunun gibi, insanların orada ciddi anıları var. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; eski otogar binasının Eskişehir halkının belleğinde her zaman var olduğu, kendisinin de bu binayla ilgili anıları olduğu anlaşılmaktadır.

O mesela o yemeği de hiç unutmam ben. Ayrıca aşağıdaki restoranda 1969 sonu, yani 1969'u (19)70'e bağlayan yılbaşı yemeğini orada ailecek, birkaç ailecek yani babamlar, rahmetli anneler falan beraber yemiştik. Hatta orada bir kura çekiliyordu işte insanlara bir şeyler çıksın hani hediyeediye anlamında... (...) He he... (Gülerek) Ben de çektim benimki boş çıktı, dedim “Herhâlde askerlikte de kurada bayağı bir...” ne diyeyim? Daha, hani ben kötü lafını kullanmak istemiyorum ama işte “daha az nüfuslu veya ekonomisi çok iyi olmayan bir yeri çekeceğim herhâlde.” filan diye. Öyle bir anım vardır ama tam tersine o beklentiyle oradan ayın 1'inde askere gittim. Bizim hekimlerin, eczacıların, doktorların ortak okulu vardı yani askeriye. Ona Sahra Sıhhiye Yedek Subay Okulu adı geçerdi. İzmir'deydi o, 3 ay İzmir'de kaldım işte sonunda kura çekildi ben torbaya elimi bir soktum, o bükülüdür o kuralar; (parmaklarını göstererek) tırt dedi buraya bir tane girdi. Hiç bozmadan çektim aldım. Ondan sonra işte oradaki subaya verdim, o okuyor işte “1. Ordu, 2. Ordu, 3. Ordu...” Nerede bilmiyoruz tabi. İstanbul'da Gümüşsuyu Askeri Hastane çıktı, benim hayatımda çok önemli olan bir yerdir

çünkü mesleğimi yaptım orada çok büyük deneyimler kazandım. İşte o yılbaşı gecesiyle Emek Otel’le hep şey yaparım, birleştiririm onları. Tabii civarında çok ciddi bir esnaf grubu oluştu, yani (otogar) ayakta kaldığı sürece... (Ataç, 2022)

Gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde Ahmet Ataç’ın, eski otogarın arazisinde inşa edilen Emek Otel’deki yeni yıl yemeğini, bu yemekte gerçekleşen yeni yıl kurasını ve Emek Otel’i bir arada anımsaması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer’in “yolcu otobüsünün evinin sokağına girmesi ile ilgili anısı” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Bi defasında Bursa’ya gidicem. Sabah erken saatte bizim Meriç Sokak’tan çıktım, hava da sis, sabahın 6’sı falan. Bi baktım bi tane otobüs... Kâmil Koç gibi, böyle şey tanınmış bi firma şimdi net hatırlamıyorum. Otobüs şoförü durdurdu otobüsü, içi yolcu dolu millet uyuyo içerde. (Gülerek) “Ya bilader” dedi, “otogara giden yol burası değil miydi?” dedi. “Yok” dedim “sen geldiğin yoldan tekrar geri çık, ana caddeye git, ilk aradan değil işte ışıkları geçiceksin ondan sonraki ışıklarda şey tam köşede kalıyo.” falan demiştim. Adam yanlışlıkla bizim sokağa girmişti. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar hakkındaki bir anısının evlerinin sokağına giren bir yolcu otobüsüyle ilgili olması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan’ın eski otogar ile ilgili “yolculuk ve berber anısı” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Bi de Eskişehir otogarının benim hayatımda çok çok çok önemli bi şeyi var yani bi hatıram var orayla ilgili. Ben, (19)79 senesinde üniversite sınavlarında Bursa Uludağ Üniversitesi’ni kazandım. Oraya gidiyorum geliyorum böyle, sürekli işte hafta sonları geliyorum buraya işte 15 günde bir falan. Geldim bi gün yine işte hafta sonu sabahleyin erkenden kalktım, gidicem. Orda 9’da ders başlıyo, 9’a yetişicem. Şimdi burda, otogarda da sabahleyin 5’le 7 saatleri arasında bu Güney Doğudan gelen yani Adana, Hatay, işte Gaziantep’ten gelen Bursa otobüsleri... Arka arkaya geliyorlar onlar. Yani böyle Has Turizm, Gazanfer Bilge falan böyle firmalar, onlardan birine biniyorum hemen şeyde iniyorum, Bursa otogarında. Bu şeye çıkıyorum derse yetişiyorum veya 2. derse yetişiyorum. Sabahleyin çıktım evden, biz de otogara çok yakın oturuyoruz, evimiz otogara 50metre-100metre ya var ya yok bile yani. Tam böyle otogarın çıkış kapısından, böyle otobüslerin çıktığı kapı vardı, ordan içeri doğru yürürken bi tane otobüs. Ondan sonra duruyo “Bursa! Bursa! Bursa!” diye muavin kapıdan bağırıyor, çıkıyo otobüs. “Bursa mı abi?” dedi

“Bursa.” dedim “Atla abi!” dedi “Yok” dedim “çorba içicem.”. “Abi bin,” dedi “yolda mola vericez.” dedi tamam mı? “Orda” dedi “şey yaparız, ben sana kek veriririm arabada.” dedi “Yok kardeşim,” dedim “ben çorba içicem.” falan. “Bineyim mi? Binmeyeyim mi?” ama binmedim. Neyse, ben girdim orda içerde çok güzel bir çorbacı vardı? İşkembe, tabi ufak arkada. O köy otobüslerinin kalktığı yerde. (...) Evet, evet. Ondan sonra orda neyse işte geçmiş zaman, heralde işkembe çorbasıydı. Çorbamı içtim ben, çayımı içtim ordaki bi Bursa arabasına bindim. Biz, öteki otobüsle aramızda yarım saat falan var. Burdan çıktık sabahleyin, İnönü böyle çukuru vardır o İnönü Kavşağı’nın olduğu çukur. Orda bu benim binmediğim otobüs Mustafa şeyle, sac yüklü kamyonla çarpışıyor Mustafa... O saclar, o levhalar otobüsün üstünü kesiyo. 33 kişi öldüyü o kazada. Vallhıa bak, 33 kişi. Gazanfer Bilge miydi firma şimdi hatırlamıyorum, heralde oydu. Biz bir gittik daha böyle ambulanslar falan gelmemiş, kazanın üstüne gittik, sis var. Böyle orası çok sis de tutardı, çukur böyle. Mahşer, şey gibi yani mezbaha gibi her yer. Olayın üzerine gittik. Yani ben o yüzden de işte o benim işte ehli keyifliğim, benim o ehli keyifliğim benim hayatımı kurtardı. O gündür, bu gündür paça çorbasıyla işkembe çorbasına saygı duyarım yani. (Gülerek) Hâlâ da içerim. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, yolculuk yapacağı zamanlarda eski otogardaki bir işletmede düzenli olarak içtiği paça çorbasının hayatını kurtardığına dair anısı ve bu anıda söz ettiği durum sebebiyle Eskişehir eski otogarının Serdar Uygunkan’ın hayatında önemli bir yere sahip olması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

Şimdi bi arkadaşımız var. Bi iddiaya girmiştik işte saç kestirmesine iddiaya. Neyse iddiayı kaybetti, biz bunu aldık akşamleyin nereye götürürecez tıraş ettirmeye? Otogarın altına. Götürdük, berberin koltuğuna oturdu bu. Ondan sonra saç kesilcek 3 numaraya vurcaktık. Bu ondan sonra kaçtı abi ordan. Koltuktan kaçtı, biz de onun peşinde. Biz onun peşinde, kovalaya kovalaya... Tabi o kaçıyor, biz kovalıyoruz. Şurda Hamamyolu’nda oturduğumuz yerde dere vardı bi tane, dere vardı. O dere, şurda köprü’nün orda yakaladık biz bunu. “Napalım napalım?” Dedik biz bunu karga tulumba kış günü dereye attık abicim, dereninin içine attık. Böyle “1-2-3!” dedik attık. Neyse biz gittik Deliklitaş’ta bizim durduğumuz bi köşe vardı orda muhabbet ediyoruz gülüyoruz, şey yapıyoruz falan filan... O arkadaş tabi orda kaldıydı. Sonra bi anda bi polis minibüsü durdu önümüzde, ondan sonra kapı açıldı, içerde bu oturuyor sırlıklam, vıcık vıcık. “Bunlar mı?” dedi “Evet bunlar!” dedi. “Sen bunları tanıyo musun?” dedi “Tanımıyorum!” dedi. (...) Tabi işte tabi yani siyasi öyle gerginliklerin olduğu yani darbe öncesinde (19)80 darbesi öncesi her gün kavga gürültü oluyo. Polisler de tabi bu konularda çok şey. Neyse bizi, hepimizi minibüse bindirdiler, götürdüler şeye Odunpazarı’nda polis merkezine. Orda bizi hepimizi güzelce bi ıslattılar. (...) Hatta komiser şey dedi, olayın aslını öğrenince ne olduğunu, bizim arkadaş olduğumuzu “Sen bizi niye meşgul ediyosun!” diye. Komiser dedi ki “Bana” dedi “berber bulun lan!” dedi. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Serdar Uygunkan ve arkadaşlarının neşeyle anlattıkları anılarının başlangıç yerinin eski otogarın kapalı çarşısındaki berber olması; çalışmamızda, eski otogarı “anıların başladığı yer” olarak tanımlamamızın

oldukça isabetli olduğunun göstergesidir. Bu durum, eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun da göstergesidir.

Kaynak kişimiz Muzaffer Tapan'ın "eski otogardan Eskişehirspor maçlarına gitme anısı" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

O maçlara gidişler... Hiç unutmuyom, Şems'le ikimiz kaldıydık bi tane köy otobüsüyle Bursa'ya mı ne gittiydik. Aman Allah'ım! nası kötü bi otobüs... Otobüs kalmadı, yok... (...) O otobüslerde mesela sesler yapıyorlar, maça gidiyorlar ya borazanlarla... (...) Davul zurnalar ooo!... Hâliyle, otobüste de öyle herkes içer. (Tapan, 2023)

Kaynak kişimiz Muzaffer Tapan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kaynak kişimizin Eskişehirspor'un şehir dışındaki deplasman maçına köy otobüsüyle gittiği anısının gerçekleştiği mekân olarak eski otogar karşımıza çıkmaktadır. Bu durum, eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.



Eski otogar. (Arslan, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “eşiyle köy otobüsünde tanışma anısı” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Şöyle bi şey; ben de Fatma Yengen rahmetli, otobüste gördüm... İnanır mısın buna? (...) Şindi şöyle, o beni tanımiyo, onun şeysi babaannesi gözünden ameliyat olmuş. Hiç unutmam Fatma Yengenin de dudağı uçuklamış şurası. Yanına, Sami Eniştenin dayısının otobüsü vardı, Danişment’e falan uğrardı. Biz de enişte diye ona biniyoz. Şeyi gördüm orda rahmetliyi. Eyi de baktım, çalışan adam da şu şey var ya Sami Sayın şurda çiftliğı var, orda çalışıyordu. Ben onun dayısı olduğunu, kenardan dayısı olduğunu ne bileyim ben? Dedim böyle böyle dedim. Hiç de bozuntuya vermedi adam. Affedersin orda hayvanlara bakıyo saman dolduruyomuş, ben de saman sattım geliyodum, odun sattım gelirken sordum buna hiçbi şey demedi. “Yeğenim olur.” dedi. “Nişanlı mı şey mi?” dedim yani. “Yoo” dedi “yok daha” dedi “küçük.” dedi, e iyi. Bi de şey var eniştesi var (?), şimdi bacanak olduk... (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Mehmet Zeki Görür’ün köy otobüsüyle şehre gidip saman sattıktan sonra yine köy otobüsüyle köyüne dönerken gelecekte evleneceğı eşiyle karşılaşması ve bu karşılaşmanın eski otogardan hareket eden köy otobüsünde gerçekleşmesi; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan’ın “eski otogar hastanesi ile ilgisi anısı” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Arabanın üzerinden kayarken, o birazcık da biraz kamyonet gibi bir şeydi zannediyorum. Kaydım, çok büyük bir acıyla ayağı kalktım, çünkü arabanın plakası benim sol bacağıma boydan boya yırttı. Çok derin bir yarık oluştu, eve gittim tabii ki. Annem apar topar beni kucakladı, en yakınımızdaki yer de otogarın içerisinde bir sağlık ocağı vardı o zaman. Yani en yakın gidebileceğimiz sağlık kuruluşu o. Bir sağlık ocağı var; eski otogarın üst katındaydı zannediyorum, o sağlık ocağına gittik, bana orada 15 dikiş attılar. Sol bacağıma 15 dikiş attılar ve o iz hâlâ duruyor tabi ki tahmin edersin, 15 dikişin izi hâlâ duruyor. Yani onu gördüğümde ya da dokunduğumda hatırladığım, evet, şeyi tabii ki arabadan kaymayı, o acıyı hatırlıyorsun ama o 15 dikiş de 5 yaşındaki bir çocuğa hani çok kolay atılmadı. Ama o otogarda atıldı, anlatabiliyor muyum? Yani o otogarın içerisindeki bir sağlık ocağında atıldı o dikiş de yani. Öyle bir anım var otogarla ilgili. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Kemal Tunga Çağlayan’ın başından geçen ciddi bir yaralanmanın aklında hâlâ yer ettiğı ve bu yaralanmanın tedavisinin eski otogardaki sağlık ocağında yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum, eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in eski otogar ile ilgili "anılar, otobüs saatlerini kaçıırma anısı" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Mesela köyden arabalarla odun falan getirirlerdi, o otogarın arkasında onları köylüler satardı yani... Çok daha şeydi, hayat daha güzeldi o zaman, daha anlamlıydı (eşine dönerek) değil mi? Yani biz yürüyerek yolcumuzu da bindirirdik, yolcumuzu da karşılardık otogardan. Yani çok avantajları vardı. (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kaynak kişimiz tarafından eski otogar binasının faal olduğu dönemlerinin özlemle anıldığı, eski otogarın hareketli günlerinin oldukça güzel hatırlandığı görölmektedir. Nursel Yurdaer'in eski otogara dair anılarının geçmiş günler ile doğrudan ilişkili olması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

(19)85'li yıllarda, onun için bu otogar yapıldı. Ama bana göre bu eski otogar; daha anılarımızın olduğu, daha yaşam şeklimizi değıştirdi, bir anlamı vardı yani. Ben şimdi bu yeni otogardan hiçbir şey anlamıyorum... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının faal olduğu dönemlerde kişilerin yaşam şeklini de etkilediği anlaşılmaktadır. Bu etkinin eski otogar ile doğrudan ilişkili olarak anlatılması ve anlamlandırılması; eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

Bir de şeye gittik, yılbaşıydı. Otobüsün saatini yanlış şey yapmışız... (...) Yolcuyu, Almanya'ya yolcu geçirecektik. Saatler o gece alınmış biz de hiç televizyon açmamışız. Otogara vardık "Allah Allah..." diyorum "saat" diyorum "geliyor" diyorum "kimse yok..." (...) Dedim "Yazıhaneye gidip soralım.". (...) (Gülerek) Ankara'ya gideceklerdi... "Ooo!" dedi (yazıhanedeki görevli) "otobüs" dedi "Nasreddin Hoca'ya vardı." dedi... (...) (Gülerek) Hediyeler de bizde kaldı, onların hediyeleri de bizde kaldı, sonra gönderdik onları... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kaynak kişimizin akrabalarını yolcu edecekleri gün ülke genelinde uygulanan yaz saati uygulaması sebebiyle otobüs saatini kaçırmalarına dair anısının otogar ile doğrudan ilişkili olarak hatırlandığı anlaşılmaktadır. Bu durum, eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

(Gülerek) Bir de yılbaşında köye gidecektik işte, otogara vardık, otobüs gitmiş, dolmuş... Saatini beklemeden kalkmış... (...) Yok bilet yok, köye bilet yoktu... Kim şey yaparsa, e adam dolunca neyi beklesin? Yolcu mu bekleyecek? (...) Orada 2 kişi daha oturuyormuştu, "Biz de kaldık." dediler. Dedik "Taksi tutsak ortak verir miyiz?", "Olur." dediler. Annen ortaokula mı gidiyordu? Ortaokula gidiyordu

annen, Erenköy’de oturuyorduk. Öyle taksi tutup gittik, o maceralar da vardı. (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, kaynak kişilerimizin yeni yılı köylerinde geçirmek istediklerinde köylerine otobüs bileti bulamadıkları ve kendileriyle aynı durumda olup eski otogarda bekleyen kişilerle ortaklaşa taksi tutarak köylerine gittikleri anlaşılmaktadır. Bu durum, eski otogarın sosyal ilişkilerin kurulduğu bir mekân olma işlevinin farklı bir boyutunu oluştururken, eski otogar binasının kişilerin belleğindeki anlamlarının bu binayla kurdukları etkileşim çerçevesinde oluştuğunun göstergesidir.

Anlam bağlamı çerçevesinde; Eskişehir eski otogarının “anıların başladığı ve bittiği yerler” olarak Eskişehir halkının kültürel belleğinde, yaşamında, içsel dünyasında etkilerini görmek mümkündür. Söz konusu anılar, hisler vb. anlamı oluşturan unsurlar, halkın eski otogarla gerçekleştirdiği etkileşim ile var olmakta ve eski otogarın çağrışımları, bağlamları çerçevesinde incelendiğinde bu anlamlar derinleşmektedir. Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda; eski otogarın yaratım bağlamları ve tüketim bağlamlarının birleştiği iletişim bağlamında, eski otogarın anlamlarının oluştuğu açık bir şekilde görülmektedir. Eskişehir eski otogarı, sahip olduğu açık işlevler, gizli işlevler, çağrışımlar, bağlamlar, anlamlar aracılığıyla halkın belleğinde önemli bir yer edinmiştir. Maddi kültür ürünlerinin kişinin veya toplumun geçmişi, sosyoekonomik durumu, sosyokültürel durumu, anıları, hisleri vb. unsurları yansıtmaları ve taşınması bakımından değerlendirildiğinde Eskişehir eski otogarı; kamuya açık bir kent mekânının bir maddi kültür unsuru olarak önemli halkbilimsel veriler sunabildiğini göstermektedir.

2.3.1.5. Kavramsal Bağlam ve Eskişehir Eski Otogarının Kavramsal Bağlamı

Kavramsal bağlam, ürünün yaratıcısı ile kullanıcısının yarattığı iletişim biçimi ve bu iletişimin ilkelerinin düzenlediği soyut bir unsurdur. Kavramsal bağlam çerçevesinde nesne, yaratıcılarının ve kullanıcılarının zihinlerini oluşturan çağrışım kümeleri içinde var olmaktadır. Kavramsal bağlam kültürel olarak adlandırılabilir. Çünkü eksik de olsa, nesneyi yapan ve onu kullanan insanlar tarafından paylaşılan anlamları barındırır. Kavramsal bağlam görünmez olduğu için soyut olarak da adlandırılmaktadır. Çünkü kavramsal bağlam; somut nesnelerin değil, biçimlerin ve ilkelerin bir düzenlemesidir. (Glassie, 1999: 60) Kavramsal bağlamı kültür içinde bulmak mümkündür. Çünkü bir nesne hakkında ortak çağrışımları veya anlamları paylaşan insanlar için kavramsal bağlamı yaratmak mümkün olmaktadır.

Kavramsal bağlam, bir fotoğraf için poz verilmiş gibi dünyada mevcut değildir. Yaratıcıların tüm yaşam boyunca mücadele ederken şekillendirdikleri hâliyle akılda kalır. Büyüklerini çalışırken izlemiş, ortalıkta duran ve muhtelif projelerde kullanılan baltaları görmüş olan yaratıcı, baltanın yapıldığı ve kullanıldığı yaratıcı anlarda var olan çağrışımlarla canlandırılan ve çeşitli varyasyonların katıldığı temel bir form olan balta fikrini deneyimlerinden soyutlar. (Glassie, 1999: 60)

Bu bakımdan düşünsel/kavramsal bağlam, yaratıcının ve tüketicilerin zihninde tecrübe edildiği hâliyle yer alır. Zihindeki soyut ve temel bir biçim olarak varlığını sürdürür. Bir nesnenin kavramsal bağlamı; o nesneyle ilgili çağrışımlar, bağlamlar, anlamlar, biçim vb. unsurların zihinde canlandırılması için bir anahtar görevi görmektedir.

Eskişehir eski otogarı halkın zihnindeki somut varlığının yanı sıra soyut bir kavram olarak da yer almaktadır. Kavramsal bağlam çerçevesinde incelendiğinde eski otogar binasının; yarattığı çağrışımlar, bağlamlar, anlamlar, biçim vb. çeşitli ortak kültürel paylaşımlar bakımından kullanıcının (halkın) zihninde yaşamaya devam ettiği görülür. Kaynak kişilerimiz ile gerçekleştirdiğimiz mülakatlar sırasında sorduğumuz “Eski otogar denince aklınıza ne geliyor?” sorusu; kullanıcıların, zihinlerinde yaşayan soyut bir kavram olarak eski otogarı düşünmelerine ve eski otogar kavramının yarattığı çağrışımlar çerçevesindeki ifadeleri ile eski otogarın anlamlarını, bağlamlarını ortaya çıkarmamızı sağlamaktadır. Bu bakımdan bir kavram olarak eski otogar; eski otogar binasıyla, bölgeyle veya geçmişle ilgili çağrışımlar, bağlamlar, anlamlar, biçim vb. unsurların kullanıcıların zihninde canlandırılması için bir anahtar olma özelliğine sahiptir.

2.3.1.6. Fiziksel Bağlam ve Eskişehir Eski Otogarının Fiziksel Bağlamı

Fiziksel bağlam, kavramsal bağlamdan farklı olarak nesnenin insan duyularına hitap ettiği noktada var olur. Bu bağlam, insanın nesneyi zihinsel olarak algılayış ve yorumlayış biçimiyle ifade edilebilen dışsal bir unsurdur. Fiziksel bağlam içerisinde; parçalardan oluşan bir şey olarak nesne, üreticisi hakkında bilgiler verebilir. (Glassie, 1999: 60)

Kavramsal bağlamın dışında nesne, diğer şeylerin yanı sıra görünür olan bazı fiziksel bağlamlarda kalır. Duyusal ortamdaki diğer nesneler -atölyedeki kırıntılar, müzedeki etiketler- görülen nesne zihne alındığında ve çağrışım yoluyla anlam verildiğinde yorumlamaya yardımcı olabilir. Çağrışım eylemi çalışmamızın anahtarıdır. Çağrışımlar kültürümüzden yükselebilir, nesneyi ihtiyaçlarımıza göre özümseyebilir, mülkiyet hakkımızı onaylayabilir. Ya da bu çağrışımlar kavramsal bağlamı yeniden inşa etmek için çeşitli kanıt kategorilerinden bir araya getirilebilir ve nesneyi insanlık olarak bize benzeme ve kültür olarak bize benzememe hakkını layıkıyla verdiğimiz başka bir kişinin eseri hâline getirebiliriz. (Glassie, 1999: 60)

Nesne, fiziksel bağlamı içerisinde bir çağrışım yarattığı durumda zihinde yorumlanmaya ve anlamlandırılmaya açık bir hâle gelir. Glassie'ye göre; kavramsal bağlamı yeniden inşa etmek için, fiziksel ortamda bulunan unsurları kaydettikten sonra yaratıcının niyetlerine ulaşmak amacıyla bu unsurlar etrafında bağlamlar oluşturulur. (1999: 61) Ancak geriye kalan problem, metnin (nesnenin) bağlam ile ilişkisidir. Metin ve bağlam, yaratıcı için deneyimsel bir birlik oluştururlar. Analistler bu birliğe kompozisyonel ve çağrışımsal (Glassie, 1999:61) olmak üzere iki farklı yaklaşım sergilemektedirler.

Kompozisyonel yaklaşımda metin; kendisiyle aynı zaman ve mekâna ait, aynı kompozisyon sürecinde üretilen, aynı kültürün tezahürü olarak anlaşılabilir metinlerle birlikte bir küme içine yerleştirilir. Bu kümenin birbirine uyumlu yapılanması oldukça önemlidir. Küme içerisindeki tüm metinler parçalarına ayrılır ve değişkenlik gösteren parçalar, değişkenlik göstermeyenlerden ayrılır. Daha sonra, değişkenler ve değişmeyenler birleştirilerek metin; değişim kurallarıyla çevrelenmiş ilkeli bir sistem olarak tanımlanan tek bir ilkeli ifade hâlinde yapılandırılır. Bir başka ifadeyle; aynı zaman ve mekâna ait, aynı kompozisyon sürecinde üretilen ve aynı kültürün tezahürü olarak anlaşılabilir ürünler bir küme içine yerleştirilir. Bu ürünler, birbirleriyle değişkenlik gösteren ve aynı kalan parçaları ayrılmak üzere parçalanır. Daha sonra, değişen ve değişmeyen parçalar birleştirilerek ürün; belirli durumlardaki değişim kuralları tespit edilmiş tek bir tanım altında ifade edilir. Böylece, bu sistem bir kompozisyon teorisi hâline gelir. Her form (hikâye, ev, eşya veya evcil hayvan) kümede bulunan diğer tüm formları yaratma yeteneğine sahip olan zihnin farkına varır. Metin, bilincin bir açığa çıkışıdır ve değişken ile değişmez arasındaki özel oranı aracılığıyla kültürel bir üslubu somutlaştırır. (Glassie, 1999: 62)

Dolayısıyla kendisi de sürekli bir değişim hâlinde olan, yeni alanlarda faaliyet gösteren yaratıcının ihtiyaçlarını karşılamak için birtakım parçalar değişecek ve iletişimin ihtiyaçlarını karşılamak için birtakım parçalar aynı kalacaktır. Çünkü tamamen yeni olan bir şey anlaşılmaz olacaktır. Nesne, bir kompozisyon kümesinin parçası olarak her zaman hem istikrar hem de değişkenlik sergileyecektir. Yaratım her zaman, tekrarlanan ile yaratıcı olanı harmanlamaktadır. (Glassie, 1999: 62) Nesne, artık tek başına bir ürün değil; bir form olarak algılanabileceği bir kompozisyon kümesine aittir.

Ancak anlam, [dışarıda] kalır. Artık tarihsel bir bütünlük, durağanlık ve değişim ilişkisini somutlaştıran bir bütün olan metin, değişken çağrışımlar arasında konumlanmıştır. Çağrışımlar, metnin belirli biçimsel özelliklerinin, benzersizliğinin ve fazlalığının kültürel tarihin bir parçası olarak açıklanabileceği veri kümeleri olan bağlamlarda birleşir. Bağlamsal taklitler, seçenekler ve arzular metne kaydedilir. Metin, bağlamları toplayarak varlık sahnesini istila eder. (Glassie, 1999: 62)

Analistler, çağrışımsal yaklaşımda bulunurken, kompozisyonel yaklaşımda işe yarayan prosedürleri kullanırlar. Ancak, bu sistematik prosedürler bilişsel dönüşümler için uygulandığında oldukça karmaşık ve eksik bir sonuca ulaşılır. Kompozisyonel yaklaşım ürünün bazı anlamlarını açığa çıkarabilse de bütün anlamlara ulaşmak için çok daha titiz ve farklı yöntemler izlemek gerekmektedir. (Glassie, 1999: 63) Glassie, bu bağlamda bir kompozisyonun parçası olarak metni (ürünü) anlama sürecinde iki zorlukla karşılaşılacağını ifade etmektedir:

İlk zorluk, şeyleri [nesneleri] o kadar iyi tasvir etmektir ki, sahip oldukları karmaşıklıkların onları ait olmadıkları şeylerle ilişkilendirmemize engel olur, örneğin beceriksizce tarif edilen bir halk sanatı çocukların, delilerin ve Pazar ressamlarının yaptıklarıyla ilişkilendirilir. İkinci zorluk, metinleri bağlamlarıyla doğru bir şekilde birleştirmektir. (1999: 64)

İlk zorluk, yaratılan nesnenin kültürel bir üslubun parçası olup olmadığını tespit etmek açısından önemlidir. İkinci zorluk ise nesnenin kültürel bir üslubu yansıtmamasının yanı sıra bağlamlar ile gerçekleştirdiği birlikteliğin tespitini doğru bir şekilde gerçekleştirebilmektir.

Glassie, analistlerin kavramsal bağlamlardan çok fiziksel bağlamlara yönelmesini hatta “bağlam” kelimesini “ortam” veya “sahne” ile eşanlamlı olarak kullanmalarını; “kolay yolu tercih etmek” olarak değerlendirmektedir. Glassie’ye göre; bağlamları ile varlık sahnesinde (fiziksel dünyada) yerini alan metin (ürün) için sahne, sadece metnin yaratıldığı fiziksel ortamdan veya metnin fiziksel görünüşünden ibaret değildir. Sahnenin yalnızca bir kısmı bağlamdır (metinle birlikte gelen kısım) ve bağlamin çoğu (metne anlam veren çağrışımlar topluluğu) sahnede görünmez. (1999: 64) Bağlamların çoğunun görüldüğü asıl unsur, kültürün taşıyıcısı olan insandır.

Nesne, sadece içinde yaratıldığı fiziksel ortamı ele alan bir sahnenin tasvir edildiği fiziksel bağlamlar ile açıklanamaz. Sadece fiziksel ortamı ele alan bir sahne, ürünün kültürel bir üsluba sahip olduğunu tespit etmeye yarsa da ürünün insanda veya kültürel yapı içerisinde sahip olduğu çağrışımları, bağlamları ve anlamları dışarıda bırakır. Bu durumda, ürünün sahip olduğu çağrışımların, bağlamların, anlamların kültürün taşıyıcısı olan insanın zihninde veya toplumsal boyuttaki sosyokültürel değişimlerde aranmasının gerekliliği açıktır.

Eskişehir eski otogarı, yaratıcısı hakkında bilgi veren bir yapıdır. Söz konusu yaratıcı, Emekli Sandığı veya AHE (Kemal Ahmet Aru, Mehmet Ali Handan, Aydın Tekin, Hande Çağlar, Yalçın Emiroğlu, Altay Erol) Grubu’nun yanı sıra modern ve çağdaş Türkiye Cumhuriyeti olarak ele alınabilir. Eski otogarın yaratıcısı hakkında verdiği bilgiler bu bakımdan incelendiğinde; eski otogarın fiziksel bağlaminin, eski otogarın yaratıcısı hakkında verdiği bilgiler derinleşmektedir.

Eskişehir eski otogarını kendisiyle aynı zaman ve mekâna ait, aynı kompozisyon sürecinde üretilen, aynı kültürün tezahürü olarak anlaşılabilir (Glassie, 1999: 62) ve birbirine uyumlu unsurlara sahip olan hanlar ile aynı kümeye dahil ettiğimizde; birbirinden farklılık gösteren veya eski otogarın kompozisyonu üzerinde birleşen ortak parçalar tespit edilebilmektedir. Eski otogarda bulunan konaklama, sosyalleşme, ticaret, kültürel etkinlikler gibi unsurlar (parçalar) hanlardaki konaklama, sosyalleşme, ticaret, kültürel etkinlikler gibi (değişmeyen) unsurlar ile ortaklık göstermektedir. Aradaki farklar (değişen unsurlar) ise eski otogarın tüm bu (değişmeyen) unsurları çok daha büyük, düzenli, modern bir alan içerisinde barındırması, sahip olduğu işletmeler ve unsurların hanlara göre çok daha fazla çeşitliliğe sahip olması, Türkiye'nin batılılaşma sürecinin getirdiği bir mimari üsluba sahip olması bakımından değerlendirilebilen değişimlerdir.

Eskişehir eski otogarı ve hanlar bu çerçevede ele alındığında; sürekli bir değişim hâlinde olan, yeni alanlarda faaliyet göstermeye başlayan Türkiye Cumhuriyeti'nin ihtiyaçlarını karşılamak için birtakım parçalar değişmiş ve iletişimin ihtiyaçlarını karşılamak için birtakım parçalar aynı kalmıştır. Bu bakımdan, Eskişehir eski otogarı; bilincin bir açığa çıkışı, değişen ve değişmeyen unsurların arasındaki özel oranıyla somut bir kültürel üslubun yansıması olarak değerlendirilebilir. Eskişehir eski otogarı artık tek başına bir ürün değil, bir form olarak algılanabileceği bir kompozisyon kümesine aittir.

Tarihsel bir bütünlük, durağanlık ve değişim ilişkisini somutlaştıran bir ürün olarak Eskişehir eski otogarı, değişken çağrışımlar arasında konumlanmıştır. Çağrışımlar, Eskişehir eski otogarının belirli biçimsel özelliklerinin, benzersizliğinin ve fazlalığının kültürel tarihin bir parçası olarak açıklanabileceği veri kümeleri olan bağlamlarda birleşmiştir. (Glassie, 1999: 62) Böylece, Eskişehir eski otogarı; bağlamları toplayarak varlık sahnesini istila eden (Glassie, 1999: 62) bir fiziksel bağlama sahip olmuştur.

Eskişehir eski otogarı, yarattığı bağlamlar ile varlık sahnesinde (fiziksel dünyada) yerini almıştır. Eskişehir eski otogarının bağlamları (nesneye anlam veren çağrışımlar topluluğu) ise bu yapı ile etkileşime giren yolcular veya Eskişehir halkı tarafından yaratılmıştır. Eski otogar ile kurulan doğrudan veya dolaylı ilişkilerle yaratılan bağlamlar kaynak kişilerimizin ifadeleri aracılığıyla tespit edilebilmektedir. Bir başka ifadeyle, söz konusu çağrışımlar, bağlamlar ve anlamlar toplumsal bellekte ve insanda yani kültürde yaşamaktadır.

Toplumun sürekli olarak etkileşim hâlinde bulunduğu bir bina, kamusal alanlar, bölge vb. mekânlarda görülen fiziksel değişim, toplumsal boyuttaki kültürel değişimlerin de tespit edilip değerlendirilmesini sağlamaktadır. Bu bakımdan Eskişehir eski otogarının fiziksel yapısında

gerçekleştirilen değişiklikler, kültürel değişmelerin izini sürmek ve onu anlamak açısından oldukça önemlidir. Kaynak kişilerimizin ifadelerinde tespit ettiğimiz, eski otogar binasının girişindeki takın kesilmesi durumu, kültürel değişmelerin tespit edilebilmesi bakımından değerlendirildiğinde önemli veriler sunmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogarın girişindeki tak" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Gene o dönemlerde 2 katlı otobüs furyası çıktı, insanlar çok özeniyolardı iki katlı otobüse, otobüslere. Bursa'da bazı firmalar otobüsleri kesip üstüne bi kat daha çıkıyolardı, (gülerek) kaçak inşaat yapıyolardı. (...) O furya sırasında bizim o eski otogarın giriş noktasında tak olduğu için iki katlı otobüsler oraya giremiyorlar diye o takı kesmeye kalktılar. O otogarı da Almanlar yapmış meğerse, yaklaşık bir ay falan uğraştılar kesmek için o betonu kesemediler, çok zor uğraştılar. Sonra kestiler ama çok estetik dışı bi şey oldu böyle, iğrenç bi şey. Sanki yukardan bomba atılmış da böyle parçaları yanlarda kalmış gibi oldu. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, iki katlı yolcu otobüslerinin eski otogara girişinde sorun yaşanması sebebiyle; eski otogar binasının fiziksel yapısının ve yaygın olarak kullanılan tek katlı yolcu otobüslerinin, o dönem popüler kültürün bir ürünü olan iki katlı otobüslerden etkilendiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "eski otogarın girişindeki tak" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O da var mesela... Mesela otogarın girişinde bile sıkıntı başladıydı. Otobüsler büyüdü, çift katlılar oldu. Hatta bazıları için kırıldı... Mesela o şeyi kırdılar, yoksa girmiyodu yani orası kapalıydı. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, iki katlı yolcu otobüslerinin eski otogara girişinde sorun yaşanması sebebiyle; eski otogar binasının fiziksel yapısının ve yaygın olarak kullanılan tek katlı yolcu otobüslerinin, o dönem popüler kültürün bir ürünü olan iki katlı otobüslerden etkilendiği anlaşılmaktadır.

Kültür unsurları, maddi kültür ürünleri ve halkın birbirleri üzerindeki karşılıklı etkileri, zaman zaman maddi kültür ürünlerinin fiziksel yapısında kendini göstermektedir. Eskişehir eski otogarının takının kırılması/kaldırılması, bir dönem iki katlı otobüslerin popüler olmasıyla ilgili bir durumdur. İki katlı otobüsler, Eskişehir eski otogarının girişindeki tak nedeniyle eski otogara girişlerinde problem yaşamışlardır. Bu sebeple eski otogarın girişindeki tak kesilmiş ve iki katlı otobüslerin eski otogara girişi sağlanmıştır. Başka bir ifadeyle, toplumda popüler olan bir unsur, bir maddi kültür ürünü olan Eskişehir eski otogarı fiziksel değişim yaratmıştır. Bu durum,

kültürün ve kültürel değişmelerin maddi kültür unsurları üzerinde ne derece etkili olabildiğinin göstergesidir.

2.3.2. İşlev ve Eskişehir Eski Otogarının İşlevi

Ürün, taşıyacağı işlevler (teknik kullanım, ritüel unsuru, dekoratif kullanım, günlük kullanım vb. işlevler) planlanarak yaratılmış, çeşitli çağrışımlar ve bağlamlar içinde kazandığı anlamlarla beraber artık kullanıma sokulmuştur. Ürün, taşıdığı işlevler ile yaratılış amacını yerine getirmekte, hayatı kolaylaştıran bir unsur olmakta ve içerisinde yaratıldığı veya yaşadığı kültürün bir parçası olmaktadır. Ürün, artık yaratılış amacına uygun olarak birey veya toplum tarafından işlevsel bir biçimde kullanılmaktadır.

Ürünün kullanım sürecini; Robert K. Merton'un "gizli işlevler" olarak adlandırdığı işlevler çerçevesinde kullanımıyla ortaya çıkan "öngörülemeyen sonuçlar" izleyebilir. (Glassie, 1999: 66) Glassie gizli işlevlerin öngörülemeyen sonuçlarını şu ifadesinde açıklamaktadır:

Balta, sepet yapmak amacıyla bir ağacı devirmek için kullanılır; devrilen ağaç ise mısır tarlasını yok eden ve hasat zamanında sepet ihtiyacını ortadan kaldıran, toprak kaymasına yol açan bir yamacın çıplaklaşmasına katkıda bulunur. Nesne muhtemelen gizli işlevlere sahip olacaktır ve bir sahneden başka bir sahneye, bir yaşamdan farklı bir yaşama yerleştirildiği için yaratıcısının hayal bile edemeyeceği çağrışımlar toplayacaktır. Ancak diğer işlevler ve anlamlar planlanarak yaratım sırasında nesneye eklenir. (1999: 66-67)

Gizli işlevler, birbirinden farklı çağrışımlar ve bağlamlar içerisinde oluşarak nesnenin yaratım amaçlarından çok daha farklı amaçlar ve anlamlar kazanmasına yol açmaktadır. Gizli işlevlerin tespit edilebilmesi için ürünün yaratım bağlamının ve yaratılış amacının tespit edilmesi önemlidir.

Otogarların temel işlevleri; ülke, şehir, ilçe, köy v.b. yerleşim yerleri arasında yolcu otobüsleri ile gerçekleştirilen yolculukların başlangıç, varış veya durak noktaları olarak insanların ulaşımını sağlamaktadır. Otogarlar, bu işlevlerinin yanı sıra çeşitli sosyal, ticari, kültürel işlevlere de sahip olabilir. Otobüs yolculuklarının başlangıç, varış veya durak noktası olarak inşa edilen Eskişehir eski otogarının da temel işlevi yolcuların ulaşımını sağlamaktır. Eskişehir eski otogarının ulaşımı sağlama işlevinin yanı sıra birbirinden farklı pek çok sosyal, ticari ve kültürel nitelikli açık ve gizli işlevleri de bulunmaktadır.

Tez çalışmamızda, Robert K. Merton'un "gizli işlevler" olarak tanımladığı unsurların yarattığı "öngörülemeyen sonuçlar" çerçevesinde Eskişehir eski otogarını incelediğimizde; Eskişehir eski

otogarının açık işlevlerinin yanı sıra önemli gizli işlevlere de sahip olduğu tespit edilmiştir.

Robert K. Merton, açık ve gizli işlevleri:

Açık işlevler, sistemdeki katılımcılar tarafından amaçlanan ve tanınan, sistemin düzeltilmesine veya uyarlanmasına katkıda bulunan nesnel sonuçlardır; Gizli işlevler, buna bağlı olarak, ne amaçlanan ne de tanınan işlevlerdir. (1968: 105)

ifadesiyle tanımlamaktadır. Merton, gözlem sırasında açık ve gizli işlevler arasında ayrım yapılmasının zor olması sebebiyle, birtakım unsurların gözden kaçırılmasını önlemek amacıyla açık ve gizli işlevlerin arasındaki ayrıma dikkat çekmektedir. Merton'a bu durumu; açık işlevlerin "belirli bir birimin (kişi, alt grup, sosyal veya kültürel sistem) uyum sağlamasına veya uyarlanmasına katkıda bulunan ve bu şekilde amaçlanan nesnel sonuçlara" (Merton, 1968: 117) atıfta bulunması, gizli işlevlerin ise "aynı düzenin istenmeyen ve fark edilmeyen sonuçlarına" (Merton, 1968: 117) atıfta bulunması olarak açıklar.

Kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz görüşmeler doğrultusunda; Eskişehir eski otogarının Merton'ın tanımladığı açık işlevlere (1968: 117) sahip olduğu tespit edilmiştir. Eskişehir eski otogarının halk tarafından kullanımıyla ortaya çıkan, amaçlanan ve tanınan sonuçların oluşmasını sağlayan açık işlevlerini ve bu açık işlevlerin yarattığı sonuçları şu maddelerde inceleyebiliriz:

- Eskişehir halkı ve yolcuların beslenme ihtiyacını karşılama işlevi:

Eskişehir eski otogarı; otogarin içerisinde ve çevresinde bulunan büfeler, restoranlar vb. işletmeler aracılığıyla halkın beslenme ihtiyacını karşılayan bir yapıdır.

- Eskişehir halkı ve yolcuların sağlık ihtiyacını karşılama işlevi:

Eskişehir eski otogarı; otogarin içerisinde bulunan Eskişehir Hususi Hastanesi/sağlık ocağı aracılığıyla halkın sağlık ihtiyaçlarını karşılayan bir yapıdır.

- Eskişehir halkının sosyalleşme ihtiyacını karşılama işlevi:

Eskişehir eski otogarı; her gün her saat açık olması ve içerisinde bulunan işletmeler aracılığıyla halkın sosyalleşme ihtiyacını karşılayan bir yapıdır.

- Eskişehir halkı ve yolcuların barınma ihtiyacını karşılama işlevi:

Eskişehir eski otogarı; eski otogar arazisinde bulunan Emek Otel, eski otogar çevresinde bulunan oteller ve eski otogarin kendi binasının sunduğu imkânlar aracılığıyla halkın barınma ihtiyacını karşılayan bir yapıdır.

- Eskişehir halkının maddi gelir elde etmesini sağlama işlevi:

Eskişehir eski otogarı; eski otogarin içerisinde ve çevresinde bulunan işletmeler, eski otogara gelen seyyar satıcılar veya eski otogara ürün satmaya gelen köylüler başta olmak üzere halkın maddi gelir elde etme ihtiyacını karşılayan bir yapıdır.

- *Kent-kent arasında veya köy-kent arasında haberleşmeyi sağlama işlevi:*

Eskişehir eski otogarı; şehir dışına veya köylere giden otobüsler aracılığıyla halkın kent-kent arasında veya köy-kent arasında haberleşmesini sağlayan bir yapıdır.

- *Kent-kent arasında veya köy-kent arasında eşya iletimini sağlama işlevi:*

Eskişehir eski otogarı; şehir dışına veya köylere giden otobüsler aracılığıyla halkın kent-kent arasında veya köy-kent arasında eşya iletimini sağlayan bir yapıdır.

- *Kültürel etkinlik mekânı olma işlevi:*

Eskişehir eski otogarı; eski otogaran içerisinde gerçekleştirilen asker uğurlama törenleri ve hacı uğurlama törenleri çerçevesinde dinî veya geleneksel törenler için kullanılan bir mekândır.

- *Eskişehir halkı ve yolcuların günlük ihtiyaçlarını karşılama işlevi:*

Eskişehir eski otogarı; eski otogaran içerisindeki ve eski otogaran kapalı çarşısındaki işletmeler aracılığıyla halkın günlük ihtiyaçlarını karşılayan bir yapıdır.

- *Eskişehir halkı için nirengi noktası veya buluşma noktası olma işlevi:*

Eskişehir eski otogarı; çevresindeki yapılardan farklı bir görünüme sahip olması ve halkın belleğinde yer etmesi nedeniyle bir nirengi noktası veya buluşma noktasıdır.

Eskişehir eski otogarı; yukarıdaki maddelerde belirttiğimiz açık işlevlere sahip olmasının yanı sıra kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz görüşmelerimizde tespit ettiğimiz gizli işlevlere de sahiptir. Eskişehir eski otogaranın; halkın katılımıyla yaratılan, istenmeyen ve fark edilmeyen sonuçların oluşmasını sağlayan, amaçlanmayan ve tanınmayan gizli işlevlerini (Merton, 1968: 117) ve bu gizli işlevlerin yarattığı sonuçları şu maddelerde inceleyebiliriz:

- *Köyden kente göç sürecini hızlandırması, kolaylaştırması, desteklemesi, başlangıç veya geçiş noktası olma işlevi:*

Eskişehir eski otogarı; ulaşım teknolojilerinin gelişmesi ve ulaşım merkezi olma özelliği ile göç sürecini hızlandırmış, kolaylaştırmış, başlangıç veya geçiş noktası olmuştur. Aynı zamanda, şehrin merkezinde bulunuyor olması sayesinde göç sürecindeki kişilerin kentle etkileşimini kolaylaştırmış ve desteklemiştir. Eskişehir eski otogarı; göç sürecindeki kişilerin kent yaşamı ve kentteki iş imkânlarına dair bilgileri eski otogardan elde edebiliyor olması hatta doğrudan eski otogarda iş bulabiliyor olması vb. unsurlar bakımından göç sürecini kolaylaştıran, destekleyen nitelikte bir yapıdır.

- *Çeşitli ailevi, dinî, kültürel sebeplerle baskılanan/yasaklanan aktiviteleri veya kadın-erkek ilişkilerini destekleyici, gizleyici olma işlevi:*

Eskişehir eski otogarı; Gün boyu kalabalık olan ve şehrin merkezinde bulunan bir mekân olması sebebiyle; baskılanan/yasaklanan aktiviteler veya kadın erkek ilişkilerini gizleyici, destekleyici bir yapıdır.

- *Hırsızlık, kaçakçılık gibi faaliyetlere imkân verme işlevi;*

Eskişehir eski otogarı; şehrin merkezinde bulunması, her gün ve her saat açık olması, kalabalık olması, özellikle bayram günleri veya tatil günleri gibi özel günlerdeki hareketliliği sebebiyle hırsızlık faaliyetlerinin gerçekleştiği bir mekândır. Bunun yanı sıra yolcu otobüsleri aracılığıyla yurt dışından veya yurt içinden eski otogara getirilen kaçak ürünlerin eski otogarda satışının yapıldığı da bilinmektedir.

Eskişehir eski otogarın açık işlevleri ve gizli işlevleri çerçevesinde incelediğimiz maddeler; eski otogarın sahip olduğu işlevlerin kişisel veya toplumsal yaşamda oldukça önemli sonuçlar yarattığının göstergesidir. Eski otogarın işlevlerinin yarattığı sonuçlar aynı zamanda; hırsızlık, kaçakçılık, barınma vb. sosyoekonomik durumlar ve kadın-erkek ilişkisi, ailevi baskılar vb. sosyokültürel durumlar ile doğrudan ilişkili olabilmektedir. Bir maddi kültür unsuru olarak Eskişehir eski otogarının sosyoekonomik ve sosyokültürel olgularla doğrudan ilişkisi veya bu olgulara etkisi; eski otogarın sunabileceği kültürel verilerin ne derece önemli olduğunun da bir göstergesidir.

2.3.3. Form ve Eskişehir Eski Otogarının Formu

Form, nesnenin malzeme, işlev, çağrışım, bağlam gibi önemli unsurlarını şekillendirmektedir. Glassie formu; temel ve süs çeşitleri (1999: 51) çerçevesinde ele almaktadır. Glassie, "...bir hikâyenin, bir ses tonunda gerçekleştirilmesi gereken, renk alan ve şiirsel düşüncelerle biçimlendirilip süslenebilen bir olay örgüsüne sahip, temel bir mimarisi vardır." (1999: 51-52) şeklindeki ifadesinde; maddi kültür ürününü dilsel bir unsur gibi ele almakta ve maddi kültür ürününün çeşitli unsurlarla süslenen temel bir mimariye sahip olduğunu açıklamaktadır.

Bir nesne üretilirken kullanılan malzemeler, geleneksel süslemeler, nesnenin yapısı, işlevi vb. pek çok farklı unsur formda birleşir. Bu noktada, ürünün mimari temeli, yaratıldığı kültürü ve geleneği temsil eden sembolleri, kullanılacağı alan için şekillendirilen yapısı, kullanılacağı alan için seçilen malzemeler vb. çeşitlendirilebilecek pek çok unsur ürünün işlevini ve bağlamlarını yaratıp çeşitlendirmektedir. Bu bakımdan form, doğa-insan-kültür etkileşiminin nesneye yansıdığı önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Eskişehir eski otogar binası, halkın kullanımına sunulduğu 1963 yılında modernleşme ve batılılaşma süreci hızla devam eden Türkiye Cumhuriyeti'nin karakterine uygun olarak çağdaş, uluslararası üsluba sahip bir mimari formda tasarlanmıştır.

Otogar yapısı, iki katlı ve avlulu bir düzende olup, 40 odalı işhanı ve 65 adet dükkanı bulunmaktadır. İç avlu, otogar bölümünü oluşturmaktadır. Araç girişleri

Asarcıklı Caddesi'ndendir. Yunus Emre Caddesi ve otele bakan meydandan olmak üzere iki yaya girişine sahiptir. Zemin katında Yunus Emre Caddesi boyunca dükkanlar bulunmakta, üst katlarında ise ofisler yer almaktadır. Zemin katlar tamamen şeffaf, üst katlar ise dış cephede geniş, avlu cephesinde yatay bant pencerelerden oluşmaktadır. Çatı gizli olup, saçak bulunmamaktadır. Her iki yapının yapım tekniği betonarme karkastır ve ızgara sisteminde dizilmiş kolonlardan oluşan bir strüktüre sahiptir. (Karasözen ve Koca, 2010)

Eskişehir eski otogarı, köşeli ve dikdörtgen bir formda, beton ve demir kullanılarak inşa edilmiştir. Günümüzde Eskişehir Tepebaşı Belediyesi Belediye Başkanı olarak görev yapan Dt. Ahmet Ataç'ın; "ulaşım noktalarının yanında mutlaka bir konaklama işletmesinin bulunduğu bu tip projelerin genelde Almanya'da gerçekleştirildiğini ve bu inşaatın Eskişehir'in daha önce görmemiş olduğu bir tipte inşaat" (aktaran Yetgin ve Yılmaz, 2013: 60-61) olduğunu belirtmesi, batılılaşma sürecindeki Türkiye Cumhuriyeti'nin mimari açıdan da modernleşme ve batılılaşmaya ayak uydurduğunun göstergesidir. Dolayısıyla eski otogar binası; çağdaş bir kentin içerisindeki batılı ve modern bir bina algısı yaratmaktadır.

3. BÖLÜM: ESKİŞEHİR ESKİ OTOGAR BİNASINA BÜTÜNCÜL BİR BAKIŞ

Mekân, (toprak, bina, köy, şehir, yurt vb.) insanların yaşam biçimlerini, kültürlerini (geçim kaynakları, coğrafi koşullar, felsefe, mitoloji vb.) etkilemekte ve şekillendirmektedir. Mekânlar incelenerek toplumların yaşam biçimleri ve kültürel birikimleri hakkında önemli verilere ulaşılabilir. Bir maddi kültür unsuru olarak Eskişehir eski otogarı; Türk halkının yaşamında gerçekleşen sosyoekonomik ve sosyokültürel değişimleri yansıtan veya bu değişimlerin sebebi olarak karşımıza çıkan bir yapıdır. Bu nedenle çalışmamızda, eski otogar ile doğrudan veya dolaylı bir şekilde ilişkili olduğunu tespit ettiğimiz kültürel değişimleri değerlendirdik.

3.1. HANLARIN DÖNÜŞÜMÜ

Günümüzde ulaşım yolları üzerinde bulunan otogar, tren garı vb. yapılar, tarihsel süreçte farklı biçimler ve isimler ile her zaman var olmuşlardır. Bu yapılar; var oldukları dönemler ve kültür ortamlarına göre kervansaraylar, hanlar, garajlar vb. isimlerle anılmış, başta ulaşım merkezi olma veya ulaşım yolları üzerinde bir durak olma işlevi olmak üzere birbirinden farklı birçok sosyal, ticari, kültürel unsura sahiptirler. Garajlar ve hanlar, 1963 yılında Eskişehir eski otogar binası hizmete sunulmadan önce köylülerin, şehirler arası yolculuk yapan yolcuların veya Eskişehir halkının sosyal, ticari, kültürel amaçlarla kullandığı mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Otobüs garajları, çeşitli şehirlere ve köylere giden otobüslerin hareket ettiği veya durakladığı mekânlardır. Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda, eski otogar binası yapılmadan önce bu garajların; ulaşım sağladıkları şehirlerin isimleriyle veya ulaşımı sağlayan otobüs firmalarının isimleriyle anıldıkları anlaşılmaktadır. Eskişehir eski otogarı yapılmadan önce bölgede bulunan Bursa Garajı, Yıldız Garajı, İstanbul Garajı/Hanı, Hüner Palas, Eskişehir Pasajı gibi mekânlar kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda tespit edilmiştir.

Hanlar, şehir ve köy ulaşımının otobüslerle sağlandığı dönemlerin öncesinde trenler, at arabaları veya eşekler ile gerçekleştirilen yolculukların önemli bir durak noktasıdır. Bunun yanı sıra şehir ve köy ulaşımının otobüsler ile sağlandığı dönemde de zaman zaman köy otobüsleri için bir durak veya hareket noktası olma özelliğine sahiptirler. Hanlar, yolcuların ve Eskişehir halkının konakladığı, ihtiyaçlarını karşıladığı, vakit geçirdiği, özellikle köylü halkın ürünlerini (odun, saman vb.) satmak amacıyla uğradığı önemli sosyal, ekonomik ve kültürel işlevleri olan mekânlardır. (Pamukcu, 2021: 37-56) Eskişehir eski otogarı yapılmadan önce bölgede bulunan

Taş Han, Silistre Hanı, Hacı'nın Hanı, Şakir'in Hanı, İstanbul Pasajı, Eskişehir Pasajı gibi mekânlar kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda tespit edilmiştir. Bu bakımdan, Eskişehir eski otogar binasının, 1963 yılında hanların ve garajların bulunduğu bölgede inşa edilmiş olması oldukça dikkat çekicidir.



“Şehirdeki Hanlar Sıhhi Değil” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1963b)

Eskişehir eski otogar binasının, garajların ve hanların sahip olduğu; ulaşım merkezi olma, sosyal, ticari, kültürel vb. işlevlere sahip olması ve garajlar ile hanların bulunduğu bölgede inşa edilmiş olması oldukça dikkat çekicidir. Eski otogarın, halk tarafından kolay ulaşılabilen merkezî bir bölgede, daha önce ulaşım, ticaret, sosyalleşme merkezi olarak işlev görmüş veya bu işlevlerin merkezi olmaya müsait bir alanda konumlandırıldığı görülmektedir. Bu nedenle, Eskişehir eski otogarının, çevredeki hanların çeşitli işlevlerini daha büyük, modern, düzenli bir binada tek çatı altında toplamış olması halkbilimsel açıdan değerlendirildiğinde; sosyoekonomik, sosyokültürel değişimleri tespit etmek açısından önemli veriler sunmaktadır. Bu bağlamda, Eskişehir eski otogarının, garajlar ve hanlar bölgesine kurulmasının bölgede ve kent yaşamında yarattığı değişiklikleri şu maddeler ile değerlendirebiliriz:

Konumun Dönüşüme Etkisi: Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda tespit ettiğimiz hanlar, çoğunlukla o dönem Eskişehir'deki önemli ticari ve sosyal unsurları barındıran Sivrihisar Caddesi ve Hamam Yolu Caddesi çevresinde bulunmaktadır. Bu bakımdan eski otogar binası; Sivrihisar Caddesi, Yunus Emre Caddesi ve Asarcıklı Caddesi'nin kesiştiği önemli bir noktada konumlandırılmasıyla halkın ve yolcuların sosyal, ticari, kültürel unsurlara erişimini tek çatı altında toplayarak kolaylaştırmıştır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık'ın "eski otogarın konumu" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet, işte birahaneler, restoranlar, aile bahçeleri falan, o bölge o zaman... (...) Otogar da bunların ortasında, bunların. İnsanları da buluşturan, kavuşturan ve de uzaklaştıran bir nokta yani. (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde eski otogar binasının, şehrin o dönem sosyal, kültürel, ticari merkezi niteliğinde olan bölgesinin ortasına konumlandırıldığı anlaşılmaktadır. Eski otogar, Eskişehir halkını buluşturan, yolcuları ise kavuşturan veya uzaklaştıran bir yapı olarak tanımlanmıştır.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın "eski otogarın konumu" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Şeyle beraber, Hamamyolu'yla beraber. Hamamyolu'nun üstünde de birçok ticaret vardı. Oralarda da insanlar alışveriş yapabiliirdi. İşte o Odunpazarı'ndan aşağıya inip o bölgede, işte Köprübaşı, Değirmen Sokak o bölgeler hep ticaretle ilgili yerlerdi. İnsanlar istedikleri şeyleri; malzemeler olsun, ne diyeyim mobilya alacaksa mobilya, üstüne başına alacaksa onların hepsini orada karşılayabilirlerdi. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının Asarcıklı Caddesi ve Savtekin Caddesi ile bağlandığı Hamamyolu Caddesi ve Değirmen Sokak; hem o dönemde hem de günümüzde şehrin önemli ticari akslarından birini oluşturmaktadır. Bu bakımdan, şehrin ticaret merkezi olarak işlev gören bir bölgesinin hemen yanına eski otogarın inşa edildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogarın konumu" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ordan Hamamyolu'na çıkan caddelerden bi tanesine daldığın zaman senin iki yanına o dükkanlardan geliyor. Döndün Hamamyolu'na, Hamamyolu'nun içerisinde bazı şeyler vardı böyle kervansaray gibi yerler vardı. Yani şey gibi, içine girdiğin zaman, Bursa'daki Kozahan gibi yerler vardı, iki katlı binalar pasaj ama kapalı pasaj. Orda köyden gelen vatandaşların kesesine hitap edecek şeyde, uygunlukta elbiseler falan satılırdı orda. Yani orda otogar, eski terminal kendi

şeyini oluşturdu, ticaret merkezini oluşturdu bi anlamda. Yani insanlar oraya en yakın noktalardan ulaşabilecekleri dükkanlar, o otogara gelen insanların profiline hitap eden mal ve hizmetlerle doluydu. (...) Tabi, onlar biraz daha pahalı oluyordu ama adam gelmiş “Ordan bi meyve sebze de alayım ordan da köye geçeyim.” diyor, işte her şeyini 1 saatlik ya da 3 saatlik, 2 saatlik ama sadece yayan gitme mesafesi içerisinde yorulmadan halledebileceği lokasyonlardı bunlar. Hepsisi de terminalin etrafında bulunuyordu onların. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının Hamamyolu Caddesi’ne yaya olarak yürüme mesafesinde bulunan konumunun; eski otogara gelen yolcuların şehirdeki ihtiyaçlarını karşılamaları, alışverişlerini yapmaları, ticaretlerini gerçekleştirmeleri açısından oldukça önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün “eski otogarın konumu” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet, şöyle ben o zaman daha gençtik diyelim. Şöyle düşündüm ben otogarın yapılcağında; “Şehrin ortası, ondan sonra köye yakın. Şimdi bi Tepebaşı’ndan gelmek var” şurda köyümüz yakın mesela, at arabasıyla gidiyoz o zaman. Otobüs çok seri, araç yok şimdiki gibi, at arabasıyla. Affedersin çoğu öküznen, mandaynan öyle gidiliyordu o zamanlar. Biz mandayı falan görmedik de atlanan. “Şimdi burası” dedik “olursa tam şehrin merkezi, çok iyi bi yer, bize de yakın. Yani her yönden; köy yönünden, çarşı yönünden”... Yani Odunpazarı ters düşüyodu bize. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının ticaret merkezlerine oldukça yakın olan konumunun; eski otogara gelen köylülerin şehirdeki ihtiyaçlarını karşılamaları, alışverişlerini yapmaları, ticaretlerini gerçekleştirmeleri açısından oldukça önemli olduğu anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarı, hanların işlevlerini başarılı bir şekilde üstlenmesi bakımından şehrin sosyal, ticari, kültürel merkezlerine yakın olan önemli bir konumda inşa edilmiştir. Kartal Kavşağı’nda 1994 yılında hizmete giren yeni otogar binası ise eski otogar binası ile kıyaslandığında şehir merkezine daha uzakta bulunan çevre yolu üzerinde konumlandırılmıştır.

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer’in “eski otogar ve yeni otogarın konumu” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Aldık aldık, biz zaten gene geldik buraya. Kaçak olarak arkadan hep geldik, gittik. Cezalar yedik belediyeden bilmem ne... “Gidin yeni garaja!” e köylü yeni garaja gitmiyor, neden gitsin? Alışveriş yapılacak bir yer yok. Köylü buradan, heh işte kendin gördün, eşyasını kendi koydu arabaya, gidiyor başka yerde alışverişini yapacak. Ondan sonra geliyor akşamüstü gidiyor, saat veriyorum 5’te mesela. Gitmedik yani yeni garaja köy arabaları olarak. (...) Çok, çok direndik. Direndik

direndik çok direndik, çok cezalar yedik, “Eylülde gidin yeni garaja! Gidin yeni garaja...” ya köylü gitmiyor oraya. (...) He, halk istemiyor, halk çarşı-pazar arıyor. Bilhassa köylü arıyor yani. Alışmış buraya 40 seneden beri pazarı var, toptancısı var. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1994 yılında inşaatı tamamlanan Kartal Kavşağı’ndaki yeni otogar binası, eski otogar ile karşılaştırıldığında; ticaret merkezlerine ve şehir merkezine daha uzak bir konumda bulunmaktadır. Bu durumun, eski otogara gelen yolcuların şehirdeki ihtiyaçlarını karşılamaları, alışverişlerini yapmaları, ticaretlerini gerçekleştirmeleri açısından sorun yarattığı anlaşılmaktadır.



“Otobüscüler isyanda” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1994c)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer’in “eski otogarın konumu” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani otogar, şimdiki otogardan daha avantajlıydı. Şehrin içinde oluşu, ulaşım yerleri çok kolaydı. Ama o zaman saatliydi mesela; sabah 8’de köyden gelirdi otobüs, akşam mesela 3’te, en geç otobüs 4-4.30’ta biterdi yani... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1994 yılında inşaatı tamamlanan Kartal Kavşağı’ndaki yeni otogar binası, eski otogar ile karşılaştırıldığında; şehir merkezine uzak bir konumda bulunduğu ve halkın yeni otogara ulaşımını zorlaştırdığı anlaşılmaktadır.

Bu durumun aksine, Eskişehir eski otogarının yapıldığı dönemde otogar binasının sahip olması açısından gözetilen işlevlerin ve unsurların, hanların sahip olduğu işlevler ve unsurlar ile benzerlik göstermesinin yanı sıra eski otogar ve hanların konumunun da benzerlik gösterdiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın "eski otogarın konumu" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ondan önce de o zaman Sivrihisar Caddesi denilen caddede, birçok kırsala giden ufak ufak garajlar vardı, otobüsler kalkardı. Hatta benim babam tarafı Sivrihisarlı idi, Sivrihisar'da da halalarımız vardı. Onlara gitmek için işte Sivrihisarlıların otobüsünün kalktığı garaja giderdik, oradan işte garajdan otobüse binilir, 100 kilometreyi kaç saatte giderdik şimdi hatırlamıyorum ama bayağı bir uzun zaman alırdı. Yani, o garajlarla (ilçelere giden otobüslerin olduğu garajlar), o garajın (eski otogar) lokasyonu çok yakındı birbirine onu söylemek istiyorum. Ayrıca orada bir otel vardı, o otel gerçekten ilginç bir oteldi ve Eskişehir'in hayatında önemli roller oynamıştır o otel. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının 1963 yılında hizmete sunulmasından önce ulaşım merkezi olarak işlev gören otobüs garajlarının, eski otogarın inşa edildiği bölgeye yakın bir konumda bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu bakımdan, eski otogarın sosyal, ticari, kültürel niteliklere sahip bir ulaşım merkezi olarak söz konusu garajların oldukça yakınına inşa edilmiş olması dikkat çekicidir.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "eski otogarın konumu" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani orda ekonomi biraz da ordaki garajın etkisiyle tabi az önce senin de söylediğin gibi o dönemin sosyokültürel yapısının daha farklı olması, yani o dönemki kervansarayla bugünkü kervansaray anlayışının farklılaşması sonucunda bugün artık hemen hemen her yerde terminaller şehir dışında atılmış ve tamamen bağımsız bir şekilde şeyden, tamamen soyutlanmış, kent merkezinden soyutlanmış hâlde. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, geçmişte kervansaraylar, hanlar vb. yapıların sahip olduğu sosyal, ticari, kültürel unsurların günümüzdeki otogarlarda da bulunduğu ancak artık otogarların -eski otogarın aksine- şehrin dışındaki bölgelerde inşa edildiği anlaşılmaktadır. Bu bakımdan eski otogarın, kendisinden önce sosyal, ticari, kültürel unsurları barındıran kervansaraylar, hanlar vb. ulaşım merkezleri ile benzer bir şekilde şehrin merkezinde inşa edilmiş olması dikkat çekicidir.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "eski otogarın konumu" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

He, tamam, buraya... Bura sonradan yapıldı işte onun için yapıldı bura. Yani köylüler o hana gidip geliyorlardı oraya, ondan sonra orayı düşünerekten, köylülerini düşünerek burayı da yaptılar. (...) Hana yakın yapıldı. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde eski otogar binasının, köylülerin düzenli olarak geldiği hanlara yakın bir konumda inşa edilmesinin bilinçli ve planlı bir şekilde gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

Şehrin merkezinde olduğu için gelen giden köylerden falan giden insanlar birbirlerini görmek için de gelirdi yani. Köylüler geliyor ya, her köyden görüşürler konuşurlar danışrlar. Yiyecağını içecağını içer, orda restoran var, yemekhaneler var. Onlar da ondan sonra eğlenip, ondan sonra tekrar yavaş yavaş köyüne çeker gider. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın şehrin merkezinde konumlandırılmasının; bu yapının, çevre köylerden gelen kişilerin buluşmak, birlikte yemek yemek, eğlenmek vb. etkinliklerini gerçekleştirdiği bir merkez olmasını sağladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "eski otogarın konumu" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet, yani genellikle köylülere hitap etmesi için gene bu su boyunda falan barakalar falan vardı. Belki duydun belki duymadın şu anda işte şey yaptıkları yer falan. orlarda hep baraka vardı mesela. Köprübaşı'na kadar hemen hemen hep barakalarda işte pantolondur, gömlektir, tişörttür, iç çamaşırır hepsi satılırdı yani. Kasetçiler olsun gene orlarda aynı şekilde şeyler vardı. Mesela Porsuk kenarında onlar vardı, diğer şey tarafında eski pazar, pazar yeri dediğimiz tarafında da genellikle işte hayvanlara işte yemdir şudur, budur onlar satılırdı. Genellikle "Çiftçinin ihtiyacını alıp hemen dönsün." diyerekten. Zaten bu şekilde fazla araç olmadığı için yani o zaman için köye 1 tane veya 2 tane otobüs olurdu. Yani adamın da belirli saatte bunu alıp götürmesi lazım yani. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde eski otogar binasının, bölgede bulunan ve çeşitli ürünler satan barakalara, pazar yerlerine yakın bir konumda inşa edildiği ve eski otogarın bu konumunun, köylerden gelen kişilerin ihtiyaçlarını rahat bir şekilde karşılayabilmesi bakımından kolaylık sağladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün eski otogarın yapımından önce bölgede bulunan “Şakir’in Hanı, Silistreli’nin Hanı, Taş Han” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet hanlar vardı. Şakir’in Han vardı, Silistreli’nin Han vardı, bi de şinci o eski otogarın o şeyden çıkarken karşıda Şahin Otel var ya orası da Taş Hanı’ydı. Taş Hanı diye geçer evet, o zamanlar yani isimleri öyleydi onların. (...) Evet, evet. Şey ney onun adı? Odun satmaya gidenler, mahsül satmaya gidenler... Hani affedersin öküzlen, mandaynan gidiyo adam. Dönemeyecek, orda kalırdı, ertesi gün gelirdi yani orda han vardı yani. (...) Evet, değiştirdi tabi. Ondan sonra zaten otogar gelince orayı, vesaitler çoğalınca hanlar, o han Taş Hanı diye geçerdi orası kalktı yani ama öbürleri biraz daha devam etti. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının 1963 yılında hizmete sunulmasından önce bölgede ticaret ve konaklama işlevlerine sahip olan hanların bulunduğu ve eski otogarın bu bölgede hizmete sunulmasının ardından söz konusu hanların zaman içerisinde işlevini yitirip yok olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer’in “eski otogarın hanların yerini alması ve eski otogarın konumu” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Onlar vardı, köy arabaları oraya geliyorlardı. Biz, bu garaj kurulduktan sonra köylüler biz buraya gelirdik. Eski otogara, köy arabaları hani 40-50 tane köy arabası gelirdi. İçeriden de şehirler arası arabalar giderdi. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının 1963 yılında hizmete sunulmasından önce köy otobüslerinin çeşitli garajlardan ve hanlardan hareket ettiği, eski otogarın söz konusu hanların ve garajların bulunduğu bölgeye inşa edilmesinin ardından köy otobüslerinin artık eski otogardan hareket etmeye başladığı ettiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra Sakarya Gazetesi’ndeki (1994c) haberde köy otobüsü şoförlerinin ve köy otobüsleriyle şehre gelen köy halkının; köy otobüslerinin eski otogarın yanındaki hareket noktalarının değişmesinden rahatsız olduğu belirtilmektedir. Bu bakımdan eski otogar binasının şehir merkezindeki sosyal, ticari etkinliklerin gerçekleştiği bölgesinde ve hanların bulunduğu bölgenin çok yakınında konumlandırılmış olmasının; eski otogarın, hanların sahip olduğu işlevleri ve işlekliliği kendi üzerinde toplaması açısından oldukça etkili olduğu açıktır.

Konaklama Alışkanlıklarında Yaşanan Değişim: Hanlar, çeşitli ulaşım araçlarıyla şehirler arası yolculuk yapan veya köylerden şehre gelen yolcuların bir veya birkaç gece konakladıkları, daha sonra yollarına kaldıkları yerden devam ettikleri mekânlardır. Konaklama imkânı, hanların önemli bir özelliğidir. Eskişehir eski otogarı; kendi arazisinde bulunan Emek Otel, çevresinde bulunan oteller ve kendi binasında bulundurduğu barınma imkânları ile halkın konaklama eylemini gerçekleştirdikleri bir mekân olarak karşımıza çıkmaktadır. Eski otogar; tüketim bağlamları çerçevesinde tespit ettiğimiz “sığınma mekânı” olarak eski otogar asimilasyon bağlamı ve eski otogarın açık işlevleri çerçevesinde tespit ettiğimiz “Eskişehir halkı ve yolcuların barınma ihtiyacını karşılama işlevi” aracılığıyla, eski otogarın yapımından önce hanların sahip olduğu konaklama imkânını kendi üzerinde barındırmaktadır. Bu bakımdan, hanlara yakın bir bölgede inşa edilmiş olmasının da etkisiyle, hanların sahip olduğu konaklama işlevi artık eski otogarda ve çevresinde toplanmaya başlamıştır.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç’ın eski otogarın arazisinde bulunan “Emek Otel” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Emek Oteli. Emek Oteli, otelle birlikte altında bir restoran üstünde bir Roof-Bar denilen yeri vardı; orada hakikaten çok eğlenceler yapılmıştır. Mesela ben burada Maarif Koleji (Bugünkü adı Eskişehir Anadolu Lisesi) mezunuyum, 7 yıl yatılı okuduk. Mesela, bizim mezuniyet yemeğimiz veya balomuz o Roof’ta yapılmıştı. Aşağıdaki restoran güzel bir restorandı, hakikaten iyi yemekler çıkardı yani bildiğimiz aş evi değil de bayağı bildiğimiz içkili bir restorandı. Yukarıdaki o Roof-Bar olan yerde, sene 1900 ya (19)73 ya (19)74 yanlış olabilir. Rotary Kulübü’nün ilk kuruluş yemeği olduydu orada. Eskişehir’deki hakikaten böyle elek üstü işte hekimler, avukatlar, bankacılar, öğretmenler o yemeğe katılmıştı. Ben de o zaman diş hekimiydim, bir hekim olarak katılmışım ama benim yani Rotary Kulüp’e gitmek, girmek gibi bir amacım yoktu, oradaki büyüklerimiz davet ettiği için gitmişimdi. Mesela orada kimler vardı: İsmet Bilgin, Doktor İsmet Bilgin vardı; Nafiz Yazıcıoğlu vardı, Celal Sölpük... (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının arazisinde bulunan Emek Otel’in o dönem için oldukça prestijli bir otel olduğu ve konaklama işlevinin yanı sıra sosyal, kültürel işlevlere de sahip olduğu anlaşılmaktadır.



Emek Otel. (Arslan, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin eski otogarın arazisinde bulunan "Emek Otel" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O bölgede garibanların kaldığı oteller vardı. Mesela köprüyü geçince birkaç tane küçük otel vardı böyle, çok ucuz fiyatlı hatta şu anda o Divan Otil diye falan yazar orda. Tam Porsuk köprüsünü geçince şeye doğru. (...) Var orda, he orda hırdavatçılar şeyler vardı onun üstleri de oteldi mesela. Ucuz yollu gariban, yolda kalmış veya şeyde. Karşısında da normal oteller vardı zaten Emek Otel o Eskişehir'in sayılı şeyiydi. Mesela dışardan gelen misafir takımlar, futbol takımları falan o zaman Emek Otel'de kalırdı. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının arazisinde prestijli bir otel olarak Emek Otel'in ve eski otogarın çevresinde düşük bütçeli kişilere hitap eden otellerin bulunduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedelek'in "bölgedeki konaklama" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Porsuk Otel de öyle, çünkü oteller dikkat edersen öyle bir proje ki her otogarın yanında bir de oteli var. İnsanlar geldiği zaman konaklasın ve bu turizm sektörünü hızlandırmak amaç. (Dedelek, 2022)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedelek ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, otogarın arazisinde bulunan Emek Otel'in konaklama işlevinin yanı sıra turizm sektörünü hızlandırma işlevine de sahip olduğu ifade edilmektedir.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "hanlardaki konaklama" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Büyük bi ihtimalle öyle oldu çünkü şey olduğu için yani o kadar han dediğimiz yer yani millet gelse bile o kadar yolcuyu şeyi kaldıramaz nüfus arttıkça yani. O önceden yani, hanlar daha önceden milletin odun satmaya geldiği, efendim saman satmaya geldiği veya işte çiftçinin şey büyük bi ihtimalle geldiği veya atıyorum adam şehir dışından at arabasıyla gelmiş satılacak işte kumaştır, şudur budur onu satması için orda konaklama diyeyim yani, sadece konaklama han olarak. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, Eskişehir nüfusunun artmasıyla beraber bölgede bulunan hanların; hem konaklamak için gelen müşterielerin sayısının hem de otobüs sayısının artmasıyla yetersiz kaldığı ifade edilmektedir. Hanların daha çok ürünlerini satmak isteyen köylüler tarafından ticari amaçlarla gerçekteştirilen kısa süreli konaklamalar için tercih edildiği anlaşılmaktadır.

Yani... Tabi canım sen de yani şimdi hanlar dediğimiz işte herkesin birazcık daha yani otellere göre daha bakımsız daha pis veya istediğini tam olarak bulamadığın bi şey. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün hanlar hakkındaki bir diğer ifadesinde, hanların otellerle kıyaslandığında daha bakımsız ve halkın istediğini bulamadığı mekânlar olarak görüldüğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık'ın "hanlardaki konaklama" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Hatta hanlar vardı orada han. Otelin bir altıdır han. İşte girersiniz büyük bir salon, yerlere şey sermişlerdir, bir döşek şilte ya da üstünde bir battaniye. Eğer çok garibansanız, otelde kalabilme, kalabilecek kadar paranız yoksa handa kalırdınız. O gün şehirdeki işinizi görürdünüz, şehirdeki işinizi görürdünüz, bir gece kalırdınız, ertesi gün köyünüze at arabasıyla, eşekle, katırla neyse, kağıyla, at arabasıyla ya da çok eski model, o tarihlerde işte (19)50 model, (19)60 model Skoda'larla, BMW e şey, BMC otobüslerle, nasıl diyeyim Magirus otobüslerle köyünüze ya da kasabanıza dönmeye çalışırdınız. (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, maddi durumu yeterli olmayan kişilerin otellerde kalamadığı için hanlarda konakladığı ifade edilmektedir. Hanların otellerle kıyaslandığında çok daha konforsuz ve bakımsız şartlara sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan'ın "bölgedeki konaklama" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi tabii, orada işte, otogar, heh o önemli bir şey iyi ki söyledin onu. Otogarın oluşması, bölgede kötü (oteller) yani o zaman için tabii o şartlar, böyle hani ucuz oteller. Bir sürü ucuz otel var orada. Sen, hatta bir odada 3 kişi kalıyorsun, tanıımıyorsun, 4 kişi kalabiliyorsun ama hesaplı falan hani. O dönemde öyle şeyler de oluşmuş ama hiçbir zaman da eğer Yunus Emre Caddesi tarafına sonradan yapılanları saymazsak; o ufak tefek otellerde hani bir kalite yok tabii ki. Yunus Emre Caddesi'nde de sonradan oluşmuş, karşısında işte Atışkan Otel var, birkaç tane otel daha var hatta Sabahattin Sarar'ın da orada oteli var yani. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın halkın hizmetine sunulmasının ardından eski otogar çevresinde; 3-4 kişinin bir odada kaldığı, düşük bütçeli kişilere hitap eden, kaliteli olmayan ancak oldukça hesaplı olan otellerin açılmaya başladığı ifade edilmektedir. Bunun yanı sıra eski otogarın halkın hizmetine sunulmasının ardından Yunus Emre Caddesi üzerinde prestijli ve kaliteli otellerin de açılmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "hanlardaki konaklama ve bölgedeki konaklama, Emek Otel ve konaklama alışkanlarındaki değişim" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

şimdi Doğan ben sana şunu söyleyebilirim; Emekli Sandığı devlet teşekkülü olarak bu işte öncülük yaptığında sanırım bak Ankara'da ve Bursa'daki otogarlari da Emekli Sandığı yapmıştı. Hatta bikaç tane İstanbul'da, Ankara'da lüks 5 yıldızlı otelleri de devlet politikasıyla birlikte bunlar projelendirilmiş olabilir. Çelik Palas, evet İzmir Efes Otel. Mesela Bursa otogarıyla bizim burdaki otogar birbirine çok benzer işlevleri şeyleri. Yani bunlar yapılırken senin dediğin gibi eskidenki şeyleri yerine konmuş olabilir yani. (...) Dediğin mantıklı yani kervansarayların, hanların yerini bu sistemlere çevirmişler. Yani bakınca hepsi aynı yani. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın arazisinde bulunan Emek Otel'in; Emekli Sandığı'nın inşa ettiği Bursa ve Ankara'daki oteller ile benzerlik gösterdiği ifade edilmektedir. Emek Otel'in eski otogar gibi bir ulaşım merkezinin arazisine inşa edilmiş olmasının; bir ulaşım merkezi olarak işlev gören hanların sahip olduğu konaklama işlevinin eski otogarda da bulunmasının amaçlanması ile ilgili olabileceği anlaşılmaktadır.

Ee Eskişehir'de tabi dönemine göre 1 numaraydı. Daha o zaman fazla otel yoktu, fazla restoran yoktu. Açıldığı yıllar (19)60'lı yıllar Eskişehir cemiyet hayatında

daha şey olmuş. Tabi ben o şeyleri bilmiyorum ama ordaki ekip olsun, şey olsun yani Eskişehir'in ne diyim bitakım şeylerine yöne vermiş. Yeme-içme şeyinden, düğünler falan yani. Herkesin hayatına o dönem için dokunduğu yerler olmuş. Yani kimi sünnetini yapmış, kimi düğününü yapmış, kimi akşamları gelmiş yemiş içmiş. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın arazisinde bulunan Emek Otel'in, konaklama işlevinin yanı sıra birçok sosyal, kültürel işlevlere de sahip olan prestijli bir mekân olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda, eski otogar binasının hizmete sunulmasının ardından eski otogardan hareket etmeye başlayan köy otobüslerinin de halkın konaklama alışkanlıklarında değişim yarattığı anlaşılmaktadır. Köylüler, şehirdeki işlerini halletmek için veya ürün satmak için atlarıyla/eşekleriyle hanlara gelmekte, hanlarda bir gece konaklamakta ve ertesi gün yollarına devam etmektedirler. Otobüslerin toplu ulaşım aracı olarak yaygınlaşması ve eski otogar binasının yapılmasının da etkisiyle köylülerin sabah otobüs ile köyden eski otogara gelip ürünlerini sattıktan sonra akşam saatlerine doğru eski otogardan hareket eden otobüsler ile köylerine geri dönmeleri, konaklama alışkanlıklarında gerçekleşen değişimin önemli bir göstergesidir.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç'ın "otobüslerden önceki ulaşım biçimi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ondan önceki döneme ait tabii. O şeylerde, hani garaj dediğimiz yerlerde hanlar, han oluyor. O zaman n'oluyor? İşte at, eşek veya ona benzer hayvanlarla ulaşım sağlanıyor (...) (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, otobüslerin ulaşımı sağlamak için yaygın olarak kullanılmadığı dönemlerde ulaşımın atlar veya eşekler ile sağlandığı, eski otogarın hizmete sunulmasından önce yolcu otobüslerinin hareket ve duraklama noktası olarak kullandığı garajların ise atlar veya eşeklerle yapılan yolculukların duraklama noktası olan hanların işlevlerini taşıdığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş Sadi Gezer'in "hanlardaki konaklama" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet, şimdi eskiden onlar vardı burada Şakir Hanı vardı. Sıcaksular'ın orada han vardı. Beygirler köylüler gelir orada bir gece konaklar, iki gece, üçüncü gece giderlerdi köyüne. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, yolcu otobüslerinin ulaşımı sağlamak için yaygın olarak kullanılmadığı dönemlerde ulaşımın beygirler ile

sağlandığı ve bu beygirler ile yolculuk yapan köylülerin birkaç gün konaklamak amacıyla hanlarda konakladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür'ün “otobüslerden önceki ulaşım biçimi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Evet, şöyle ben o zaman daha gençtik diyelim. Şöyle düşündüm ben otogarın yapılcağında; “Şehrin ortası, ondan sonra köye yakın. Şimdi bi Tepebaşı'ndan gelmek var” şurda köyümüz yakın mesela, at arabasıyla gidiyoz o zaman. Otobüs çok seri, araç yok şimdiki gibi, at arabasıyla. Affedersin çoğu öküznen, mandaynan öyle gidiliyordu o zamanlar. Biz mandayı falan görmedik de atlarnan. “Şimdi burası” dedik “olursa tam şehrin merkezi, çok iyi bi yer, bize de yakın. Yani her yönden; köy yönünden, çarşı yönünden”... Yani Odunpazarı ters düşüyodu bize. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, otobüslerin ulaşımı sağlamak için yaygın olarak kullanılmadığı dönemlerde ulaşımın at arabaları ile sağlandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün “otobüslerden önceki ulaşım biçimi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O zaman araba falan yok genellikle şey at arabası, yani hanların olduğu zaman at arabası. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, otobüslerin ulaşımı sağlamak için yaygın olarak kullanılmadığı dönemlerde ulaşımın at arabaları ile sağlandığı ve hanların, at arabasıyla gerçekleştirilen yolculuklar için duraklama noktası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer'in “konaklama alışkanlıklarındaki değişim” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani otogar, şimdiki otogardan daha avantajlıydı. Şehrin içinde oluşu, ulaşım yerleri çok kolaydı. Ama o zaman saatliydi mesela; sabah 8'de köyden gelirdi otobüs, akşam mesela 3'te, en geç otobüs 4-4.30'ta biterdi yani... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın ve eski otogardan hareket eden köy otobüslerinin hizmete girmesinin ardından köylülerin hanlarda

gerçekleştirdiği birkaç günlük konaklama alışkanlıklarının yerini; sabah saatlerinde köylerden eski otogara gelen ve akşamüstü eski otogardan köylere hareket eden köy otobüsleriyle gerçekleştirilen yolculukların aldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "konaklama alışkanlıklarındaki değişim" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi tabi ama bi şey söyliyim mi; işte bizim hatırladığımız zamanlarda mesela köyden gelenin artık Eskişehir'de kalmaya ihtiyacı yoktu. Yollar mollar geliştiği için akşamına da dönerdi. Genelde zaten sabah gelen en son köy otobüsleri 4'lerde 5'lerde giderlerdi yani. Onlara, işlerini bitirip giderlerdi. Ha çok eskiden senin dediğin olabilir. Belki bi otobüs bi gün geliyor ertesi gün anca gidiyodur yani. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar ve köy otobüslerinin hizmete girmesinin ardından köylülerin hanlarda gerçekleştirdiği birkaç günlük konaklama alışkanlıklarının yerini; sabah saatlerinde köylerden eski otogara gelen ve akşamüzeri otogardan köylere hareket eden köy otobüsleriyle gerçekleştirilen yolculukların aldığı anlaşılmaktadır.

Eski otogarın kolay ulaşılabilir merkezî bir konumda bulunması, daha önce ulaşım, ticaret, sosyalleşme merkezi olarak işlev görmüş bir alanda veya bu işlevlerin merkezi olmaya müsait bir alanda konumlandırılmış olması oldukça önemlidir. Bu sebeple, eski otogarın hâlihazırda ulaşım, konaklama, ticaret merkezi niteliğinde olan bir bölgede inşa edilmiş olması vb. etkenlerin; hanların otogara dönüşümünün gerçekleşmesi, yolculuk ve konaklama alışkanlıklarında değişim yaşanması gibi sonuçlar yaratması kaçınılmaz olmuştur.

Ticari Faaliyetlerde Yaşanan Değişim: Hanlar; içerisinde bulunan çeşitli işletmeler, hanların çevresinde satış yapan seyyar satıcılar ve ürün satmaya gelen köylüler için önemli bir ticari işleve sahiptir. Eskişehir eski otogarı da eski otogar binasının içerisinde bulunan esnaflar ve eski otogarın çevresinde satış yapan seyyar satıcılar, ürün satmaya gelen köylüler için önemli bir ticari işleve sahiptir. Şehirler arası otobüslerin ve köy otobüslerinin hareket merkezi olarak eski otogarın belirlenmesi, bu otobüslerin artık eski otogardan hareket ediyor olması, hanların sahip olduğu ticari etkinlikler çoğunlukla eski otogarda gerçekleşmeye başlamasına sebep olmuştur. Bu bakımdan, eski otogarın çeşitli ticari işlevlere sahip olan hanlara yakın bir bölgede inşa edilmiş olmasının da etkisiyle hanların sahip olduğu ticari işlevler eski otogarda toplanmış ve hanların ticari açıdan yoğunluğunu etkilemiştir.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür’n “hanlardaki ticaret” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O önceden yani, hanlar daha önceden milletin odun satmaya geldiği, efendim saman satmaya geldiği veya işte çiftçinin şey büyük bi ihtimalle geldiği veya atıyorum adam şehir dışından at arabasıyla gelmiş satılacak işte kumaştır, şudur budur onu satması için orda konaklama diyeyim yani, sadece konaklama han olarak. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylülerin ticari gelir elde etmek amacıyla hanlarda saman, odun, kumaş gibi ürünler sattığı ifade edilmektedir.

Kaynak kişimiz Celal Karataş’ın “eski otogarda köylülerin ticareti” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Köy arabaları oraya girip, çıkıp, bütün köylü halk oraya gelip orada eşyalarını getirirler pazara çıkarırlar. Yağlarını, yoğurtlarını, efendim ne getirir köyden, yumurtasını, sütünü satışa arz eder akşam da gelir aynı arabalara biner kendi köylerine herkes, köylerine giderlerdi. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylülerin ticari gelir elde etmek amacıyla eski otogarda yağ, yoğurt, yumurta, süt gibi ürünler sattığı ifade edilmektedir. Kaynak kişimizin köylülerin eski otogardaki ticari faaliyetleriyle ilgili ifadesi; köylülerin ürünlerini hanların yanı sıra artık eski otogarda da satmaya başladığının göstergesidir.

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer’in “eski otogarda köylülerin ticareti” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Oradan sonra o otobüslerin, köy otobüslerinin park ettiği, otogarın arkasında; oraya köylüler meyve falan sebze falan getirirdi, onlara bakmaya dolaşmaya giderdik... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köylülerin ticari gelir elde etmek amacıyla eski otogarın arka tarafında meyve, sebze sattığı ifade edilmektedir. Kaynak kişimizin, köylülerin eski otogardaki ticari faaliyetleriyle ilgili ifadesi; köylülerin ürünlerini hanların yanı sıra artık eski otogarda da satmaya başladığının göstergesidir.

Eskişehir eski otogarının ulaşım merkezi olması, içerisinde ve çevresinde bulunan “eşitli ihtiyaçları karşılamaya yönelik” işletmelere sahip olması, köylülerin ürün satışlarını tek bir noktada toplayarak ticaret merkezi olması ve özellikle bu yapının hanlardan daha büyük, daha

düzenli, daha güvenli, daha modern bir mekân olması vb. niteliklerinin, eski otogar binasının hanları dönüştürmesinde etkili olduğu anlaşılmaktadır.



“Otogara Taşınmaları için Garajlara 4 gün mühlet verildi” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1963d)

Büyüklik ve Düzenin Dönüşüme Etkisi: Eskişehir eski otogarı, dönemin hanlarına kıyasla çok daha büyük, düzenli ve modern bir yapıdır. Eski otogar bu nitelikleriyle sosyal, ticari, kültürel bir merkez olma işlevine de kolaylıkla sahip olabilmektedir. Bu durum, halkın eski otogar ve hanlara bakış açılarını şekillendirmektedir.

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç’ın “hanlar ve eski otogarın düzeni” hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Yani, medeni bir yere girmek ister insanlar. Ne diyeyim? İstanbul’dan gelmiş, İstanbul’dan gelen adamı “eski garajlar” dediğimiz hanın içine soksan, “Ulan ben nereye geldim?!” der. Yani, medeniyeti temsil etmesi gerekir. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, halkın sürekli olarak etkileşimde bulunduğu otogarlara gibi mekânların, bu mekânlarla etkileşimde bulunan kişilerde medeni bir izlenim bırakması gerektiği ifade edilmektedir.

Hayır şimdi yani öyle bir şey olunca zaten öyle bir bina yapınca iş kendiliğinden disipline oluyor. Oradaki mesela ne diyeyim, satış noktaları filan daha böyle ciddi, herkesin gelip gittiği mesela ne diyeyim; istasyon garına da gittiğinde, değil mi? İnsanlar sıraya girmesini bilir, hareket etmesini bilir, ne istediğini bilir. O bina (eski otogar) da orada yapınca öyle bir kendiliğinden disipline oldu. Çünkü,

mekânların iyi olup olmaması insanın hâletiruhiyesine etkili oluyor. Bir yere geliyor “Ya pis burası...” falan diyor bir de giriyorsun kendini toparlıyorsun değil mi? O yani insan psikolojine çok etki yapan şeyler. (Ataç, 2022)

Kaynak kişimiz Ahmet Ataç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, halkın sürekli olarak etkileşimde bulunduğu otogarlar gibi mekânların sahip olduğu düzen, büyüklük, temizlik vb. medenî özelliklerin bu mekânlarla etkileşimde bulunan kişilerin psikolojilerinde olumlu yönde etkili olabileceği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık’ın “hanların düzeni” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Araçlar, lokantalar, oteller, ikinci, üçüncü sınıf, dördüncü sınıf oteller vardı. Hatta hanlar vardı orada han. Otelin bir altıdır han. İşte girersiniz büyük bir salon, yerlere şey sermişlerdir, bir döşek şilte ya da üstünde bir battaniye. Eğer çok garibansanız, otelde kalabilme, kalabilecek kadar paranız yoksa handa kalırdınız. (Saltık, 2022)

Kaynak kişimiz Ali Rıza Saltık ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, hanların o dönem sahip olduğu sosyal, ticari, konaklama işlevlerinin, eski otogar binası ve Emek Otel’e göre daha düşük bir kalitede olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda; Eski otogarın, dönemin modern mimarı üslubunu yansıtmaması, içerisindeki işletmelerin düzeni, temizliği vb. sahip olduğu unsurlar ile hanların dönüşümünde etkili olduğu ifade edilebilir. Bu durum, kentlerdeki mekânların sahip olduğu mimari, sosyal, ticari niteliklerin, kent mekânlarında ve kent kültüründe değişim veya dönüşüm yaratabileceğinin göstergesidir.

Kültürel Faaliyetlerde Yaşanan Değişim: Hanlar, şehir dışına yolculuk edecek asker adaylarının veya hacı adaylarının yolculuklarının başlangıç noktası olarak da işlev görmektedir. Bir ulaşım merkezi olan hanlarda son bulan asker uğurlama törenleri ve hacı uğurlama törenleri; eski otogarın hizmete sunulması ve yolcu otobüslerinin hareket merkezlerinin eski otogar olarak belirlenmesinin ardından artık eski otogar binasında gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Kaynak kişilerimiz Mehmet Zeki Görür’ün (Görür-a, 2023), Celal Karataş’ın (Karataş, 2023), Abdurrahman Bilge’nin (Bilge, 2023), Ali Şadi Gezer’in (Gezer, 2023), Mustafa Görür’ün (Görür-b, 2023) eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama törenleriyle ilgili ifadeleri ve kaynak kişilerimiz Mehmet Zeki Görür (Görür-a, 2023) ile Mustafa Görür’ün (Görür-b, 2023) eski otogarda gerçekleştirilen hacı uğurlama törenleriyle ilgili ifadeleri; eski otogarın halkın hizmetine sunulmasından önceki dönemlerde hanlarda gerçekleştirilen asker uğurlama törenleri

ve hacı uğurlama törenleri gibi kültürel faaliyetlerin artık eski otogarda gerçekleştirilmeye başlandığını gösterir niteliktedir. Eski otogarda gerçekleştirilen asker uğurlama törenleri ve hacı uğurlama törenlerinin yanı sıra Emek Otel’de gerçekleştirilen düğünler de eski otogarın bir kültürel faaliyet mekânı olarak hatırlanmasını sağlamaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer’in “Emek Otel’deki düğünler” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi asker uğurlamalar olur, düğünler olur. Düğün salonu burdaydı zaten Emek Düğün Salonu. Hepsı burda. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın arazisinde bulunan Emek Otel’de gerçekleştirilen düğünlerin eski otogar ile birlikte anılması, eski otogarın düğünler gibi kültürel faaliyetlerle birlikte anıldığının da göstergesidir.

Hanlar, otogarlar, tren garları vb. mekânlar âşıklık geleneği çerçevesinde destan icrasında bulunan âşıklar için de önemli icra mekânları olarak karşımıza çıkmaktadır. Âşıklar, destanlarını sözlü kültür veya yazılı kültür ortamları çerçevesinde çeşitli mekânlarda icra etmektedirler. Sözlü kültür ortamında âşık olarak kabul edilen kişiler destanlarını saz çalarak ve irticalen söyleyerek icra ederler. Âşıkların sözlü kültür ortamı çerçevesinde destanlarını icra ettikleri mekânlar arasında kahvehaneler ve âşık fasılları; düğünler ve dernekler; köy odaları ve köy ortamı; pazar ve panayır; yeniçeri ortaları, kale, garnizon gibi askerî karargâhlar ve zafer alayları; ağa, paşa konakları ve saraylar; ulaşım araçları; herhangi bir vesileyle toplanmış kalabalıklar bulunmaktadır. (Çobanoğlu, 2000: 197-210) Âşıkların yazılı kültür ortamındaki destanlarını icra yöntemleri ise sözlü kültür ortamındaki icra yöntemleriyle farklılık göstermektedir. Yazılı kültür ortamında âşığın eserini icrası saz eşliğinde değildir ve âşığın saz çalmayı bilmesi önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmamaktadır. Yazılı kültür ortamında âşık; yazılı olarak bastırdığı destanının ayrılmaz bir parçası olarak bulunmanın yanı sıra eserini satan bir satıcı veya satışı arttırıcı rolüyle ikinci planda bulunmaktadır. Yazılı kültür ortamında âşıklar destanlarını, bir kâğıda bastırmadan ezberden okuyup parsa toplayarak veya kâğıda bastırdıkları destanlarını okuyup satarak icra ederler. Âşıkların yazılı kültür ortamı çerçevesinde destanlarını icra ettikleri mekânlar arasında kahvehaneler; köy odaları ve köy ortamı; pazar ve panayır; mahalle ve sokak araları; ulaşım araçları (gemi, tren, otobüs); cami önleri; harman yerleri; herhangi bir vesileyle toplanmış kalabalıklar bulunmaktadır. (Çobanoğlu, 2000: 210-236) Hanlar veya hanların hemen yanında bulunan kahvehanelerin de âşıklar için bir icra mekânı niteliğinde olduğu bilinmektedir. (Taşlıova, 2006) Dolayısıyla, içerisinde kahvehaneleri, ulaşım araçlarını, insan kalabalığını bulunduran hanların ve otogarların âşıklık geleneği için önemli icra mekânları oldukları açıktır.

Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda, eski otogar binasına gelen sokak müzisyenlerinin varlığı bilinmektedir. Bunun yanı sıra âşıkların bir icra mekânı olarak hanlara, köylere geldikleri ancak kaynak kişilerimizin eski otogarda bu icralarla karşılaşmadıklarını veya bu icralara şahit olmadıklarını belirtmeleri dikkat çekicidir.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür'ün "hanlara gelen âşıklar ve eski otogardaki sokak müzisyenleri" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ya şimdi sen bi görsen... Yolunu bulmak için sazı alır oturlar, biri de bi şey şöyle; bi küçük bi davul. Eskiden davullar yoktu meşhur değildi ya, sonra çıktı dabrukalar. (...) (Âşıklar) Otogar daha o zamanlar pek işlek değilken hanlara gelirlerdi, köylüleri eğlendirirlerdi, düğünler olurdu. Mesela o şehirde mahallede düğün oldu mu hemen şeyler cinganlar yetişirdi yani. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, âşıkların ve sokak müzisyenlerinin eski otogar hizmete sunulmadan önce hanlara geldikleri anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş'ın "hanlara gelen âşıklar" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

(Hanlara) Gelirlerdi, gelirlerdi. (...) Tabi, kahvelere falan gelirlerdi. Hatta Aşık Veysel bu Reşadiye (Camiisi) Kahvesi vardı, oraya geldi, orada saz çaldı. Reşadiye, o zaman orada bi kahve vardı orada, Reşadiye'yi biliyor musun? (...) (Reşadiye Camii yakınındaki han) Geliyodu geliyodu, âşıklar geliyodu saz çalıyodu, köylere gidiyodu burada etraf köylere. (...) Otogara geldiler mi bilmiyorum. Bu otogardan önce geldi Aşık Veysel Reşadiye'ye. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde; âşıkların hanlara, hanların yakınlarındaki kahvehanelere, köylere gelerek icralarını gerçekleştirdikleri anlaşılmaktadır. Ancak kaynak kişimiz Celal Karataş, âşıkların eski otogara gelerek icra gerçekleştirdiklerine dair bir bilgisi olmadığını ifade etmektedir.

Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda; hanların, asker uğurlama törenlerinin ve hacı uğurlama törenlerinin mekânı olması gibi kültürel işlevlerinin artık eski otogarda toplandığı tespit edilmiştir. Ancak yine kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda tespit ettiğimiz; hanlarda bulunan âşıklık geleneği gibi kültürel unsurların, eski otogarda var olduğuna dair bir bilgi bulunmamaktadır.

Göç Faaliyetlerinde Yaşanan Değişim: Özellikle Türkiye’nin sanayileşme ve kentleşme sürecinin yoğunlaştığı 1950 sonrası dönemde Türkiye’deki nüfusun köylerden kentlere göçü hızlanmıştır. Başta tarımda makineleşmenin artması olmak üzere ekili alanların dikili hâle gelmesi, eğitimde taşınmalı sistem, yurtdışına göç ve geri dönüşler, yeniden yerleştirme, askerlik, kırdan refah düzeyinin artması, yüksek öğrenim, sezonluk istihdam, evlilik (Yılmaz, 2007) vb. ekonomik veya kültürel temelli birçok değişim, köyden kente göç sürecini etkilemiştir. Köyden kente göçün hızlanmasında; kara yollarının gelişimi, ulaşım teknolojilerinin gelişimi vb. etkenler sayesinde köy-kent arası ulaşımın kolaylaşması da önemli bir role sahiptir.

Hanlar, ulaşım merkezi olma özelliklerinden dolayı uzun yıllar boyunca göç sürecinin önemli bir geçiş veya varış noktası olarak işlev görmüştür. Ancak, kara yolu taşımacılığı için önemli bir araç olan yolcu otobüsleri, Eskişehir eski otogarının inşa edilmesinin ardından ulaşım merkezi olarak eski otogarı kullanmaya başlamışlardır. Eski otogar, ulaşım merkezi olmasının yanı sıra büyük, düzenli, modern bir cazibe merkezidir. Tüm bu özellikleriyle beraber eski otogarı bir kentin giriş kapısı olarak ele aldığımızda eski otogarın; köyden kente göç sürecinde etkili olan, kent yaşamını çekici kılan, kent ve kentlilik kavramı hakkında ilk izlenimi yaratan kozmopolit bir yapı olması durumu karşımıza çıkmaktadır. Bu bakımdan, uzun yıllar boyunca hanların “göç” sürecinde geçiş veya varış noktası olma işlevini artık eski otogar üstlenmiştir.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç’in “eski otogarın şehrin giriş kapısı olması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Eski Otogar denilince ben o zaman şunu hatırlıyorum, bir kentin giriş kapısı gibi bir şey bu. Yani düşünün, otomobilin bireysel olarak hani insanların elinde çok az olduğu dönemlerde ve kentler arası gidiş gelişin demir yolu ve otobüslere daha insanların bağımlı olduğu yıllar (19)60’lı ve (19)70’li yıllardan söz edecek olursak, kentin bir giriş noktası benim için. (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, halkın özel otomobilleri yaygın bir biçimde kullanmadığı dönemlerde şehirler arası ulaşımın otobüsler ve trenlerle gerçekleştirildiği, bu yolculuklar sırasında kullanılan otogarların ise bir kentin giriş kapısı, kentin kimliğini yansıtan bir mekân niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür’ün eski otogarın “göç sürecindeki etkisi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi bu otogar açılınca faaliyet yavaş yavaş şey yaptı. Şey, köyden de şehre göçüş çok oldu o zaman. Gayet tabii canım şimdi otogarda çok güzel işçi çalışıyordu o zaman. (...) Otogarın oraya çalışmaya. Bizim köyden belki 50 kişi gitti. (...) Evet,

hızlandırdı. Şimdi ortaya vardı adam orda o işi görünce “Haaa!” dedi, “Köyde sana bana çoban durmaktansa, burda” dedi “kendi işimi kendim olurum.” dedi. (...) Evet, köye dönerim. Köye dönmezse 2-3 arkadaş bir oluyorlardı, bir ev tutuyorlardı ev. O zamanlar şey taraflarının evleri meşhurdu yani, Şeker Evleri derlerdi o zaman. Orlar küçük küçük evleri işte kiraya vermek için yapmışlar onları. Lojman gibi he, 3-5 kişi bir oluyo, orlarda şey yapıyo, tutuyorlar ordan köye gelip de... E otobüs geç gidiyo, urdan ev tutuyolarmış orda çalışıyolarmış. (Görür-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mehmet Zeki Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın ve kentlerin çalışma imkânlarının köylerde gerçekleştirilen çiftçilik veya hayvancılık gibi meslekleri icra eden halka çok daha cazip geldiği ve bu sebeple de köyden kente göçün oldukça yoğun bir şekilde gerçekleştiği ifade edilmektedir. Bu bakımdan, eski otogarın hem kendisinin sahip olduğu iş imkânları açısından hem de kente göç etme sürecinde bir geçiş noktası olması açısından oldukça önemli bir konumda bulunduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür’ün eski otogarın “göç sürecindeki etkisi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ben işlev gördüğünü düşünüyorum. Bi de mesela işte adam daha önceden gelip bi keşif yapıyo, işte yanındaki işte sağdaki-soldaki esnafa soruyo “Ben ne yapabilirim, ne edebilirim?” Ona göre hareket ediyö yani geldiği zaman da “Boş kalmıyım.” diyerekten. (...) Aynen bilgiyi alıyo ondan sonra çevresinden bilgiyi alıyo “Şöyle yapabilirim, böyle yapabilirim.”. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, köyden kente veya başka bir kentten Eskişehir’e göç eden kişilerin Eskişehir’e ve Eskişehir’deki kent yaşamına dair ilk bilgileri aldığı yerlerden birinin eski otogar olduğu ifade edilmektedir. Bu bakımdan, eski otogarın ve eski otogarın çevresinde yarattığı kozmopolit yapının kente göçüş sürecinde önemli bir konumda bulunduğu anlaşılmaktadır.

Eskişehir eski otogarı, kent ve kentlilik kavramına dair ilk izlenimlerin yaratıldığı kozmopolit bir mekân olmanın yanı sıra köyden kente göç sürecindeki kişilerin eski otogarda çalışacak bir iş bulmaları veya şehirdeki yerleşim ve iş imkânlarını eski otogar esnafından, eski otogardaki halktan öğrenmeleri de eski otogarın göç sürecindeki rolünün ne derece önemli olduğunun bir göstergesidir.

3.2. ZAMAN YÖNETİMİ

Kara yolları ağlarının ve ulaşım teknolojilerinin gelişimiyle beraber Türk halkının zaman yönetimi anlayışı da değişmeye başlamıştır. Türk halkının zaman yönetimi anlayışındaki değişiminin eski otogardaki yansımaları kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda tespit edilebilmektedir. Köylülerin sabah otobüsle eski otogara gelip akşam otobüsle dönmesi, hanlarda bir veya birkaç gün gerçekleştirilen konaklama ve molaların eski otogarda bir veya birkaç saat olarak karşımıza çıkması bu durumun örneklerindendir. Takip eden yıllarda gerçekleşen teknolojik gelişmeler ile eski otogardaki molalar 45 dakika, 30 dakika, 15 dakika gibi sürelerle düşmüştür.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "eski otobüs yolculuklarının süresi ve yolcu otobüslerinin eski otogardaki mola süresi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Doğan ben bi şey söyliyim o sorunla ilgili: eskiden bi Ankara'dan buraya gelmek 3-4 saatti şimdi 2 saate indi. Yani o zaman tuvalet molası kalabalık, insanlar yemeğe çok dururlardı bi de hediyelik eşya meşya.... Yarım saat mola ondandı heralde? (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu dönemlerde Ankara-Eskişehir arasındaki otobüs yolculuğunun 3-4 saat sürdüğü ve bu nedenle yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için verilen molaların 30 dakika gibi sürelerle sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "yolcu otobüslerinin eski otogardaki mola süresi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani yolcular da şeye bakıyo, 'Bir an önce yoluma devam ediyim.' Eskiden molalar yarım saatken 45 dakikayken, molalar 10-15 dakika; bi sigara ve tuvalete kadar iniyo... Dolayısıyla insanlar hani 'Otogardan çıkıyım bi de şuraya bakıyım.' falan demiyor. Eskiden yolculuk saatleri de çok uzundu ama şeyler, mola saatleri de uzundu eskiden. Yani insanlar öyle bugünkü gibi böyle çok fazla koşturmaca içerisinde değildi. 'Aman işte bi saat erken gideyim de işime bi saat erken bakayım.' anlayışı yoktu. Şimdi artık, öyle değil artık..." (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu dönemlerde yolcu otobüsleriyle gerçekleştirilen ulaşımın günümüze göre çok daha uzun sürdüğü, bu nedenle yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için verilen molaların 45 dakika, 30 dakika gibi sürelerle sahip olduğu ifade edilmektedir. Gelişen teknoloji ve değişen zaman yönetimi anlayışıyla, yolcu otobüsleriyle gerçekleştirilen ulaşım daha kısa sürede gerçekleştirilmeye başlamış ve bu durumla ilişkili olarak yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını

karşılayabilmeleri için verilen molaların süreleri 15 dakika, 10 dakika gibi sürelerle inmiştir. Bunun yanı sıra toplumun; 1990'lı yıllara kadar, günümüzdeki “hızlı bir şekilde bir yerlere ulaşip işlerini halletmek” kaygısı içinde olmadığı ifade edilmektedir.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin “yolcu otobüslerinin eski otogardaki mola süresi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

He bilmiyor şehri, otogarda börekler, lahmacun satılır o büfelerde şeylerde böyle, işte araba 15 dakika yarım saat mola vermiştir. Nerede doyuracak? Karşıya bakıyo hep renkli ışıklarla işte spotlarla şeyler yanıp sönüyor, herkes oraya işte hediyelik lokumdur, şudur budur öyle bi şeyler vardı. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu dönemlerde yolcu otobüslerinin, yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için verdiği molaların 30 dakika veya 15 dakika gibi sürelerle sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer'in “yolcu otobüslerinin eski otogardaki mola süresi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

He onlar da kalktı, burda insan kalmadı ki. Bura turistikti ya, yabancılar geliyordu, piposu satılıyordu, her şeyi satılıyordu. Dışardan gelen yolcular yarım saat mola verdiği zaman alışveriş yapıyordu. (Gezer, 2023)

Kaynak kişimiz Aliş Şadi Gezer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu dönemlerde yolcu otobüslerinin, yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için verdiği molaların 30 dakika olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün “yolcu otobüslerinin eski otogardaki mola süresi” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yani veya hiç yani mecbursan iniyosun mesela zaten otobüslerin 20 dakika veya 10 dakika veya 15 dakika duruma göre yani geliş saatine göre falan molası. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu dönemlerde yolcu otobüslerinin, yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için verdiği molaların 20 dakika, 15 dakika, 10 dakika gibi sürelerle sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Kozanlıoğlu'nun "yolcu otobüslerinin eski otogardaki mola süresi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi yarım saatten aşağı mola vermezdi. Mustafa'nın da dediği gibi pek çok ihtiyaç var. Ya yarım saatte nası? 5 dakkada halledemez. Yani çay iççek? O zaman otobüslerde hiçbi şey yok. Su içsen, su istesen su yok. Yanında da taşımazdı kimse suyu muyu... (Kozanlıoğlu-a, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Kozanlıoğlu ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu dönemlerde yolcu otobüslerinin, yolcuların çeşitli ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için verdiği molaların en az 30 dakika sürdüğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra ulaşım firmalarının, otobüs yolculuklarındaki vakit kaybını en aza indirmek amacıyla yolculuklarını gerçekteştirilmesi de Türk halkının çeşitli sebepler ve gelişen teknolojinin etkisiyle değişen zaman yönetimi anlayışının bir göstergesidir.

Eskişehir merkezli bir otobüs firması olan İsmail Ayaz'ın Genel Müdürü Abdullah Can'ın bir mülakatında "otobüs yolculuklarında zaman yönetimi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Müşterilerimiz zamana çok önem veriyor. Tabi ki sağlıklı ve güvenli bir seyahat çok önemli.. Planlanan zamanda... Bir şoförün ya da muavinimizin inisiyatifine bırakmıyoruz biz. Tamam, kaptandır, şofördür, 40-50 kişiyi taşıyor ama kaptan böyle dedi böyle oldu diye bir şey yoktur... Böyle bir şey olamaz, onun kurallarını biz belirleriz. Varış ve kalkış noktalarını, moladaki bekleme sürelerini, neler vereceklerini, yolda nereden indirme ve bindirme yapacaklarını biz belirleriz. Firma olarak kalkıştan önce biz belirleriz. Kanunen zaten durulmayacak yerlerde asla durulmasını plana sokmayız. İsterse 20 kişilik grup olsun. Trafiğin müsaade etmediği yerlerde asla durdurulmaz otobüsümüz." (aktaran Tören ve Metin, 2013)

İsmail Ayaz şirketinin genel müdürlüğünü yapmış olan Abdullah Can ile gerçekteştirilen bir mülakatta; otobüs yolculuklarının planlanan zamanda tamamlanması, otobüslerin varış-kalkış noktaları, mola süreleri, yolculuk sırasında dağıtılacak ikramlar, yolcu indirme-bindirme noktaları vb. unsurların önemli bir planlama ve zaman yönetimi ile gerçekteştirildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "otobüs yolculuklarında zaman yönetimi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi, ha şimdi sen otobüsün içinde kalp krizi geçirsen şoför durmak konusunda şey yapabilir, tereddüt edebilir şu anda. Çünkü hep insanlar bi yere yetişmek zorunda ama o zaman birisi diyelim otobüsün içinde rahatsızlanmış, midesi bulanmış, kussun şoför kenara çekip "Noldu?" falan diyip yani bi de arabayı durdurup yanına

gelebiliyordu. İşte limon sıkıp, işte şey yapıp işte “Aman şey olsun” falan hani “mide bulantısı geçsin.” falan diye... Şimdi öyle değil tabii yani şey değişti, insan merkezli olmaktan ziyade artık şu anda çıkar merkezli oldu her şey. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, günümüzde zaman yönetiminin insan merkezli değil çıkar merkezli bir şekilde planlandığı ifade edilmektedir. Yolcu otobüslerinin ve ulaşım firmalarının, yolculuklarını zamanında tamamlayabilmeye çok önem verdiği anlaşılmaktadır.

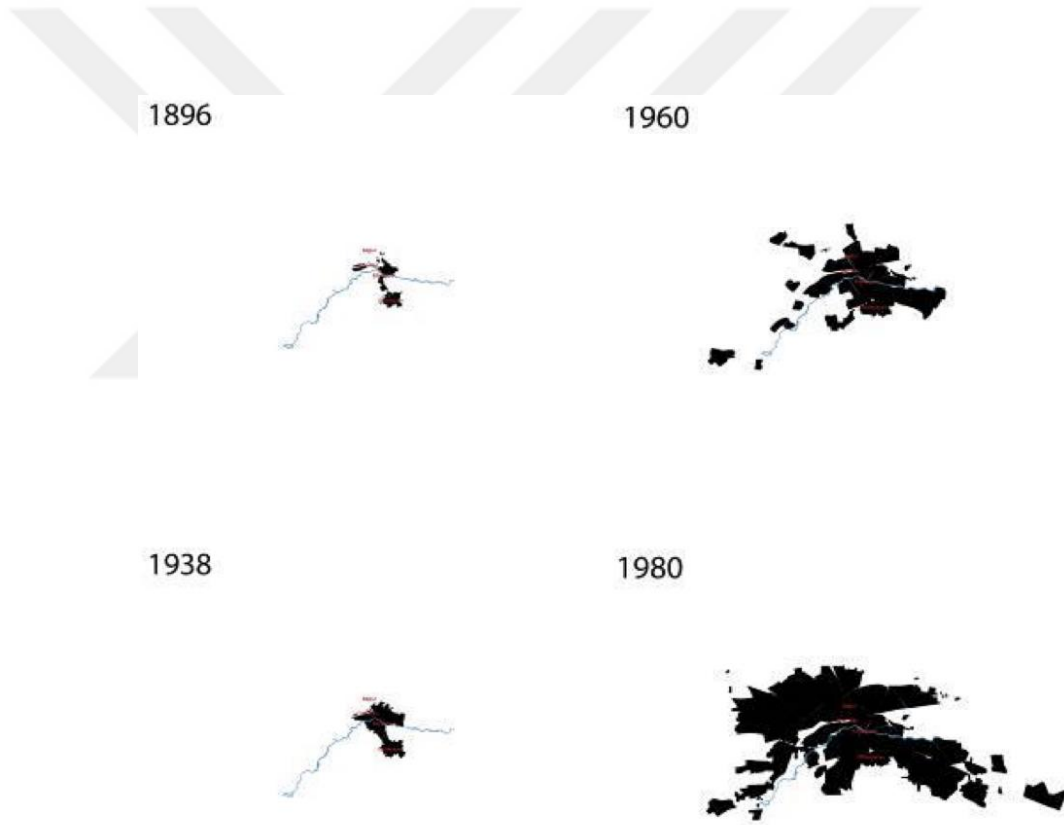
Türk halkının zaman yönetimindeki değişime dair tespitlerimiz gelişen kara yolları ağı ve gelişen araç teknolojileri ile doğrudan ilişkilidir. Bu bakımdan, zaman yönetiminde görülen değişimleri; 1950’li yıllarda Türkiye’de kara yolları ulaşımının popülerleşmesi, Türkiye’deki nüfus artışı, 1970’li yıllarda Türkiye’deki özel otomobillerin sayısının artması gibi unsurlar çerçevesinde değerlendirmek yerinde olacaktır. Türkiye’de kara yolları ağının genişlemesi, nüfus artışı sebebiyle ulaşım firmalarının ve yolcu otobüslerinin sayılarının artması, yolcu otobüslerinin seferlerinin sıklaşması, özel otomobillerin güçlü ve zamandan tasarruf ettiren özellikleri vb. unsurların Türk halkının zaman yönetimi anlayışında değişikliklere sebep olduğu ifade edilebilir.

3.3. ÖZEL OTOMOBİLLER

Basındaki haberlerde ve kaynak kişilerimizle gerçekleştirdiğimiz mülakatlarda, eski otogar binasının taşınmasının ana sebeplerinden biri olarak “araç ve trafik problemi” yer almaktadır. Bölgedeki trafik problemi ise ülke çapındaki nüfus artışı, kentin büyümesi, otogarın şehrin merkezinde kalması, ulaşım firmalarının sayısının artması, yolcu otobüslerinin sayısının artması, yolcu otobüslerinin seferlerinin sıklaşması, yolcu otobüslerinin Yunus Emre Caddesi’ndeki trafiği olumsuz etkilemesi, yolcu otobüslerinin şehir giriş-çıkışlarında zorlanması, özel otomobil sayısının artması vb. unsurlardan kaynaklanmaktadır. Trafik problemine neden olan unsurlardan başlıcası ise sosyoekonomik temelli bir unsur olarak görünen ancak güçlü sosyokültürel temellere dayanan özel otomobil sayısının artmasıdır.

1965 yılında yapılan genel nüfus sayımına göre; Eskişehir’in nüfusunun toplamda 415.101 olduğu görülmekte ve bu toplam nüfusun 200.332’si şehirde, 214.769’u köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023a) Bu verilere göre 1965 yılında Eskişehir nüfusunun %48,6’sı şehirde, %51,4’ü köylerde yaşamaktadır. Kaynak kişilerimizin ifadeleri doğrultusunda eski otogar bölgesinde trafik probleminin başladığını tespit ettiğimiz 1980 yılındaki nüfus verilerine göre; Eskişehir’in nüfusunun toplamda 543.802 olduğu görülmekte ve bu toplam nüfusun 343.923’ü şehirde,

199.879'u köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023b) Bu verilere göre 1980 yılında Eskişehir nüfusunun %63,24'ü şehirde, %26,76'sı köylerde yaşamaktadır. Otogarın yeni binasına taşındığı 1994 yılına en yakın yıl olan 1990 yılında yapılan genel nüfus sayımına göre; Eskişehir'in nüfusunun toplamda 641.057 olduğu görülmekte ve bu toplam nüfusun 477.436'sı şehirde, 163.621'i köylerde yaşamaktadır. (TÜİK, 2023c) Bu verilere göre 1990 yılında Eskişehir nüfusunun %74,32'si şehirde, %25,68'i köylerde yaşamaktadır. İstatistiksel nüfus verileri incelendiğinde; 1965 ve 1980 yılları arasında Eskişehir'in köy nüfusunun %7 oranında azalma gösterdiği görülürken; yaşanan siyasi göçler, köyden kente göç vb. çeşitli unsurların etkisiyle Eskişehir'in kent nüfusunun %71 oranında artış gösterdiği görülmektedir. Dolayısıyla, kentteki nüfus artışının da etkisiyle, 1965-1980 yılları arasında Eskişehir'in kentsel yaşam alanında hızlı bir büyüme gerçekleştiği görülmektedir.



Eskişehir'in yıllara göre yerleşim alanı. (Sahadata, 2021: 21) Haritalardaki siyah renkli bölgeler yerleşim alanlarını, haritaların ortasındaki mavi renkli çizgi Porsuk Çayı'nı göstermektedir.

Eskişehir nüfusunun şehirde yoğunlaşması ve artan araç sayısı; otogar binasının kapasite bakımından yetersiz kalmasına ve bölgedeki trafik probleminin bir parçası hatta sebebi hâline gelmesine yol açmıştır. İstatistiksel verilere göre 1966 yılında Türkiye'de toplam 91.496 otomobil, 12.041 otobüs bulunmaktayken, eski otogar bölgesinde trafik probleminin başladığını

tespit ettiğimiz 1980 yılında Türkiye’de toplam 742.252 otomobil, 32.783 otobüs bulunmaktadır. (TÜİK, 2023d) Eski otogar binasının taşındığı 1994 yılında ise Türkiye’deki toplam otomobil sayısı 2.861.640 ve toplam otobüs sayısı 87.545’tir. (TÜİK, 2023d) Bu verilere göre, 1966-1980 yılları arasında geçen 14 yıllık süre zarfında Türkiye’deki toplam otomobil sayısı %711’lik oranda, toplam otobüs sayısı ise %172,26’lık oranda artış göstermiştir. Bunun yanı sıra 1980-1994 yılları arasında geçen 14 yıllık süre zarfında Türkiye’deki toplam otomobil sayısının %285’lik oranda, toplam otobüs sayısının ise %167,04’lik oranda artış göstermeye devam ettiği görülmektedir. Otomobillerin ve otobüslerin ülke çapındaki bu artışı Eskişehir’e de yansımış ve kaynak kişilerimizin ifadelerine göre 1980’li yıllarda Yunus Emre Caddesi’ni araç trafiği bakımından etkilemeye başlamıştır.

Türkiye’de otomotiv sanayii 1950’li yılların ortalarında üretime başlamış, 1960’ların ortalarından itibaren bu üretim hız kazanmıştır. 1950’li yıllarda bazı prototip araçların üretiminin ardından 1954’te kurulan ilk montaj hattı; Türk ordusu için 1955 yılında kamyonet montajına, 1963 yılında ise otobüs montajına başlamıştır. Takip eden 3 yıl içerisinde binek otomobil de üreten montaj fabrikaları (Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Otosan-Ford) üretime başlamıştır. 1966 yılına gelindiğinde Türkiye’deki otomotiv sanayii kendi modellerinin üretimine başlamış ve “Anadol” otomobili Ford-Otosan tarafından üretilmiştir. İki büyük otomobil üreticisi olan TOFAŞ ve Oyak-Renault ise İtalyan ve Fransız otomobillerinin lisanslarını satın alarak 1971 yılında kendi imalat hatlarını kurmuşlardır. (Türkiye Vakıflar Bankası, 2003; TOFAŞ, 2018b)



Yılda 20 bin kurulu kapasiteyle devreye alınan fabrikada, ilk üretim Murat 124 projesiyle başladı. (TOFAŞ, 2018b)

Aydın Engin, Türk halkının otomobille ilişkisini üç dönemde incelemektedir. İlk dönem 1935 yılından 1950’li yılların sonuna kadar olan dönemdir. Bu dönemde Demokrat Parti’nin iktidarından sonra Türkiye’ye gelen Amerikan arabaları gerçek bir statü sembolü olarak toplumda yer almaktadırlar. Amerikan otomobilleri, sıradan insanlardan ziyade taşra kasabalarının eşrafı için bile erişilebilir bir hedef olmamış, çok üst düzey bir zenginliğin simgesi olmuştur. (Engin, 2000)

Engin, ikinci dönemi; Devrim Otomobili’nin talihsiz öyküsüyle başlayan ama aynı zamanda Anadolu’nun üretilmesiyle söz konusu Amerikan otomobillerinin statü sembolü olma özelliğinin de sona erdiği bir geçiş dönemi olarak tanımlar. 1960-1980 yıllarında Anadolu, 1970’li yıllarda Fiat, Tofaş ve Renault marka otomobiller Türkiye’de görülmeye başlanmıştır. Yerli malı ve görece ucuz olduğundan Fiat marka otomobiller, halkın daha kolay sahip olabileceği araçlar olmaya başlamışlardır. Daha sonra, hem ithalatın kolaylaşması ve yabancı markaların Türkiye’ye gelmesi, hem de Türkiye’deki otomobil üretiminin artması ve yerli sanayinin gelişmesiyle, yani Turgut Özal dönemiyle (1983-1993) birlikte, otomobiller üçüncü dönemine girmiştir. Bu dönemde otomobiller, herkesin edinebileceği bir araç hâline gelmiştir. Engin, 1992’de Türkiye’ye geri döndüğünde kent nüfusu, trafik düzeni, otomobiller ve insanların otomobillerle ilişkisinde ilk iki döneme göre nitel değişiklikler gördüğünü, otomobillerin artık toplumun bütün kesimleri için bir statü sembolüne dönüştüğünü (Engin, 2000) ifade etmektedir. Kaynak kişilerimiz ise kendileriyle gerçekleştirdiğimiz görüşmelerimizde otomobillerin toplumdaki statü simgesi olma durumunu kanıtlar nitelikte ifadelerde bulunmuşlardır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu’nun “1970’li yıllarda özel otomobil sahibi olmak” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Ya (19)70’li yıllarda heralde otogarı kullanmayan insan yoktur yani. Arabası olan atıyorum Eskişehir’de 500 tane insan varsa, kalan 250.000’i otobüsle gidiyo geliyodu bi yerlere. Yani artı yandaki... (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1970’li yıllarda Eskişehir’de otomobil sahibi olan kişi sayısının şehrin toplam nüfusunun oldukça küçük bir kesimini oluşturduğu ve o dönem halkın büyük bir kesiminin yolcu otobüslerini kullandığı, bu sebeple 1970’li yıllarda yaşayıp eski otogar ile etkileşim hâlinde bulunmayan insan sayısının yok denecek kadar az olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "1973 yılında Mercedes-Benz otomobilin statü göstergesi olması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Akılın hayalin gelmedik işte yürüyen arabalardan tut da, işte şeyden kumandalı arabalar falan getirirdi, o zaman lüks bi şey o. Ki o adam mesela Eskişehir'de ilk Mercedes'e binenlerden biri de oydu mesela. Adam (19)73 yılında sıfır Mercedes'e biniyordu, Erol Çubukçu. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1970'li yıllarda Eskişehir'de sıfır kilometre bir Mercedes-Benz marka otomobil sahibi olabilmenin varlıklı kişilere özgü bir durum olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan'ın "otomobillerin bugün de statü göstergesi olması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

şu anda da öyle ama, şu anda da öyle. Bugün de öyle, yani bugün de mesela işte yani bi suv sahibi olmak, işte şey sahibi olmak bi prestijli bi şeydir... (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, geçmişte özel otomobil sahibi olmanın statü göstergesi olması durumunun günümüzde de devam ettiği, günümüzde ise SUV sınıfı araçlara sahip olmanın statü göstergesi hâline geldiği anlaşılmaktadır.



"Murat'a sahip olan ilk sanatçı Ajda Pekkan oldu" başlıklı gazete haberi. (Özgönül, 2021)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga ağlayan'ın "Türkiye'deki ekonomi politikaları ve araç sayısı" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi zaman içerisinde araç sayısı arttı. Araç sayısının artması, yani sadece Eskişehir'de değil tüm Türkiye'de hatta yani bu, Özal dönemi sonrasına geliyor aslında. Neden? Biz küreselleşmeye başladık... (...) Buna girdik, işte Türkiye yatırımlar almaya başladı, ithalat kapıları açıldı, araçlar gelmeye başladılar. Araç fiyatları ucuzladı mesela, bu önemli bir kriterdir. Yani, benim sana bahsettiğim yıllarda, o Murat 124 dediğin araba bir ev parasıydı, inanabiliyor musun? Bir ev parasına bir Murat 124 alabiliyordun. (...) Ha n'oldu? Tabii, şunu da ekleyeyim; oradan fiyatlar aşağıya inmeye başladı zaman içerisinde. Fiyatlar aşağıya inince; insanların ürüne ulaşmaları kolaylaştı, arabayı almaları kolaylaştı ve bir sürü insan araba almaya başladı. E bankalarda kredi imkanları arttı vesaire araba, araba, araba oldu... Ve zamanında problem olmayan o trafik, problem olmaya başladı. Bu da Selami Vardar dönemine (1989-1994) denk geliyor, Selami Vardar o zaman işte SHP'li, SHP'li bir belediye başkanı, herhâlde öyleydi..." (ağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga ağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, siyaset ve devlet adamı olan Turgut Özal'ın görev başında olduğu 1980-1989 yılları arasında uygulanan ekonomi politikaları sebebiyle Türkiye ve Eskişehir'de otomobil sayısının arttığı, TOFAŞ'ın üretime başlaması ve ülkedeki ithal otomobillerin sayısının artmasıyla otomobil sahibi olma imkânlarının kolaylaştığı, otomobil sayısı artışının ise 1980'li yılların sonlarına doğru Eskişehir'de trafik problemi yaratmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun "yolcu otobüsleriyle gerçekleştirilen yolculukların uzun sürmesi, Türkiye'deki ekonomi politikaları ve araç sayısı" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Ya şöyle, bi şey söylüyim mi hani Sivrihisar'dan falan gelmek çok uzunmuş. Yani benim babam Sivrihisar doğumlu, 7-8 saatte gelinirmiş yani. Atla değil, yani kötü bi otobüslerle falan yani öyle 3 saat... Ben 3 saatte Sivrihisar'a gidildiğini biliyorum. Otobüsle 3-3,5 saat sürerdi yani bak çocukluğumda. Benden de bi 30-40 yıl önceyi düşün belki bu yol bile yoktu, öyleydi yani köy yolu gibi. Yani "7 saat, 7-8 saatte geldiğimizi biliriz." diye ben babamdan duymuşluğum var yani. Köylerden belki daha zordur yani köy yolu, mecbur kalınıyordu. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun çocukluğuna denk gelen dönemde (1960'lı yıllar) yolcu otobüsleriyle Eskişehir'in ilçesi olan Sivrihisar'a yolculuk yapmanın 3-3,5 saat sürdüğü, kendisinden 30-40 yıl önce bu yolculuğu gerçekleştiren babasının ise bu yolculuğun 7-8 saat sürdüğünü ifade ettiği anlaşılmaktadır. Kaynak kişimizin Eskişehir-Sivrihisar arasındaki otobüs yolculuklarının süresi hakkında paylaştığı bilgilerin yanı sıra günümüzde Eskişehir-Sivrihisar arasındaki otobüs

yolculuklarının 1-1,5 saat sürmesi; kara yolları ağlarındaki ve araç teknolojilerindeki gelişimin önemli bir göstergesidir.

(19)80'den sonra, (19)85'ten sonra hatta ithalat falan serbest. Hani yerli arabalar değil. (...) Ha Anadolu'lar daha eski, (19)77'ler falan. TOFAŞ, Renault'lar... Bak o zamanlar sıkışıklık yoktu, bu yabancı arabalar çoğalmaya başladı. (...) Ha ithalat başladı, (19)80'den, (19)85'ten sonradır yani esas (19)90'a doğru Türkiye'de, Eskişehir değil Türkiye'de araba çoğaldı. (...) Çok kolaylaştı yani, herkes araba sahibi olmaya başladı. Otobüs falan bi ara ikinci plana düştü, niye? Ucuzdu. Araba da ucuzdu, gitmesi ucuz, algısı ucuz. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, ithal otomobillerin Türkiye piyasasına girmesinin ardından 1980'li yılların ortasında Türkiye ve Eskişehir'de otomobil sayısının arttığı, otomobiller ile gerçekleştirilen yolculukların yolcu otobüslerine göre daha olması sebebiyle yolcu otobüslerinin kullanımının ikinci planda kaldığı anlaşılmaktadır.

Yani mesela zamanında derler hani: “Kambiyo rejimi değişti. Özal ithalatı ihracatı serbest bıraktı.” Onu bırakmasaydı çok kötü arabalara çok büyük paralarla biniyodu bu millet, bi de o vardı yani... (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, ithal otomobillerin Türkiye piyasasına girmesinde etkili olan unsurun, Turgut Özal'ın uyguladığı ekonomi politikaları olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan'ın “Türkiye'deki ekonomi politikaları ve araç sayısı” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O zaman siyasi partilerin şeyi vardı yani vaadi. “Türkiye'de herkese” işte “2 tane anahtar!”, “Bir araba, bir ev anahtarı!” şeyi. Tabi bu biraz da işte yani şey politikalarıyla da ekonomik politikalarla da desteklendi. İşte uzun vadeli konut kredili, araç kredileri falan da gündeme gelince bireysel araba sahibi olma hızla artınca tabi... Toplu taşıma şey yaptı. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1980'li ve 1990'lı yıllarda halkın otomobil sahibi olabilmesinin banka kredileri veya çeşitli kampanyalar ile desteklendiği ve bu desteklerin de etkisiyle artan otomobil sayısının yolcu otobüsleri gibi toplu taşıma araçlarının kullanımını ikinci planda bıraktığı anlaşılmaktadır.

Değişen ekonomi politikaları ve otomotiv firmalarının seri üretime geçmesi ile halkın satın alabileceği, kullanabileceği bir konuma gelen otomobillerin ülke çapındaki artışı Eskişehir'e de yansımış ve bu durum 1980'li yıllarda Yunus Emre Caddesi'ni araç trafiği bakımından

etkilemeye başlamıştır. Eski otogara ulaşmak için büyüyen şehrin merkezine girmek zorunda kalan yolcu otobüsleri, Yunus Emre Caddesi'ndeki ve bölgedeki araç trafiğini etkilemekteydi. Dolayısıyla, sayıları artan, sefer sayıları sıklaşan, mola süreleri kısalan yolcu otobüsleri 1980'li yıllarda eski otogar binasına ulaşmakta güçlük çekmeye başlamışlardır. Bu olumsuz durum sebebiyle, eski otogar binasının taşınması artık bir istek değil zorunluluk hâline gelmiştir.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer'in "bölgedeki trafik problemi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Aslında bu giderek zamanla artış gösterdi ama özellikle (19)90'lı yılların başında hatta (19)90'lı yılların ortasına kadar olan süreçte baya bi şey oldu yani (19)90'lı yılların başında artık trafik kaldırmamaya başladı. Çünkü orda bi tane cadde var Yunus Emre Caddesi, şehrin en işlek caddelerinden biridir bugün bile. Eskişehir'in akşam saatinde en kilit noktalarından bi tanesi Atatürk Lisesi'nin olduğu kavşaktır, en kilit noktadır. Onun hemen önündeki işte Yunus Emre Caddesi zaten kilit bir şey, cadde. Sen buraya bir de insanları taşıyan otobüsleri soktuğun zaman zaten cadde kaldırmamaya başladı baştan. Cadde kaldırmamaya başladı sonra insan popülasyonunun artması artık o bölgede terminali tamamen kullanışsız hâle getirdi. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, artan otomobil sayısının etkisiyle şehrin önemli, işlek bir caddesi olan Yunus Emre Caddesi'nin, 1990'lı yılların başında artan araç trafiğini kaldıramamaya başladığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer'in "bölgedeki trafik problemi" hakkındaki ifadeleri şu şekildedir:

Bayağı problem oluyordu giriş ve çıkışlarda, dediği gibi, otogara otobüslerin girişleri çıkışları falan. Zaman zaman iyice artmaya başladı demek ki bu (19)85'li yıllarda daha arttı... (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, artan otomobil sayısının etkisiyle 1980'li yılların ortalarında Yunus Emre Caddesi'ndeki araç trafiğinin arttığı ve yolcu otobüslerinin eski otogara giriş-çıkışlarında problem yaşanmaya başladığı anlaşılmaktadır.

Kaç illerden ne otobüsler geliyor-gidiyor, bunun yanında bir de kendi trafiğimiz var. Araç çokluğu, yoğun trafik, bi de onlar da girince temelli kitleniyo dediği gibi, kaldırmıyodu yani. (Yurdaer-a, 2022)

Kaynak kişimiz Necdet Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, artan otomobil sayısı ve artan yolcu otobüsü seferlerinin Yunus Emre Caddesi'ni araç trafiği bakımından etkilediği, Yunus Emre Caddesi'nin araç trafiğini kaldıramadığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge'nin "bölgedeki trafik problemi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Aşağı yukarı bu (19)80'lerden sonra araç sayısı fazlalaşınca giriş çıkışlar problem olmaya başladı. (...) Dışarı alınması söz konusu oldu... (...) Ee yok, biz şeyde belediye meclis üyesiyken, otogar yeri olarak orayı şeyde ayırdık. Ben (19)84-(19)89 yıllarında belediye meclis üyeliğı yaptım, (19)85 yılında imar planları yapıldığında, otogarın şehir dışına çıkması için o planda bir alan şey yaptık. Biz o zaman şu andaki Kent Park'ın olduğı yeri şey yapmıştık, daha sonra çevre yoluna giriş çıkışı kolay olur diye yani bu yandaki şeyi, Sivrihisar Caddesi dediğimiz cadde, bi yandan şehir içinden ulaşımı oraya rahatlattı, yani rahatlatacak şekilde otogarın o alana taşınması söz konusu oldu. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, 1980'lerden itibaren artan otomobil sayısı ve artan yolcu otobüsü seferlerinin Yunus Emre Caddesi'ni araç trafiğini bakımından etkilediğı ifade edilmektedir. Yunus Emre Caddesi'nin artan araç trafiğinden etkilenmesi sebebiyle eski otogar binasının farklı bir konuma taşınarak şehir trafiğini rahatlatanın amaçlandığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan'ın "bölgedeki trafik problemi" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Zaten hani o çevre yolu yapıldıktan sonra da bu otogarın taşınması gündeme geliyor. Çünkü orda bi sıkışıklık, ciddi bir trafik sıkışıklığı yaratmaya başlıyo. Caddeler dar olduğı için de ondan dolayı da bir ihtiyaç hâline geliyor. (Uygunkan, 2023)

Kaynak kişimiz Serdar Uygunkan ile gerçekteştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın Yunus Emre Caddesi'nde ciddi bir araç trafiğı oluşturması sebebiyle eski otogarın farklı bir konuma taşınmasının gündeme geldiğı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişilerimizin yukarıdaki ifadelerinin yanı sıra kaynak kişimiz kaynak kişilerimiz Celal Karataş'ın (Karataş, 2023), Mehmet Zeki Görür'ün (Görür-a, 2023), Nursel Yurdaer'in (Yurdaer-b, 2022), Mustafa Görür'ün (Görür-b, 2023), Kemal Tunga Çağlayan'ın (Çağlayan, 2022), Mustafa Ersun Kozanlıoğlu'nun (Kozanlıoğlu-b, 2023), Arif Teoman Taşcı'nın (Taşcı, 2022) bölgedeki araç trafiğinin artması ve yolcu otobüslerinin eski otogara giriş-çıkışlarında sorun yaşaması, eski otogarın şehirler arası trafiğe cevap veremez durumda kalması, eski otogarın şehrin merkezinde kalmasıyla ilgili ifadeleri; eski otogarın, şehirde artan otomobil sayısının da etkisiyle Yunus Emre Caddesi'ndeki araç trafiğini olumsuz yönde etkilediğinin göstergesidir.

Otomobil sayısının artması, dönemin Türkiye'sinin sosyoekonomik durumu ve ekonomi politikalarıyla doğrudan ilişkilidir. Ancak, otomobil sayısındaki artış ve halkın özel otomobil sahibi olmaya ilgisi sadece ekonomik temelli bir unsur olarak değerlendirilemeyecek kadar önemlidir.

Türk halkı için otomobil; statünün, zenginliğin, özgürlüğün, gücün, modernliğin göstergesi olmuştur. Bu durum; Türk halkının özel otomobillere sahip olma imkânlarının geç olgunlaşması, otomobillerin pahalı araçlar olması, otomobillerin kişinin hareket özgürlüğünü arttırması, dönemin toplu taşıma araçlarına göre çok daha güçlü ve hızlı araçlar olmaları, modern batının otomobil kullanımı ve otomobil üretimi alanında Türkiye'den çok daha ileride olması vb. unsurlar ile açıklanabilir. Bu özellikleriyle otomobiller ve Türk halkının otomobillerle olan ilişkisi dönemin Türk edebiyatı ve Türk sinemasında sıklıkla işlenen bir konu olarak da karşımıza çıkmaktadır. (Güneş, 2012) Bu bakımdan, eski otogar binasının bulunduğu bölgedeki trafik sorununun sosyokültürel bir unsurun sonucu olarak değerlendirilmesi oldukça önemlidir.

Maddi kültür ürünleri, toplumların içinde bulunduğu siyasi, sosyal, ekonomik, kültürel yaşamın veya değişimlerin izlerini sürebildiğimiz önemli kaynaklardır. Özel otomobillerin trafiği arttırması ve eski otogarı etkilemesi; temelde Türkiye'nin siyasi, sosyoekonomik, sosyokültürel değişimlerinin bir sonucudur. Başka bir ifadeyle, bir maddi kültür ürünü olarak Eskişehir eski otogar binası; Türk halkının otomobiller konusunda geçirdiği siyasi, ekonomik ve kültürel evrelerin etkilerini güçlü bir biçimde yansıtmaktadır.

3.4. KÜLTÜREL DEĞİŞMELER ÇERÇEVESİNDE ESKİŞEHİR ESKİ OTOGARI

Küresel veya ulusal çapta yaşanan teknolojik, endüstriyel, ekonomik gelişmeler toplumların yaşam şekillerini etkilemekte ve toplumların yaşam şekillerinde belirli değişimlere sebep olmaktadır. Toplumların yaşam şekillerinin bu küresel veya ulusal çaptaki gelişimlerden etkilenmesi, kaçınılmaz olarak kültürel değişimleri de beraberinde getirmektedir. Bu kültürel değişimler, yarattığı sosyoekonomik veya sosyokültürel sonuçları ile toplum yaşantısında tespit edilebilir. Toplum yaşantısıyla sıkı bir bağ kuran maddi kültür ürünleri ise bu sonuçların tespit edilebildiği önemli kaynaklardır. Bu bağlamda, Eskişehir eski otogarı çerçevesinde tespit ettiğimiz kültürel değişimler; maddi kültür ürünlerinin politik, sosyoekonomik veya sosyokültürel değişimlerle oldukça sıkı bir bağ kurduğunun göstergesidir. Tespit ettiğimiz

kültürel değişimler aynı zamanda maddi kültür ürünlerinin sosyoekonomik veya sosyokültürel değişimlere etkisinin ne derece önemli olabildiğinin de göstergesidir.

Eskişehir eski otogarı aracılığıyla tespit ettiğimiz kültürel değişimleri, Mümtaz Turhan'ın "*Kültür Değişimleri*" adlı eserinde açıkladığı "serbest kültür değişimleri" kavramı çerçevesinde değerlendirdik. Turhan, "kültür değişimi" kavramını Bronislaw Malinowski'nin şu ifadesiyle tanımlamaktadır:

Kültür değişimi, bir cemiyetin mevcut nizamını, yani içtimai, maddi ve manevi medeniyetini bir tipten başka bir tipe kalbeden bir prosestir. Böylece kültür değişimi, bir cemiyetin siyasi yapısında, idarî müesseselerinde ve toprağa yerleşme ve iskân tarzında, iman ve kanaatlerinde, bilgi sisteminde, terbiye cihazında, kanunlarında, maddi alet ve vasıtalarında, bunların kullanılmasında, içtimai iktisadının dayandığı istihlâk maddelerinin sarfında az çok husule gelen tahavvülleri ihtiva eder. Terimin en geniş mânisiyle kültür değişimi, insan medeniyetinin daimî bir faktördür; her yerde ve her zaman vukua gelmektedir. (Malinowski, 1945: 1)

Malinowski'nin kültür değişimleri kavramından yola çıkan Turhan, kültür değişimlerini "serbest kültür değişimleri" ve "mecburi kültür değişimleri" terimleriyle tanımlamaktadır. Turhan, bu tanımlamaların yanında, serbest kültür değişimlerinin ender durumlar haricinde çoğu zaman iktibas safhasından ileri geçmediğini (2021: 39) ifade ettiği "iktibas" terimini de tanımlamaktadır:

Serbest kültür değişiminden, bir içtimai grup veya cemiyetin, yabancı bir kültüre sahip grup veya cemiyetle temasa geldiği zaman hiç bir dâhilî veya haricî tazyik altında bulunmaksızın münferit unsurlar yahut o kültürün muayyen bir kısmını alıp benimsemesi neticesinde bünyesinde husule gelen tahayyüller kast olunmaktadır.

Mecburî veya empoze kültür değişimi diye, ayrı kültürlerle sahip iki içtimai grup veya cemiyetten biri kendi kültürünü veya muayyen bazı unsurlarını kabul etmesi için diğerine tazyik eder veya idari bir nüfuz ve iktidara sahip bir zümre yabancı bir kültürü veya bunun muayyen bazı unsurlarını ekseriyetin arzusu hilâfatına kendi cemiyetine zorla kabul ettirmeğe çalışırsa neticede meydana gelen değişimlere denir.

"İktibas" terimine gelince, bundan da umumiyetle bir grup veya cemiyetin başka kültürlerden münferit unsurlar veya unsur terkipleri alması kast olunmaktadır. (Turhan, 2021: 39-40)

Turhan, mecburi kültür değişimlerinin önemli bir şartını; ayrı iki kültürden birinin, bir diğerine faal bir şekilde ve hususî bir maksatla müdahalesi neticesinde meydana gelen tahayyüller (2021: 86) olarak açıklamaktadır. Bu bakımdan, eski otogarı batılı, çağdaş, uluslararası bir mimariye sahip olması, Türkiye'nin batılılaşma ve sanayileşme sürecinin Türkiye'deki göç hareketlerini etkilemesi, Türk halkının otomobillerle kurduğu bağ ile ilgili tespitlerimiz; söz konusu kültür

değişmelerinin batının Türk kültürüne faal bir etkisinin sonucu olarak değerlendirilmesine yol açabilmektedir.

Çalışmamızda tespit ettiğimiz kültürel değişmeler hakkında vurguladığımız “batılılaşma”, “sanayileşme”, “modernleşme”, “çağdaşlaşma” kavramları ile kastedilen; iki ayrı kültürden birinin diğerine faal bir müdahalesi değil, yaşanan değişmeler sırasında dönemin Türkiye’sinin batılılaşma ve sanayileşme hamlelerini “çağdaşlaşma” hedefi doğrultusunda bir araç olarak veya düzenleyici bir unsur olarak kullanmasıdır. Örneğin; dönüşüm geçiren hanlar o dönem için temiz ve yeterli değildir. Bu durum hanlarla ilgili bir değişimi ihtiyaç hâline getirmiş ve bu değişim de dönemin Türkiye’sinin ekonomik ve kültürel politikalarıyla paralel bir yapı izlemiştir. Dolayısıyla, Eskişehir eski otogarı çerçevesinde tespit ettiğimiz kültürel değişmelerde farklı iki kültürden birinin, bir diğerine faal bir şekilde ve hususî bir maksatla müdahalesi (Turhan, 2021: 86) söz konusu değildir. Bu sebeple çalışmamızda, eski otogar aracılığıyla tespit ettiğimiz kültürel değişmeleri, serbest kültür değişimleri çerçevesinde değerlendirdik.

Turhan, yabancı bir kültür unsurunun topluma ithal edilmesinden, iyice benimsenip özümsemesine kadar geçen toplumsal kültür sürecini veya işlemini başlıca üç safha veya aşamayla ele almaktadır:

Evvelâ, bu yeni unsurun kabulünde rolleri olan ilk müteşebbislerin onu benimsemeleri ve kabul etmeleri safhası; saniyen, mücedditler tarafından cemiyete ithal edilen yeni kültür unsurunun diğer fertler tarafından benimsenip kabul edilmesi safhası ve nihayet bu unsurun, mevcut kültüre intibak ve temessül edebilmesi için geçirmek mecburiyetinde olduğu tahavvüller merhalesi gelir. (2021: 41-42)

Yeni bir kültür unsurunun toplum tarafından kabul görmesi için ilk safhada gerçekleşmesi beklenen olaylar için; her şeyden önce söz konusu yeni kültür unsurunun ortaya konmuş olması, arz edilmiş olması ve hiç olmazsa belirli zamanlarda, kişilerin bu unsurla karşı karşıya gelmesi gerekmektedir. (Turhan, 2021: 42) Turhan, yeni bir kültür unsurunun meydana çıkmasının ise ancak yabancı bir kültürden kısmen değiştirilmiş, olgunlaştırılmış bir hâlde alınması veya aynı topluma mensup kişilerin bu unsuru keşif yahut icat etmesi ile mümkün olduğunu ifade etmektedir. (2021: 42) Başka bir deyişle, yeni bir kültür unsurunun yabancı bir kültürden kısmen değiştirilerek, olgunlaşmış bir biçimde alınarak topluma arz edilmesi ve toplum tarafından tanınması ya da bu unsurun aynı topluma mensup kişiler tarafından keşfedilmesi veya icat edilmesi gerekmektedir.

Yeni kültür unsurlarının kabul edilmesinde önyak olan müceddit (yenilikçi, yenileyen-düzenleyen, değişimde etkili) kişilerin kültür unsurlarının ithalindeki yeri önemlidir. Müceddit yeni bir unsur getirerek onu mensup olduğu topluma kabul ettirir. Yeni kültür unsurunun

sağlayacağı fayda ve mevcut sistemle uyuşması gibi faktörlerin yanı sıra itibar faktörü de önemli bir role sahiptir. (Turhan, 2021: 42-44) Yeni bir kültür unsurunun, toplumda itibar görmüş kişilerle birlikte anılması veya bu kişiler tarafından tanıtılması, o unsurun toplum tarafından kabul edilmesi ve benimsenmesi açısından önemli bir role sahiptir. Turhan bu durumu şu ifadesiyle açıklamaktadır:

Binaenaleyh yeni unsuru benimsemekle başkaları da müceddidin mevkiyle mütenasip bir itibar veya eksiklik hissi duyacaklardır. Onun için yeni bir elbise modelini veya yeni bir parfümü yayması hususunda bir satıcı kızdaki ön ayak olması istenmeyip sevimli, meşhur bir sinema yıldızına veya güzellik kraliçesine müracaat edilmektedir. (2021: 44)

Eski otogar binasının açılışının 29 Ekim 1963 tarihine yani Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş tarihine denk getirilmesi, binanın Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş tarihiyle anılmasını sağlamaktadır. Bu bakımdan otogarın itibarı, mevcut kültür sistemine uyumu, Türkiye Cumhuriyeti'yle bağdaştırılmış ve toplum tarafından kabul görmesini kolaylaştırmıştır.

OTOGAR 29 Ekimde AÇILIYOR Garajlar durumdan habersiz

Açılış için Tören yapılacak

Şehrimiz Otogar in-
saatı tamamlanmış bu-
lunmaktadır.
29 Ekim Cumhuriyet

bayramı günü açılması
kararlaştırılmış bulunan
Otogar'ın açılış hazırlık
ları yapılmaktadır. Bu-
nunla beraber şehrimiz-
de bulunan garajlara
ne zaman Otogar'a taşı-
nacakları yolunda her
hangi bir emir verilme-
miş bulunmaktadır. Şeh-
rin muhtelif yerlerinde
bulunan garajlar herhan-
gi bir yer değiştirmeye
başlamış ve Otogar'ın açılış
tarihinden de haberdar
olmaları için işlerdir.

KÖS

«İnsanlar ümitsiz yaşayamaz»

M. İ. P. Y. G. O.
Spor-Toto
Sizler
Olmasaymışınız eğer
Ümitsizlikten
Milletçe
Ölecekmişiz mi? **YASİN Yasin**

“OTOGAR 29 Ekimde AÇILIYOR” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1963e)

Bu durumun bir başka örneği ise yüksek fiyatı ve sahip olunmasının zorluğuyla zaten önemli bir statü göstergesi olan otomobillerin tanıtımında karşımıza çıkmaktadır. Otomobiller, o dönem toplumun büyük bir kısmı için hâlâ yeni bir kültür unsuru olma özelliğini devam ettirmekteydi. Dönemin seri üretime geçen ve kendisinden önceki otomobillere göre daha uygun fiyatlı olması sebebiyle halkın satın alma imkânı daha kolay olan Murat 124'ler; otomobillerin yüksek fiyatının ve otomobil sahibi olmanın zorluğunun yarattığı statü göstergesi olma durumunu etkileyebilecek bir konumdadır. Ancak, Murat 124'e sahip olan ilk ünlünün dönemin yıldız sanatçısı Ajda Pekkan olması ve bu durumun gazetelerde haber olarak basılması; otomobil kavramını halkın gözünde yine itibarlı, yeni, faydalı bir unsur hâline getirmektedir.



“Murat’a sahip olan ilk sanatçı Ajda Pekkan oldu” başlıklı gazete haberi. (Özgönül, 2021)

Yeni kültür unsuru olarak özel otomobillerin benimsenmesi sürecinde dönemin meşhur sanatçısı Ajda Pekkan’a, “Murat’a sahip olan ilk sanatçı Ajda Pekkan oldu” başlıklı gazete haberinde yer verilmesi oldukça dikkat çekicidir. Bu durum, yeni kültür unsuru olarak özel otomobillerin halk tarafından benimsenmesi sürecinde; TOFAŞ markasının Murat 124 adıyla üretilen otomobil

modelinin halkta Ajda Pekkan'ın mevkiıyla eşdeğer bir itibar veya eksiklik hissi yaratabileceğinin önemli bir göstergesidir.

Yeni kültür ürünü, özellikle alıcısı ve kullanıcısı için menşei bakımından da önem taşır. Bu yeni kültür unsurunun ortaya çıktığı ülke veya grubun, yeni kültür unsuru alacak toplum nazarındaki mevkiinin ve itibarının, yeni kültür unsurunun kabulü konusunda ön ayak olan kişilerin önem ve itibarından çok daha etkili olduğu görülmektedir. (Turhan, 2021: 44) Kaynak kişilerimizin, gerçekleştirdiğimiz mülakatlar sırasında Eskişehir eski otogarının yapımında “Almanya’nın rolü” veya eski otogarın “Almanlar tarafından” yapıldığını ifade etmeleri bu duruma örnektir.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer’in “eski otogarı Almanların yapması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

O furya sırasında bizim o eski otogarın giriş noktasında tak olduğu için iki katlı otobüsler oraya giremiyorlar diye o takı kesmeye kalktılar. O otogarı da Almanlar yapmış meğerse, yaklaşık bir ay falan uğraştılar kesmek için o betonu kesemediler, çok zor uğraştılar. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının Almanlar tarafından inşa edilmiş olmasının, eski otogar binasının sağlamlığı ile ilişkilendirilerek ifade edilmesi; yeni bir kültür ürünü olan eski otogarın menşeinin halk tarafından önemli bir unsur olarak değerlendirildiğinin göstergesidir.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu’nun “otogarı Almanların yapması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Otogarı Almanlar yaptı, Emekli Sandığı yaptırdı ama esas şeysi planları şeyleri falan hep Almanlardı. (...) Yani Almanlar falan yaptı sağlamlık açısından iyiydi. (...) Ya zeminindeki su için çok uğraşmış ama Almanlar işte bi şeyler getirmişler, yani çok sağlam bi şeydi. Mesela orası o hâliyle bile başka bi şeye çevrilirdi çünkü sağlamdı yani. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının Almanlar tarafından inşa edilmiş olmasının, eski otogar binasının inşası sırasında izlenen titiz yöntemler ve eski otogar binasının sağlamlığı ile ilişkilendirilerek ifade edilmesi; yeni bir kültür ürünü olan eski otogarın menşeinin halk tarafından önemli bir unsur olarak değerlendirildiğinin göstergesidir.

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedelek'in "eski otogarın mühendisinin Almanya'da eğitim aldığı" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Böyle yukarıda hele peronlara yaklaşan böyle "psss psss" o var ya oynatır. Kolonları aşağıda, bodrumu var. Öyle bir seri kolon sistemi yaptı ki o abimiz, nur içinde yatsın, ona 2 proje yaptım nasip oldu. Sadettin Kışınbay. Çerkez'dir bu abimiz köken itibariyle, Kafkaslıdır. Ve çok ilginçtir; kendisi bu işi, bana anlattığı için sana anlatıyorum. "Ben" dedi, "Almanya'dan", bir üniversitesinden Almanya'nın mezun. "Ailemin durumu vardı, o zaman" dedi "mühendislik ya Teknik Üniversite, Yıldız bile yok, ODTÜ bile yok bir tek Teknik Üniversite. Almanya'ya gönderdi ailem." dedi, oradan mezun. (Dedelek, 2022)

Kaynak kişimiz İbrahim Yaşar Dedelek ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binasının mühendisinin Almanya'daki bir teknik üniversitede eğitim almış olduğunun ifade edilmesi; yeni bir kültür ürününün inşa sürecinde denetimi sağlayan kişilerin aldığı eğitimin menşenin de halk tarafından önemli bir unsur olarak değeriendirildiğinin göstergesidir.



TOFAŞ fabrikasının açılış töreni. (TOFAŞ, 2018c)

Murat 124'leri üreten TOFAŞ fabrikasının 12 Şubat 1971'de düzenlenen açılış törenine Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay, Başbakan Süleyman Demirel, Genel Kurmay Başkanı Orgeneral Memduh Tağmaç, Tofaş İdare Meclisi Başkanı Vehbi Koç, Fiat İdare Meclisi Başkanı Umberto Agnelli, Sanayi Bakanı Selahattin Kılıç, Bursa Valisi (TOFAŞ, 2018c) gibi devlet makamlarındaki üst düzey yetkililerin katılması ve TOFAŞ otomobillerinin İtalyan menşeli FIAT şirketiyle varılan anlaşma sonucunda üretilmesi durumu; toplum nezdinde bu markaya ve bu markanın ürettiği otomobillere duyulan güveni pekiştirecek, toplum tarafından bu kültür unsurunun kabullenilmesini etkileyecek niteliktedir. Bu bakımdan, TOFAŞ fabrikasının

açılışının üst düzey devlet yetkilileriyle gerçekleştirilmesinin sağladığı itibarın yanı sıra yeni kültür unsurunun İtalyan menşeli bir firma tarafından destekleniyor olmasının; yeni kültür unsurunun menşei konusunun otomobiller açısından da etkili bir konu olduğu görülmektedir.

Otomobillerin Amerika ve Avrupa gibi sanayii bakımından oldukça gelişmiş bölgelerde üretilmesi, bu bölgelerde günlük kullanım amacıyla yaygın olarak bulunması da halkın yeni bir kültür unsuru olan otomobillere yaklaşımını şekillendirmektedir. Ford, Chevrolet, Buick marka otomobillerin kaynak kişilerimiz tarafından “Amerikan arabaları” olarak anılması bu duruma örnektir:

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan’ın “Amerikan arabaları” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi tabi, aynen. Amerikan arabaları falan vardı, onları hatırlıyorum. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu ilk yıllarda halkın küçük bir kesiminin sahip olduğu otomobillerin Amerika’dan ithal edilerek Türkiye’de kullanılması ve bu otomobillerin “Amerikan arabaları” olarak adlandırılması, yeni bir kültür ürünü olan otomobillerin menşeinin halk tarafından önemli bir unsur olarak değerlendirildiğinin göstergesidir.

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge’nin “Amerikan arabaları” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Amerikanlar çoktu, Murat’lar yeni yeni çıkıyordu. (Bilge, 2023)

Kaynak kişimiz Abdurrahman Bilge ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogarın faal olduğu ilk yıllarda halkın küçük bir kesiminin sahip olduğu otomobillerin Amerika’dan ithal edilerek Türkiye’de kullanılması ve bu otomobillerin “Amerikanlar” olarak adlandırılması, yeni bir kültür ürünü olan otomobillerin menşeinin halk tarafından önemli bir unsur olarak değerlendirildiğinin göstergesidir.

Serbest kültür değişimleri çerçevesinde; yeni bir kültür unsurunun alınmasında olduğu gibi toplumda yayılmasında da etkili olan en önemli faktörler esas itibariyle: Fayda temini, itibar kazanma, yenilik arzusu veya eğilimi ve yeni unsurun mevcut kültür geleneklerine, sistemine uymasındır. (Turhan, 2021: 44) Hanların dönüşümünde etkili olan ve “*Konumun Dönüşüme Etkisi*”, “*Konaklama Alışkanlıklarında Yaşanan Değişim*”, “*Ticari Faaliyetlerde Yaşanan Değişim*”, “*Büyüklik ve Düzenin Dönüşüme Etkisi*”, “*Kültürel Faaliyetlerde Yaşanan*

Değişim”, “*Göç Faaliyetlerinde Yaşanan Değişim*” maddeleri çerçevesinde incelediğimiz değişim unsurları, yeni bir kültür unsuru olarak eski otogarın toplum tarafından benimsenmesi ve kabullenilmesinde etkili olan fayda temini, yenilik arzusu veya eğilimi, yeni unsurun mevcut kültür şekillerine, sistemine uyması faktörleri ile örtüşmektedir. Hanların dönüşümünde etkili olan unsurlar ile serbest kültür değişmelerinin başarılı bir şekilde gerçekleşmesini sağlayan faktörlerin örtüşümü şu maddelerde incelenebilir:

Fayda Temini Faktörü: Eski otogar, sahip olduğu; konum, konaklama imkânları, sosyalleşme imkânları, ticari faaliyetlere tek bir merkezde imkân sağlaması, büyüklüğü ve düzenli yapısı, kültürel faaliyetler için mekân olması, göç faaliyetini kolaylaştırması vb. unsurlar sayesinde toplumsal yaşamda fayda sağlaması sebebiyle, toplum tarafından kabul edilmiştir.

Yenilik Arzusu veya Eğilimi Faktörü: Eski otogar, sahip olduğu; konaklama imkânları, ticari faaliyetlere tek bir merkezde imkân sağlaması, büyüklüğü ve modern yapısı, göç faaliyetini kolaylaştırması vb. unsurlar sayesinde toplumsal yaşamda yenilik sağlaması sebebiyle, toplum tarafından kabul edilmiştir.

Yeni Unsurun Mevcut Kültür Şekillerine, Sistemine Uyması Faktörü: Eski otogar, sahip olduğu; konumu, konaklama imkânları, kültürel faaliyetler için mekân olması vb. unsurlar sayesinde mevcut kültür şekline uyması sebebiyle, toplum tarafından kabul edilmiştir.

Yeni bir kültür unsurunun kabul edilmesi için gereken faktörlerden hangisinin daha etkili olduğu, yeni kültür unsuruna, toplumun kültürel durumuna veya yapısına göre farklılık gösterebilir. Ancak, zamanla “yeni” olana alışılacağından, bu unsur artık yeniliğini kaybedecek ve etkisi kalmayacaktır. (Turhan, 2021: 44) Bu çerçevede, 1963 yılında halkın hizmetine sunulduğunda hanlara göre çok daha modern, yeni bir yapı olan ve “yeni otogar” adıyla anılan otogar binası; bir süre sonra “otogar” adıyla anılır olmuş ve 1994 yılında taşınmasının ardından da “eski otogar” adıyla anılmaya başlamıştır.

Kaynak kişimiz Celal Karataş’ın “otogarın yeni ve eski adlarıyla anılması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

He, buluşma yeri doğru... Çok doğru onlar olurdu! “Eski otogara, yeni otogara gel.” Eski değil yeni otogar olarak geçerdi burası. “Yeni otogara gel.” (...) İşte o şimdi, şimdilerde o. He bu yıkıldı ya, eski otogar burası. O zaman yeni otogar olarak geçiyor. Yeni otogar yıkıldıktan sonra insanlar birini aramak için burada bu kahvede falan buluşmak için “Eski otogara gel. Eski otogar arkasındayım, önündeyim.” Şimdi dilde bu dolaşıyor, “eski otogar”. (Karataş, 2023)

Kaynak kişimiz Celal Karataş ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1963 yılında kendisinden önce ulaşım, ticaret, sosyalleşme işlevlerini taşıyan hanlara ve garajlara göre çok daha yeni, modern bir yapı olarak inşa edilen eski otogar binasının, halk tarafından uzun bir süre “yeni otogar” adıyla anıldığı ancak 1994 yılında Kartal Kavşağı’nda hizmete sunulan otogar binasına

taşınmasının ardından bu yapının halk tarafından “eski otogar” adıyla anılmaya başlandığı anlaşılmaktadır.



“Yeni otogar tamamlanıyor” başlıklı gazete haberi. (Sakarya Gazetesi, 1993d).

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer’in “1994 yılında hizmete sunulan otogarın yeni adıyla anılması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Bizim açımızdan yeni otogar çok güzel... Burası küçük geldiği için, yetmiyordu... Esnaf tabii ki esnafın tabii ki zararı oldu... (Yurdaer-b, 2022)

Kaynak kişimiz Nursel Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binası ile kıyaslandığında; 1994 yılında Kartal Kavşağı’nda hizmete sunulan otogar binasının “yeni otogar” adıyla anıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşçı’nın “1994 yılında hizmete sunulan otogarın yeni adıyla anılması” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Yeni otogara taşındı genellikle, çünkü orada yeni otogara gittiğim zaman o eski yüzlere zaman zaman rastlıyorum. (Taşçı, 2022)

Kaynak kişimiz Arif Teoman Taşçı ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binası ile kıyaslandığında; 1994 yılında Kartal Kavşağı’nda hizmete sunulan otogar binasının “yeni otogar” adıyla anıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan'ın "1994 yılında hizmete sunulan otogarın yeni adıyla anılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Çünkü, ben gittiğimde şöyle; müteahhitti Ilgazlar'dı, rahmetli şenol Ilgaz babamın arkadaşıydı. O dönemde geldi, "Hadi" dedi, "şenol Amcanlar şeyi yapıyor, yeni otogarı yapıyorlar. Seni yeni otogara götüreyim." dedi. (Çağlayan, 2022)

Kaynak kişimiz Kemal Tunga Çağlayan ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1994 yılında Kartal Kavşağı'nda hizmete sunulan otogar binasının inşaatının devam ettiği dönemde dahi "yeni otogar" adıyla anıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Mustafa Görür'ün "1994 yılında hizmete sunulan otogarın yeni adıyla anılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Tabi canım yani zaten şey yaptıktan sonra eski otogar yani, yeni otogara taşınmaya başladıktan sonra orda birazcık şey yaptılar. (Görür-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Görür ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, eski otogar binası ile kıyaslandığında; 1994 yılında Kartal Kavşağı'nda hizmete sunulan otogar binasının "yeni otogar" adıyla anıldığı anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç'in "otogarın yeni ve eski adlarıyla anılması" hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

şimdi bu, şu an kullandığımız otogar uzun zaman "Yeni Otogar" diye anıldı. şimdi yeni otogar sözlüğümüzden çıktı, niye? Artık yeni değil... (Emeç, 2022)

Kaynak kişimiz Rahmi Emeç ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, 1994 yılında Kartal Kavşağı'nda hizmete sunulan otogar binasının uzun bir süre "yeni otogar" olarak anıldığı ancak bir süre sonra halk tarafından yeni olana alışıldığından, günümüzde sadece "otogar" adıyla anıldığı anlaşılmaktadır.

Eski otogarın 1994 yılında taşındığı yeni otogar binası halk tarafından "yeni" ve "modern" olarak anılmıştır. Bu çerçevede değerlendirdiğimizde; hanlardan çok daha büyük, modern ve düzenli bir yapı olan 1963 yılında hizmete sunulan otogar binası, yeni bir kültür unsuru olarak "fayda temini, itibar kazanma, yenilik arzusu veya eğilimi ve yeni unsurun mevcut kültür geleneklerine, sistemine uyması" faktörlerini karşılayarak halk tarafından "yeni" otogar olarak benimsenmiştir. Ancak, zaman içinde "yeni" sıfatını kaybeden otogar binası; nüfusun artması, yolcu otobüslerinin seferlerinin sıklaşması, özel otomobillerin yaygınlaşmasıyla beraber yerini

1994 yılında hizmete sunulan ve hizmete sunulduğu dönemde “yeni” ve “modern” adlarıyla anılan otogar binasına bırakmıştır. Bu durum, halk tarafından zamanla “yeni” olana alışılması ve ürünün artık yeniliğini kaybederek etkisinin azalması konusuna örnektir.

Bazen, yeni kültür unsurları belirli bir zaman diliminde toplumun çoğu tarafından kabul edilmiş ve daha sonra terk edilmiştir. Çünkü yeni bir kültürün iktibasının; ilk anlarda çoğunlukla ikincil önemi olan bir düşünce veya süreklilik sağlayan bir sonucu olabilmesi için bir kıymeti olduğunun görülmesi gerekir. Yeni bir kültür unsurunun temelli kabul edilebilmesi için ilk şart, onun aynı ihtiyacı tatmin eden eski unsurdan daha elverişli, daha üstün olmasıdır. Ancak bazı durumlarda bu şartlar sağlansa bile yeni kültür unsurundan vazgeçilebilmektedir. Bu yeni kültür unsurları; mevcut unsurdan daha etkili, daha faydalı oldukları hâlde dahi terk edilebilmektedir. Bu duruma genellikle, yeni kültür unsurunun mevcut kültür gelenekleri ve sistemiyle uyuşamayarak mevcut kültür sisteminde aksaklıklar meydana getirmesi sebep olmaktadır. (Turhan, 2021: 44-45) Bir dönem çok ilgi gören iki katlı otobüslerin kısa süreli kullanımı, yeni kültür unsurunun terk edilmesi durumuna örnek olarak gösterilebilir.

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu’nun “çift katlı otobüsler” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Mesela otogarın girişinde bile sıkıntı başladıydı. Otobüsler büyüdü, çift katlılar oldu. Hatta bazıları için kırıldı... Mesela o şeyi kırdılar, yoksa girmiyodu yani orası kapalıydı. (Kozanlıoğlu-b, 2023)

Kaynak kişimiz Mustafa Ersun Kozanlıoğlu ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, iki katlı yolcu otobüslerinin eski otogara girişinde sorun yaşadığı, eski otogarın mimari yapısının bir popüler kültür unsuru olarak Türk kültüründe varlığını gösteren iki katlı otobüsler ile uyumlu olmadığı ve bu sebeple eski otogarın fiziksel yapısında değişikliğe gidildiği anlaşılmaktadır.

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer’in “iki katlı otobüsler” hakkındaki ifadesi şu şekildedir:

Gene o dönemlerde 2 katlı otobüs furyası çıktı, insanlar çok özeniyolardı iki katlı otobüse, otobüslere. Bursa’da bazı firmalar otobüsleri kesip üstüne bi kat daha çıkıyolardı, (gülerek) kaçak inşaat yapıyolardı. (...) Tabi, tabi. Ama çok kötü bir şey bu, çünkü; aracın ağırlık noktası yerden yükseldiği için çok kolay devrilmeye başladı bunlar. Yani o furya birkaç sene sürdü ondan sonra tekrar piyasadan çekildi. (Yurdaer-c, 2023)

Kaynak kişimiz Nihat Yurdaer ile gerçekleştirdiğimiz görüşmemizde, iki katlı yolcu otobüslerinin eski otogara girişinde sorun yaşadığı, eski otogarın mimari yapısının birkaç sene boyunca popüler kültür unsuru olarak Türk kültüründe varlığını gösteren iki katlı otobüsler ile

uyumlu olmadığı ve bu sebeple eski otogarın fiziksel yapısında değişikliğe gidildiği, popüler kültür unsuru olarak yaygınlaşan iki katlı otobüslerin etkisiyle o dönem yaygın olarak kullanılan tek katlı otobüslere “kaçak kat” eklenerek otobüs kazalarının yaşandığı anlaşılmaktadır.

İki katlı otobüslerin popüler hâle gelmesi sebebiyle otobüslere denetimsiz bir biçimde kaçak kat ekleyen firmaların kazalara sebep olması, iki katlı otobüslerin Eskişehir eski otogarı girişinde problem yaşamaları vb. durumlar, tek seferde daha fazla yolcuyu taşıyabilmek açısından faydalı olan bu araçların mevcut kültür sistemiyle uyuşamamasına sebep olmuştur.

Serbest kültür değişimleri çerçevesinde incelenmesi gereken üçüncü grup unsurlar ise; yeni alınan kültür unsurunun mevcut kültürle uzlaşması ve aralarında bir uyum kurulabilmesi için zorunlu olan benzeşme süreciyle ilgili durumlardır. Bu unsurların iyi anlaşılabilmesi, her kültür unsurunun sahip olduğu veya ona atfedilen bazı genel vasıfların bilinmesine bağlıdır. Kültür, soyut bir kavram olsa da her kültür unsurunun muhakkak bir şekli vardır. Bu şekil, kültür unsurunun gözlemlenebilmesini ve idrak edilebilmesini mümkün kılar. Bu bakımdan, bir kültür unsurunun somut veya soyut oluşu arasında büyük bir fark yoktur. (Turhan, 2021: 46-47) Turhan’ın kültürün şekli hakkındaki; “Bir şiirin, bir musiki parçasının veya bir dansın şekli ile herhangi bir maddi kültür unsurunun şekli arasındaki fark, bunların ifade veya tesbit edilmesi hususunda yazı, nota veya film, fotoğraf, fonograf gibi ayrı ayrı vasıtaların kullanılmasındadır.” (2021: 46) ifadesi bu konuyu açıklayıcı niteliktedir. Burada mühim olan ikinci vasıf da kültür unsurunun haiz olduğu manadır. (Turhan, 2021: 46) Otomobiller, Türk halkı tarafından erişilebilir unsurlar hâline gelmeden önce de Türk kültüründe özel bir yere sahiptir. Aynı şekilde, eski otogar binası hizmete sunulmadan önce hanların, eski otogardakine benzer işlevlerle toplumsal yaşantıda önemli bir yeri olduğunu görmekteyiz. Bu bakımdan, otomobiller ve hanlar konusunda tespit ettiğimiz kültürel değişimlerde, yeni kültür unsurlarının mevcut kültürle uyuşması için gerekli benzeşmenin veya toplum tarafından bilinirliğinin varlığı açıktır.

Yeni kültür unsurlarına atfedilen anlamlara gelince; bu anlamlar, genellikle bilinçsizce yaratılmış olup, yeni kültür unsurunun ithali esnasındaki durumlara, yeni kültür unsuru için ön ayak olanların şahsiyetlerine, mevki ve itibarıyla bağlantılı bulunmaktadır. Bundan başka, yeni unsurun menşeinin, yerli kültür unsurlarıyla olan şekil benzerliğinin de yeni kültür unsuruna atfedilen edilen anlamlar üzerinde büyük etkisi vardır. Örneğin; o dönemde hâlihazırda batılılaşma ve sanayileşme politikası izleyen Türkiye Cumhuriyeti’nin; batıdan ithal edilen kültür unsurları (mimari, otomobil, giyim-kuşam vb.) hakkında yaratılan anlamlardaki etkisi önemlidir. Ancak, belirli dönemlerde daha etkili olan, genel bir kabul tarzını gerektiren yenilik faktörünün etkisiyle yaratılan çağrışımlar ve anlamlar zamanla değişiklik gösterebilmektedir. (Turhan, 2021: 47) Yeni kültür unsurunun, birlikte anıldığı kişinin itibarı, yeni kültür unsurunun

menşei, yerli kültür unsurlarıyla benzerliği, yenilik faktörü vb. etkenler, ithal sürecinde yeni kültür unsurunun anlamlarını yaratmaktadır. İthal sürecini takip eden süreçlerde ise yeni çağrışımlar ve yeni anlamlar ile yeni kültür unsurunun mevcut sistemle uyumu pekiştirilerek bir anlamlar dizisi elde edilebilmektedir.

Bazen de faydalı yeni kültür unsurları, kazandığı itibarla karışık çağrışımlar ile bir mevki, servet veya zenginlik sembolü olabilmektedir. (Turhan, 2021: 47) Türk kültüründe, otomobillerin sahip olunabilir araçlar olmasının öncesinde ve sonrasında da görülen; otomobil sahibi olmanın statü, zenginlik, güç göstergesi olması durumu, bu konuya oldukça önemli bir örnektir. Bu noktada, Glassie'nin maddi kültür unsurlarını araştırma yönteminde değindiği asimilasyon bağlamının, kültür unsurlarının halk tarafından kabul edilmesinde ve anlamlandırılmasında etkili bir role sahip olduğunu da görmekteyiz.

Yeni kültür unsurunun şeklen geçireceği değişimler sınırlı olduğu hâlde, sahip olduğu anlamlardaki değişimler sınırsız denebilecek derecede çeşitlidir. Yeni kültür unsurunun kabulü esnasında sahip olduğu anlamlar; bu unsuru kabul eden toplumdaki genel eğilimlere, düşünce sistemlerine, tavır ve zihniyetine bağlı olmakla beraber genellikle bu olgularla beraber ortaya çıkmaktadır. (Turhan, 2021: 47) Eski otogar binasının hizmete sunulduğu dönemde halk tarafından modern ve yenilikçi olarak tanımlanması ancak bir süre sonra yetersiz ve bakımsız olarak değerlendirilmesi bu duruma örnektir. Bu değişim, toplumsal yaşantıdaki sosyoekonomik ve sosyokültürel değişmelerle doğrudan bağlantılıdır.

Yeni veya yabancı kültür unsurlarının kabul edilmesinden sonra, aynı ihtiyaçları karşılayan eski unsurun akıbetinin ne olacağı da önemli bir meseledir. Turhan bu konuyu, genel kurallar çerçevesinde değerlendirmemekle beraber, şu ifadesiyle açıklamaktadır:

Evvelâ en çok rastlanan vakalarda olduğu gibi yeni unsurla eskisi arasında vukuu muhtemel uzun veya kısa bir mücadeleden sonra, yeninin bariz üstünlüğü karşısında eski unsurun tamamıyla ortadan kalkmasıdır Bazı hallerde ise yeni unsur eskinin fonksiyon veya vazifelerinden yalnız bir kısmını ifa ettiği veya eski unsur yeni bir mana kazandığı için her ikisinin de yanyana yaşayabilmesidir. (2021: 48)

Bu noktada dikkat edilmesi gereken en önemli husus; yeni kültür unsurunun eskisinin karşıladığı ihtiyaçları en azından eşit oranda karşılıyor olmasının ardından eski unsurun terk edilmeye başlanmasıdır. (Turhan, 2021: 48) Bu duruma örnek olarak; eski otogar binasının hanların işlevlerini ve önemini kendi üzerinde toplayışının ardından, hanların bir süre daha varlığını devam ettirmesi veya eski otogar binasının taşındıktan sonra âtil durumda kaldığı dönemdeki kullanım durumu sunulabilir.

Hanlar, eski otogar binasının hizmete sunulmasının ardından işlevlerinin tamamını kaybetmemiş, zaman zaman konaklama ve ulaşım için kullanılmıştır. Ancak sahip oldukları insan ve ticaret yoğunluğunu eski otogar karşısında kaybetmişlerdir. Bu noktada hanlar, toplumun genele göre çok daha düşük bütçeli kişilerinin kullandığı ticaret veya konaklama mekânları olarak işlev görmüş ancak bir süre sonra bu işlevlerini de kaybederek yok olmuşlardır. Benzer bir durumu eski otogar binasında da görüyor olmamız, kültür değişmelerinin işleyişini anlayabilmek açısından oldukça önemlidir.

Eski otogar, 1994 yılında Kartal Kavşağı'ndaki yeni binasına taşınmasının ardından zaman zaman kültürel ve sosyal etkinlikler için kullanılan bir mekân olmuştur. Eski otogar, taşınmasının ardından; dış cephesindeki işletmeler ile ticari işlevlerini, arka tarafından hareket eden köy otobüsleriyle de ulaşım merkezi olma işlevini bir süre devam ettirmiştir. Ancak eski otogar; yeni binasına taşınmadan önceki sosyal, ticari, kültürel kullanımını ve güvenli yapısını zamanla kaybetmiştir. Cazibe merkezi olduğu dönemlerden kalan birkaç işlevi zaman zaman yerine getirebilen eski otogar, 30 yıl âtil durumda kalmasının ardından yıkılmış ve yok olmuştur.

Eskişehir eski otogarıyla doğrudan veya dolaylı bir şekilde ilişkili olarak ortaya çıkan kültür değişmelerinin tespitinde; Henry Glassie'nin eski otogar binasına uyguladığımız maddi kültür araştırma yöntemi oldukça önemlidir. Glassie'nin maddi kültür araştırma yöntemi çerçevesinde üzerinde yoğunlaştığımız bağlamlar, halkın yaşantısındaki kültürel unsurların tespit edilebilmesinde oldukça faydalı ve önemli bir role sahiptir. Bu bakımdan, Eskişehir eski otogarı çerçevesinde tespit edilen kültürel değişmelerin; eski otogarın bağlamlarının tespit edilmesiyle ilişkisinin ne derece önemli olduğunu ifade etmek yerinde olacaktır.

SONUÇ

İnsanlar, tarih boyunca yaşamlarını sürdürdükleri çevreyle her zaman etkileşim hâlinde olmuşlardır. Bu etkileşim kültürü yaratmış ve yaratılan kültür ise sosyal ve beşerî çevreyi sürekli bir biçimde şekillendirmiştir. Kültür ve çevrenin bu karşılıklı etkileşimi, insanların dünya görüşlerini aktardıkları mitler, efsaneler, destanlar, halk hikayeleri, şiirler vb. sözlü veya yazılı kaynaklarda karşımıza çıkmaktadır. Doğal afetler, coğrafi olaylar, savaşlar, devrimler, göç, ekonomi, kişilerin iç dünyası vb. unsurların aktarıldığı sözlü ve yazılı kaynakların yanı sıra söz konusu unsurların aktarıldığı en önemli kaynaklardan biri maddi kültür ürünleridir.

Maddi kültür ürünleri, insanın veya toplumun yaşadığı coğrafyayı, iklim şartlarını, dinini, dünya görüşünü, ekonomisini, savaşları, devrimleri, göçleri, duygu durumlarını vb. unsurları aktardığı fiziksel ve somut nesnelerdir. Maddi kültür ürünleri, tarih araştırmaları için; yazılı kaynaklara sahip olmayan toplumlara dair tarihî olguları ortaya çıkarmak açısından önemli birer kaynak niteliğindedirler. Bir kültüre ait nesnelerin insan veya toplum ile ilişkisi incelendiğinde, o kültürün bugüne kadar gizli kalmış, sözlü veya yazılı tarihine yansımamış birçok unsur tespit edilebilir.

Kültürü yaratan, yaşatan, değiştiren, geliştiren ve taşıyan insandır. Bu bakımdan insan, halkbilimi disiplini ve çalışmalarının kaynağı, öznesi konumundadır. Halkbilimi disiplininin bir kadrosunu oluşturan maddi kültür araştırmaları, maddi kültür ürünlerini inceleyen ve değerlendiren özgün yöntemlere sahiptir. Bu yöntemlerden biri Amerikalı halkbilimci Henry Glassie'nin geliştirdiği maddi kültür araştırma yöntemidir. Henry Glassie, maddi kültür ürünlerinin işlevi, formu, bağlamları hakkında incelemeler ve değerlendirmeler yaparak önemli tespitlere ulaşmaktadır. Bu araştırma yöntemini uygularken maddi kültür ürünlerinin “bağlam”ları çerçevesinde “yaratım bağlamı, iletişim bağlamı, tüketim bağlamı” ana başlıkları altında oldukça detaylı bir bağlamlar şeması oluşturmaktadır. Çünkü bağlam, incelenen maddi kültür ürününün yaratıldığı kültür, toplum veya insanla ilişkisinin ortaya çıktığı en önemli unsurdur. Henry Glassie bu araştırma yöntemi ile sadece somut nesnenin üzerinde bulunan kültürel izleri değil, o nesnenin soyut bir kavram olan kültür ve bu kültürün taşıyıcısı olan insanla ilişkisini açığa çıkarmaktadır.

Toplumların kullandığı aletler-gereçler, giyim-kuşam ürünleri, barınaklar-evler, yemekler vb. ürünler birer maddi kültür unsuru olarak değerlendirilmektedir. Ancak, maddi kültür ürünlerini geçmişte yaşamış toplumların arkeolojik kazılarda ulaşılan miraslarından veya tarihte donuk bir biçimde yer alan kalıplaşmış nesneler ve geleneklerden ibaret olduğunu düşünmek ciddi bir yanılgıdır. Toplumun dünya görüşünü yansıtan, toplum-kültür ilişkisini taşıyan anlamlı her

nesne maddi kültür ürünü olarak değerlendirilmeye açıktır. Bu sebeple tez çalışmamızda, Henry Glassie'nin maddi kültür araştırma yöntemini, bir maddi kültür unsuru olarak ele aldığımız Eskişehir eski otogarına uyguladık.

Eskişehir; göç, ulaşım, ticaret yollarının kesişim noktası olarak tarih boyunca birçok açıdan önemli bir kent olmuş, verimli coğrafyası ile çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır. Kara yolları ve demir yollarının kesiştiği önemli bir durak olarak Eskişehir; demir yolları ve kara yolları için ulaşım merkezi olması açısından önemini 19. yüzyıldan bu yana korumaktadır. Bu sebeple Eskişehir eski otogarı, kara yolları aracılığıyla gerçekleştirilen otobüs yolculukları için bir durak olarak inşa edilmiştir. Eski otogar binası, 29 Ekim 1963 tarihinde Eskişehir'deki Yunus Emre Caddesi'nde "Eskişehir Otogar/Yeni Otogar/Otogar" ismiyle halkın kullanımına sunulmuştur. Bu bina sadece bir ulaşım merkezi olmakla kalmamış, içerisinde ve çevresinde sosyal, kültürel, ticari vb. pek çok unsuru bulunduran bir cazibe merkezi niteliğine sahip olmuştur. Çeşitli nedenlerin etkisiyle 13 Şubat 1994 tarihinde yeni binasına taşınan bu yapı, taşındığı tarihten bu yana halk tarafından "eski otogar" adıyla anılmıştır. Eskişehir eski otogarı bir maddi kültür unsuru olarak değerlendirildiğinde; hem bir ulaşım merkezi olması hem de bir cazibe merkezi olması nedeniyle 60 senelik yaşamında Türkiye Cumhuriyeti'nin ve Türk toplumunun sosyoekonomik yaşantısını, sosyokültürel yaşantısını, dünya görüşünü yansıtan önemli bir kaynaktır.

Halkın eski otogarla kurduğu ilişki araştırıldığında oldukça farklı çağrışım, anlam ve bağlamların bir bütün olarak eski otogarda toplandığı görülmektedir. Eski otogarın sahip olduğu yaratım bağlamlarının, geçmişten gelen "han", "garaj" kavramları ile döneminin modern "otogar" kavramını bağlayıcı özelliği oldukça önemlidir. Bunun yanı sıra eski otogarın, döneminin uluslararası mimari üslubunu yansıtan bir yapı olması ve bu mimari üslubun dönemin Türkiye Cumhuriyeti'nin kültür politikalarıyla paralellik göstermesi dikkat çekicidir. Başka bir ifadeyle, doğrudan tek bir insanın eliyle üretilmemiş olan eski otogarın, soyut bir "dünya görüşü"nün ürünü olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu dünya görüşünün ise canlı, gelişen ve değişen bir yapıya sahip olan "kültür" olduğu açıktır. Bunun yanı sıra eski otogar; binada çalışan esnaflar, temizlik işçileri, yazıhane memurları vb. kişiler tarafından sürekli olarak düzenlenen ve yeniden üretilen bir maddi kültür ürünü olma özelliğine sahiptir. Bu bakımdan, bir maddi kültür ürünü olarak Eskişehir eski otogarı; maddi kültür kavramının sadece arkeolojik bulgular veya zanaat ürünlerinden ibaret olmadığını en önemli kanıtıdır.

Eski otogarın bağlamları çerçevesinde tespit ettiğimiz dikkat çekici unsurlardan biri ise binada çalışan esnaflar, temizlik işçileri, yazıhane memurları vb. kişiler tarafından sürekli olarak düzenlenen ve üretilen eski otogar binasının, tüketicisi veya kullanıcısı olan halk (Eskişehir

halkı, yolcular) ile çağrışımlar, bağlamlar, anlamlar aracılığıyla sürekli bir iletişim bağlamında bulunmasıdır. Bu iletişim bağlamının, eski otogarın âtil durumda kaldığı zamanlarda da devam ettiği görülmektedir. Eskişehir halkının âtil durumda kalan bina ile ilgili çağrışımlara sahip olduğu an, iletişim bağlamı çerçevesinde yeni anlam ve bağlamlar yaratılmıştır. Bu bakımdan, eski otogar binasının faal olduğu dönemlerde bu binayla hiç etkileşimde bulunmamış birinin bile binayla ilgili ilk çağrışımlara sahip olduğu an, iletişim bağlamı var olmaktadır.

Eski otogarın tüketim bağlamları ise otogar binasının sosyal, ticari, kültürel unsurları tek çatı altında toplayan yapısı ile oldukça çeşitlidir. Halkın eski otogar ile etkileşimde bulunması, temelde insanın yaşadığı çevreyle kurduğu ilişki ile başlamaktadır. Bu ilişki kültür, dünya görüşü, ülke, kent, kent merkezi, ulaşım merkezi veya sosyal/ticari merkezler, eski otogar olmak üzere sırasıyla katmanlar ve bağlamlar arasında, geniş kapsamdan dar kapsama doğru ilerlemektedir. Bu ilerleme göstermektedir ki; Eskişehir eski otogarı tek başına bir yapı olarak değil, söz konusu katmanların arasındaki bağlamsal ilişkiyle de bir maddi kültür ürününe dönüşmektedir. Bu ilişkinin sonucu olarak tespit ettiğimiz, eski otogarın kullanım bağlamları; kültür ve dünya görüşünü temel alan nesne-insan veya insan-mekân ilişkisiyle doğrudan ilgilidir. Eskişehir eski otogarının bir maddi kültür unsuru olması, onun kültürle ilişkisinin bir sonucudur.

Kültür ile bu derece sıkı bir bağ içinde bulunan Eskişehir eski otogarının, toplumsal boyutta gerçekleşen kültürel değişimlerin odak noktalarından biri olması ise kaçınılmazdır. Bu değişimler kimi zaman toplumsal yaşamın otogara etkisi, kimi zaman da otogarın toplumsal yaşama etkisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim; hanların dönüşümü, Türk halkının zaman yönetimi anlayışındaki değişim, otomobillerin yarattığı değişim vb. unsurlar kültürel değişimlerin otogar binasıyla karşılıklı ilişkisinin en açık örnekleri ve sonuçlarıdır.

Eskişehir eski otogarı gibi toplumun etkileşimde bulunduğu yapılar; kültüre, kültürel değişimlere ulaşmak için bir anahtar niteliğindedir. Doğru araştırma yöntemleri ve yaklaşımlar ile ortaya çıkarılabilecek bu unsurların sunabileceği veriler, bilimsel çalışmalar için oldukça önemlidir. Çalışmamız göstermektedir ki; Henry Glassie'nin maddi kültür araştırma yöntemi, zanaat ürünleri, giyim-kuşam, mutfak, alet-gereç vb. maddi kültür ürünlerinin yanı sıra Eskişehir eski otogar binası gibi oldukça büyük ölçekli bir kent mekânına uygulandığında önemli veriler ve sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Çünkü, çeşitli amaçlarla kullanılan kamusal mekânlar kültüre, topluma, kişilere ve geçmişe dair önemli bilgiler taşımakta, bu bilgiler doğru bir biçimde değerlendirildiğinde kültürün sahip olduğu dinamiklerin anlaşılmasına yardımcı olmaktadır.

Tez çalışmamızda ulaştığımız verilerin, Henry Glassie'nin maddi kültür araştırma yöntemiyle ortaya çıkarılabilmesi konusunda dikkatimizi çeken bir durum ise çalışmamız sırasında görüştüğümüz kaynak kişilerimizin her birinin kendi mesleklerinin yanı sıra sahip oldukları sözlü tarih bilgisini bizlere aktaran tarihçiler olmalarıdır. Çalışmamız sırasında Eskişehir eski otogarını araştırırken; eski otogarın yapılışı, yıkılışı, işlevleri, teknolojik ve teknik özellikleri vb. unsurlar büyük oranda yazılı kaynaklar (gazeteler, bilimsel çalışmalar, ansiklopediler vb.) aracılığıyla tespit edilmiştir. Ancak, eski otogarın sahip olduğu bağlamları tespit edebilmek için söz konusu yazılı kaynaklar yeterli değildir. Eski otogarın kültür ve toplum ile kurduğu ilişkinin değerlendirilebilmesi; bağlamların tespit edilmesiyle mümkün olmaktadır. Bağlamların tespiti, kaynak kişilerimizden elde ettiğimiz bilgiler sayesinde gerçekleşmektedir. Bu bakımdan çalışmamız, Henry Glassie'nin maddi kültür araştırma yönteminin büyük ölçekli bir kent mekânına uygulandığında da başarılı olabileceğinin somut bir kanıtıdır.

Halkbilimi disiplini, bilimsel araştırmalarında özellikle “insan” ve “insanın yarattığı veya yaşattığı kültürel unsurlar” üzerine yoğunlaşmaktadır. Bu bakımdan maddi kültür ürünleri, içerisinde birbirinden farklı pek çok kültürel unsuru barındıran bir kasa, kültürün yaratıcısı veya yaşatıcısı olan insan ise bu kasanın anahtarıdır. Çalışmamız göstermektedir ki; halkbilimi araştırmalarında, büyük ölçekli kent mekânlarının -özellikle bu mekânlara ve kaynak kişilere ulaşma imkânları yok olmadan- araştırılarak kültürün ortaya çıkarılması ve bu mekânlardaki gelişmeler takip edilerek kültürel değişimlerin tespit edilmesi oldukça önemlidir.

Sürekli gelişen ve değişen dünyada, kültür ve kültür unsurları da donuk bir yapı olarak kalmamakta, sürekli olarak değişmekte ve dönüşmektedir. Kültürün değişimi ve dönüşümü köylerde, kentlerde, dijital dünyada sürekli bir biçimde gerçekleşmektedir. Bu nedenle halkbilimcilerin, bu değişim ve dönüşümü tespit ederek kültürün geleceğini belirleyecek uygulamaları hayata geçirmesi elzemdir. Çalışmamızda da tespit ettiğimiz üzere maddi kültür; araç-gereç, giyim-kuşam, mutfak vb. alanların yanı sıra modern yaşamın bir parçası olan otogarlar, tren garları, alışveriş merkezleri vb. büyük ölçekli, toplumun sürekli temas hâlinde olduğu kent mekânlarında da kültürel değişimlerin önemli bir kesişim noktası olarak yer almaktadır. Bu bakımdan, maddi kültür unsurlarını ve Eskişehir eski otogarını bir maddi kültür unsuru olarak değerlendirdiğimiz çalışmamızın; Türk kültürünü veya Türk toplumunu tanımak, geçtiği evreleri tespit etmek, geleceğini inşa etmek konusunda önemli bir role sahip olacağını düşünmekteyiz.

KAYNAKÇA

- Albek, Suzan (1991). *Dorylaion'dan Eskişehir'e*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Vakfı Yayınları.
- Algan, Ertuğrul (2017). *Eskişehir: Kökleri Derinde Yepyeni Bir Şehir*. (Editör: Enis Batur). Midas'ın Altın Ülkesi Frigya. İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Arslan, Hayati (2023). Hayati Arslan fotoğraf arşivi. Erişim: 25 Kasım 2023, <https://www.facebook.com/arslanbey016>
- Artun, Erman (2014). *Türk Halkbilimi*. Adana: Karahan Kitabevi.
- Ataç, Ahmet (2022). 77, Eskişehir, Lisans, Dış Hekimi/Belediye Başkanı, Doğan Bekir BİLGE'nin 30.11.2022 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Aydemir, Serkan (2021). *İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi'nde Bulunan T5964 Numaralı Beyan-ı Menazil-İ Sefer-İ Irakeyn Yazmasındaki Kale ve Kent Görünümlü Minyatürlerden Örnekler*. [Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi]. Van.
- Aydın, Suavi (2001). Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış. *Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 11, 49-94.
- Bascom, William R. (2004). Halkbilimi, Sözlü Sanat ve Kültür. (Çeviri: Nilgöl Aytuzlar). *Millî Folklor*, 16(63), 86-91.
- Batur, Enis (2017). *Eskişehir: Kökleri Derinde Yepyeni Bir Şehir*. İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Ben-Amos, Dan (2003). Şartlar ve Çevre İçine Folklorun Bir Tanımına Doğru. Halkbiliminde Kuramlar ve Yaklaşımlar. (Hazırlayan: Gülin Ögüt Eker Vd.), (Çeviri: Metin Ekici). *Millî Folklor*, 31-55.
- Beydilli, Kemal (1991). Bağdat Demiryolu. *Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi-Cilt 4.*. Ankara: Türk Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi
- Bilge, Abdurrahman (2023). 69, Elâzığ, Yüksekokul, Emekli/Esnaf, Doğan Bekir BİLGE'nin 13.02.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Çağlayan, Kemal Tunga (2022). 51, İstanbul, Lisans, Mimar, Doğan Bekir BİLGE'nin 12.11.2022 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.

- Çelebi, Evliyâ (2006). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi* (3. Cilt, 1. Kitap). (Hazırlayan: Y. Dağlı & S. A. Kahraman). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Çelebi, Evliyâ (2017). *Eskişehir: Kökleri Derinde Yepyeni Bir Şehir*. İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Çobanoğlu, Özkul (2000). *Âşık Tarzı Kültür Geleneği ve Destan Türü*. Ankara: Akçağ Yayınevi.
- Çobanoğlu, Özkul (2019). *Halkbilimi Kuramları ve Araştırma Yöntemleri Tarihine Giriş*. Ankara: Akçağ Yayınevi.
- Çobanoğlu, Özkul (2022). Türk Halkbilimi Semineri Dersi ders notu, 25 Mayıs, 2022.
- Dedelek, İbrahim Yaşar (2022). 72, Eskişehir, Lisans, Mimar/Siyasetçi, Doğan Bekir BİLGE'nin 06.12.2022 tarihindeki, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Doğru, Halime Kozlubel (2017). Karacahisar Kalesi ve Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundaki Önemi. *Eskişehir: Kökleri Derinde Yepyeni Bir Şehir*. (Editör: Enis Batur). İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Dundes, Alan (1965). Folklor Nedir?. (Çev.: F. Gülay Mirzaoğlu). *Milli Folklor*, 36, 74-76.
- Efe, Turan (2000). Kütahya, Bilecik ve Eskişehir İlleri Yüzey Araştırmaları ve Orman Fidanlığı Kurtarma Kazıları. *Türkiye Arkeolojisi ve İstanbul Üniversitesi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.
- Emeç, Rahmi (2022). 64, Eskişehir, Lise, Gazeteci, Doğan Bekir BİLGE'nin 29.09.2022 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Engin, Aydın (2000). Türk'ün Otomobille İmtihanı. *Cogito*, 24, 159-177.
- Ertin, Gaye (1994). *Eskişehir Kentinde Yerleşmenin Evrimi*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Esen, Semih (1993, Aralık 2). ESKİ OTOGAR PAZARYERİ OLSUN MU?. *İstikbal Gazetesi*.
- Eskişehir Valiliği (2023). *Tarihçe*. Erişim: 20 Kasım 2023, <http://www.eskisehir.gov.tr/tarihce>
- Eskişehir-a (2015). *Adı Eski Ruhu Genç Eskişehir*. Facebook. Erişim: 25 Kasım 2023, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=730145380417933&set=a.538320552933751>

- Gezer, Aliş Şadi (2023). 73, Eskişehir, İlkokul, Otobüs İşletmecisi/Çiftçi, Doğan Bekir BİLGE'nin 31.01.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Glassie, Henry (1999). *Material Culture*. Bloomington and Indiana: Indiana University Press.
- Gökalp, Ziya (1913). Halk Medeniyeti-I, Başlangıç. *Halka Doğru*, 14.
- Görür, Hüseyin, (1971). Görüş: Röportaj [Tahir Alangu İle]. *Folklor*. İstanbul.
- Görür-a, Mehmet Zeki (2023). 75, Eskişehir, İlkokul, Emekli/Eski Muhtar/Çiftçi, Doğan Bekir BİLGE'nin 27.05.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Görür-b, Mustafa (2023). 52, Eskişehir, Ortaokul, Çiftçi/Üretim Takip Elemanı, Doğan Bekir BİLGE'nin 20.08.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Günay, Umay (1987). Folklor Nedir?. *Türk Folklor Araştırmaları*, 23-31.
- Güneş, Serkan (2012). Türk Toplum ve Otomobil. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2012 (25), 213-230.
- Habertürk, (2022). *Eski otogar binası şimdi çevre esnafın umudu oldu Yunus Emre caddesi esnafı, tarihi otogar binasının modern bir mimariye dönüşmesinden memnun*. Erişim: 24 Kasım 2023, <https://www.haberturk.com/eskisehir-haberleri/95504077-eski-otogar-binasi-simdi-cevre-esnafin-umudu-olduyunus-emre-caddesi-esnaf-tarihi-otogar>
- İki Eylül Gazetesi (1991, Nisan 6). Otogar'da Grev. *İki Eylül Gazetesi*.
- İki Eylül Gazetesi (1993, Mayıs 28). Otogarda izdiham. *İki Eylül Gazetesi*.
- İki Eylül Gazetesi (1994, Şubat 12). DAVET. *İki Eylül Gazetesi*.
- İnalcık, Halil (2007). Osmanlı Beyliği'nin Kurucusu Osman Beg. *Belleten*, 71(261), 479-536.
- İstikbal Gazetesi (1993, Ocak 27). Otogarın yükü ağırlaşıyor. *İstikbal Gazetesi*.
- İstikbal Gazetesi (2005, Kasım 12). Eski Otogar Sarar'ın. *İstikbal Gazetesi*.
- Kaçar, Ayşe Duygu ve Alpan, Açelya (2018). The Revival of the Industrial Heritage in Eskişehir-Turkey through the Rehabilitation of the Porsuk River. *GBER Special Edition 2018*, 86-100.

- Karasözen, Rana ve Koca, Güler (2010). 1945-1960 Dönemi Eskişehir Modern Kent Merkezinin Oluşumunda Öne Çıkan Yapılar. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(3), 191-211.
- Karataş, Celal (2023). 96, Eskişehir, İlkokul, Çiftçi, Doğan Bekir BİLGE'nin 03.02.2023 tarihindeki, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Koçkar, Mehmet Tekin (1999). *Eskişehir Halkbilimi Ürünleri*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı Yayınları.
- Kozanlıoğlu-a, Mustafa (2023). 74, Eskişehir, Yüksekokul, Eczacı, Doğan Bekir BİLGE'nin 16.09.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Kozanlıoğlu-b, Mustafa Ersun (2023). 61, Eskişehir, Yüksekokul, İşletmeci, Doğan Bekir BİLGE'nin 10.09.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Lucas, Paul (2017). *Eskişehir: Kökleri Derinde Yepyeni Bir Şehir*. (Editör: Enis Batur). İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Lynch, Kevin (2021). *Kent İmgesi*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Malinowski, Bronislaw (1945). *The Dynamics of Culture Change*. New Haven: Yale University Press.
- Merton, Robert K. (1968). *Social Theory and Social Structure*. New York: The Free Press.
- Millî İrade Gazetesi (1994, Şubat 11). Eski otogar ne olacak?. *Millî İrade Gazetesi*.
- Neşrî, Mevlânâ Mehmed (1949). *Kitâb-ı Cihan Nümâ*. (Haz.: Faik Reşit Unay & Mehmed Altay Köymen). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Oğuzoğlu, Yusuf ve Emecen, Feridun (1995). Eskişehir. *Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi-Cilt 11*. Ankara: Türk Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi.
- Özkut, Deniz (2011). *Eskişehir Odunpazarı Kentsel Sit Alanı Koruma Amaçlı İmar Planı Revizyonu*. (Editör: Deniz Özkut & Rıza Yılmaz). Eskişehir: Ülkü Ofset.
- Örnek, S. Veyis (1977). *Türk Halkbilimi*. Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Özdemir, Nebi (2017). *Kültür Bilimi ve Yönetimi*. Ankara: Grafiker Yayınları.

- Özgönül, Emin (2021, 14 Şubat). *Kod Adı: Hacı Murat*. Sözcü Gazetesi. Erişim: 25 Kasım 2023, <https://www.sozcu.com.tr/2021/otomotiv/kod-adi-haci-murat-6256250/>
- Pamukcu, Adnan (2021). *Bursa Kapalı Çarşı ve Hanlar Bölgesi Folkloru*. [Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi]. Ankara.
- Sakarya Gazetesi (1962a, Haziran 30). Otobüs Garajından Denkleri ve Bavulları Çalan İki Hırsız Dün Polis Ele Geçirdi. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1962b, Kasım 29). Otobüs garajından Palto Çaldı Fakat Yakalandı. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1963a, Mart 11). Şehirler Arası Otobüs Seferleri Kontrola Alınmalı. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1963b, Mart 30). Şehirdeki Hanlar Sıhhi Değil. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1963c, Ağustos 30). Otobüs garajlarından şikâyetler arttı. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1963d, Ekim 31). Otogara Taşınmaları için Garajlara 4 gün mühlet verildi. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1963e, Ekim 25). OTOGAR 29 Ekimde AÇILIYOR. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1991, Haziran 17). Eskişehir’e yabancı acıyor!. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1993a, Ocak 13). Otogar’da yankesicilik. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1993b, Şubat 9). Otogar faresi yakayı ele verdi. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1993c, Şubat 13). Minibüsler eski otogarı istiyor. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1993d, Eylül 23). Yeni otogar tamamlanıyor. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1993e, Ağustos 20). Yeni Terminal %70 tamam!. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1994a, Mart 31). Eskişehir’de yeni terminal. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1994b, Nisan 20). Eski otogara sessizlik çöktü. *Sakarya Gazetesi*.
- Sakarya Gazetesi (1994c, Haziran 23). Otobüscüler isyanda. *Sakarya Gazetesi*.

Saltık, Ali Rıza (2022). 66, Eskişehir, Lisans, Bürokrat/Sanatçı, Doğan Bekir BİLGE'nin 22.09.2022 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.

Sahadata Araştırma ve Danışmanlık Ltd. Şti. (2021). *Fransız Şehir Plancısı Jacques H. Lambert ve 1938 Eskişehir Planına İlişkin Sergi Düzenlemesi İşİ Kapsamında Hazırlanan Sergi İçerik Raporu*. Sahadata Araştırma ve Danışmanlık Limited Şirketi.

Sonhaber Gazetesi (1993, Temmuz 5). Otogarda HAREKET. *Sonhaber Gazetesi*.

Sonhaber Gazetesi (2005, Ekim 12). Eski Otogar'da sanat dolu bir gece. *Sonhaber Gazetesi*.

Sülüner, H. Sinan (2014). Yabancı Seyyahların Gözlemiyle Roma ve Bizans Dönemi'nde Ankara. *Ankara Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 11-21.

Tanıtım Kataloğu (2023). *Tanıtım Kataloğu*. Erişim: 23 Kasım 2023, <https://www.eskisehir.bel.tr/assets/dosyalar/tanitim-katalogu/tr.pdf>

Tanyeli, Uğur (1987). *Anadolu-Türk Kentinde Fiziksel Yapının Evrim Süreci (11-15. yy)*. [Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. İstanbul.

Tapan, Muzaffer (2023). 61, Eskişehir, Lise, Serbest Meslek/Emekli, Doğan Bekir BİLGE'nin 10.09.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.

Taşcı, Arif Teoman (2022). 64, Çorum, Lise, Teknik Servis, Doğan Bekir BİLGE'nin 04.11.2022 tarihindeki, Eskişehir'deki görüşmesi.

Taşlıova, M. Mete (2006). Kars Sözel Hikâyeciliğinin İcra Ortamları. *Türkbilig*, 11, 164-188.

TOFAŞ (2018a). *Hakkımızda/Tarihçe/1968/TOFAŞ kuruldu*. Erişim: 25 Kasım 2023, <https://www.tofas.com.tr/Hakkimizda/Tarihce#1968>

TOFAŞ (2018b). *Hakkımızda/Tarihçe/1971/İlk üretim başladı*. Erişim: 23 Kasım 2023, <https://www.tofas.com.tr/Hakkimizda/Tarihce#1971-2>

TOFAŞ (2018c). *Hakkımızda/Tarihçe/Fabrika törenle açıldı*. Erişim: 25 Kasım 2023, <https://www.tofas.com.tr/Hakkimizda/Tarihce#1971-1>

Tören, Emrullah ve Metin, Taki Can (2013). İsmail Ayaz Otobüs İşletmeesi. *Dünden Bugüne Eskişehir'deki 14 İşletmenin Öyküsü*. (Editör: Nazmi Kozak). Eskişehir: Eskişehir Tepebaşı Belediyesi.

- Tuncel, Metin (1995). Bugünkü Eskişehir. *Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi-Cilt 11*. Ankara: Türk Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi.
- Tunçdilek, Necdet (1953). Eskişehir Bölgesinde Yerleşme Tarihine Toplu Bir Bakış. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, (15) 4, 189-208.
- Turhan, Mümtaz (2021). *Kültür Değişimleri*. Ankara: Altınordu Yayınları.
- TÜİK (2023a). *1965 Genel Nüfus Sayımı*. Erişim: 19 Kasım 2023, <https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul>
- TÜİK (2023b). *1980 Genel Nüfus Sayımı*. Erişim: 19 Kasım 2023, <https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul>
- TÜİK (2023c). *1990 Genel Nüfus Sayımı*. Erişim: 19 Kasım 2023, <https://biruni.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul>
- TÜİK (2023d). *İstatistiksel Tablolar/Motorlu Kara Taşı Sayısı*. Erişim: 3 Kasım 2023, <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=ulastirma-ve-haberlesme-112&dil=1>
- TÜİK (2023e). Erişim: 3 Kasım 2023, <https://biruni.tuik.gov.tr/medas/?kn=89&locale=tr>
- TÜİK, (2023f). *İstatistiksel Tablolar/Şehir-Köy Nüfus Oranı*. Erişim Tarihi: 3 Kasım 2023, <https://data.tuik.gov.tr/Search/Search?text=n%C3%BCfus>
- Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. (2003). *Otomotiv Sektörü*. Sektör Araştırmaları Serisi/No:28. Erişim: 22 Kasım 2023, <https://web.archive.org/web/20060216201608/www.vakifbank.com.tr/earastirma/>
- Umumî Nüfus Tahriri (1929). *28 Teşrinievvel 1927 Umumî Nüfus Tahriri, Fasikül III*. Ankara: Başvekâlet Müdevvenat Matbaası.
- UTİKAD (2012). *Dünden Bugüne Türkiye'nin Demiryolu Serüveni*. Erişim: 29 Kasım 2023, <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/10478/dunden-bugune-turkiye->
- Uygunkan, Serdar (2023). 61, Eskişehir, Lisansüstü, Mali Müşavir, Doğan Bekir BİLGE'nin 10.09.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Uzdil, Halis. (2023) *Eskişehir Şehr-i AŞK Grup*. Facebook. Erişim: 25 Kasım 2023, <https://www.facebook.com/photo/?fbid=10160978187587020&set=g.836153796901916>.

- Yakut, Kemal (2017). Emperyalizm ile Uygarlık Arasında Döşenen Raylar: Haydarpaşa-Eskişehir Demiryolu Hattı. *Eskişehir: Kökleri Derinde Yepyeni Bir Şehir*. (Editör: Enis Batur). İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Yereşen, Tamer (2023). 62, Eskişehir, Lise, Ticaret, Doğan Bekir BİLGE'nin 10.09.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Yetgin, Duygu ve Yılmaz, Aysel (2013). Emek Oteli. *Dünden Bugüne Eskişehir'deki 14 İşletmenin Öyküsü*. (Editör: Nazmi Kozak). Eskişehir: Eskişehir Tepebaşı Belediyesi.
- Yılmaz, Cevdet (2007). Türkiye'de Kırdan Kente Göç Sürecinde Etkili Olan Faktörlerden Biri; Evlilik Yoluyla Göç. *Uluslararası Göç ve Kadın Sempozyumu Bildirileri*, (ss. 221-232). İstanbul
- Yurdaer-a, Necdet (2022). 76, Eskişehir, İlkokul, Emekli, Doğan Bekir BİLGE'nin 13.10.2022 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Yurdaer-b, Nursel (2022). 70, Eskişehir, İlkokul, Emekli, Doğan Bekir BİLGE'nin 13.10.2022 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.
- Yurdaer-c, Nihat (2023). 53, Eskişehir, Yüksekokul, Gemi 2. Mühendisi, Doğan Bekir BİLGE'nin 08.04.2023 tarihinde, Eskişehir'deki görüşmesi.

EK 2. Etik Kurul/Komisyon İzni

Tarih: 30/09/2022
Sayı: E-35853172-300-00002423844



T.C.
HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜ
Rektörlük

Sayı : E-35853172-300-00002423844
Konu : Doğan Bekir BİLGE Hk. (Etik Komisyon İzni)

30.09.2022

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi : 13.09.2022 tarihli ve E-12908312-300-00002388613 sayılı yazınız.

Enstitümüz Türk Halkbilimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı öğrencisi **Doğan Bekir BİLGE**'nin **Prof. Dr. Özkul ÇOBANOĞLU** danışmanlığında yürüttüğü "**Kentlerdeki Mekânların Değişimi Sonrasında Görülen Kültürel Değişimler: Eskişehir Eski Otogar Binası ve Çevresi**" başlıklı tez çalışması, Üniversitemiz Senatosu Etik Komisyonunun **27 Eylül 2022** tarihinde yapmış olduğu toplantıda incelenmiş olup, etik açıdan uygun bulunmuştur.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Prof. Dr. Vural GÖKMEN
Rektör Yardımcısı

Bu belge güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu: 90B3334B-FDF4-4086-9D8E-F004EE6F3877
Adres: Hacettepe Üniversitesi Rektörlük 06100 Sıhhiye-Ankara
E-posta: yazimd@hacettepe.edu.tr İnternet Adresi: www.hacettepe.edu.tr Elektronik
Ağ: www.hacettepe.edu.tr
Telefon: 0 (312) 305 3001-3002 Faks: 0 (312) 311 9992
Kep: hacettepeuniversitesi@hs01.kep.tr

Belge Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/hu-ebys>

Bilgi için: Duygu Didem İLERİ

Bilgisayar İşletmeni

Telefon: .

