

# Türk Kültüründe At Arabas (At Arabaları'nın Dili)

Yard. Doç. Dr. İbrahim ULUSAN / ANKARA

**Özet:** Türkler tarih sahnesinde atlara olan ilgileri ve at yeti tirici özellikleriyle tanınırlar. Türkler, ko um takımlarını, üzengi, e er ve dizgini ke federek ata binmek ve ona hakim olmak sayesinde hızlı bir nakil ve muharebe aracı elde etmişlerdir. Dolayısıyla, Türklerin bu at sevgisi, atlı araba kültürünü de beraberinde getirmiştir.

At ile birlikte araba da Türklerde kullanılmaya başlanmıştır. M.Ö.IV.yüzyılda Türkler arabayı kesinlikle kullanmışlardır. Ouz Destanı'nda ka nının kullanılmasından de il, bizzat icadından bahsedilmektedir.

Araba, Türk kültürü içinde çe itli gelişmeler göstermiştir. Araba, ka nı, fayton isimleri zaman içerisinde 'atlı araba' için kullanılmıştır. Ancak günümüzde artık teknoloji karşısında at arabaları sadece, süs aracı olarak kullanılmaktadır. Faytonlar, turistik mekânlarda kullanılmakla beraber, at arabası ve ka nıların artık minyatürleri yapılmaktadır. Günümüzdeki at arabası ustaları da, gelişen teknoloji karşısında kaybolmakta olan sanatlarını, minyatürlerini yaparak devam ettirme gayretindedirler.

**Anahtar kelimeler:** At, araba, at arabası, ka nı, fayton, Türk kültürü.

## Giriş

Türklerin atlara olan ilgisi bilinmektedir. Türkler göçebe Orta Asya halkları soyundan gelirler ve tarih sahnesinde at yeti tirici özellikleriyle yer almaktadırlar. Çinliler Türklerden bahsederken, 'Hayatları atlarına bağlıdır' derler. Eski Türkçe metinlerde ve Çin ve Arap kaynaklarında, Türklerin antik çağlarda at yeti tiriciliği ile ulaşımları ve yeti tirdikleri atları komşu ülkelere satarak geçimlerini kazandıkları anlatılmaktadır (Esin 2002: 125). Ka garlı Mahmud, *Dîvânü Lügati't-Türk'de* "At Türk'ün kanadadır" demektedir (Sümer 1983: 1). Batılı yazarlardan Sidonius'a göre, 'at, ba ka bir kavmi sadece sırtında taşıyor, fakat Hun kavmi at sırtında ikamet eder' (Németh 1962: 91). Avrupalılar Hunları 'ata yapılmış kavimler' diye adlandırmışlardır (Ögel 1988: 80). Hatta Türklerin atlara

---

\* Celal Bayar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi / MANİSA

olan sevgisi, at-insan ili kisini ve insanın ata ba lılı nı göstermesi bakımından defin törenlerinde kendini göstermektedir. Türklerde ölen kişilerle birlikte gömülmü tür (Çınar 1993: 29). 7-10.yüzyıl Bizans kaynakları da, ‘Türkler sanki at üstünde do mu lardır, yerde yürümesini bilmezler’ demektir (Kafeso lu 1986: 209). Bu sebeptendir ki Orta Asya’da ya ayan Türkler, bazı ara tırmacıların “at kültürü” diye adlandırdıkları bir ya am biçimi sürdürmü lerdir ( .Turan 2000: 238).

Araba ise, Çinli ve batılı arkeologlara göre M.Ö.2000- 800 yılları arasındaki Bronz Devri’nde üreilmeye ba lanmı tır. Çin kaynaklarında araba ile ilgili kayıtların ortaya çıkı ı da çok erkendir. Fal kemikleri üzerinde kaydedilen kayıtlar üzerinde araba anlamına gelen (che) sözcü ünün bulunması Shang devrinde (M.Ö. 16.-11.yüzyıl) Çin’de arabanın varlı nı ortaya koymaktadır.

üphanesiz eski arabaların sadece Çin’de imal edildi i söylenemez. Amerikalı Mc Govern, eski devirlerde Mezopotamyalıların tekerle i icat ettiklerini, çok

dü mana kaptırmamak için daha güvenliydi (Gumilëv, 2002: 112). Hun göçebe hayvancılı ı oldukça geli mi oldu undan, bu hayvanlar yüklerini de ta ımaktaydılar. Nitekim kayalar üzerinde çizilmi olan resimlerde Hunların atalarının üzerinde 'kum denizini' geçtikleri 'gemi' ye benzer bir suret tasvir edilmi tir. Bu atlar tarafından çekilen tekerlekli, kapalı bir araba resmidir. Burada beygir suretinin yapılması böyle bir arabanın binek atları için oldukça a ır oldu unu göstermektedir. Bu yeterli olmamakla birlikte, inandırıcı bir tasvirdir (Gumilëv, 2002: 46-47).

Kaynaklara ve arkeolojik kalıntılara bakıldı ında araba Hunların askeri ve günlük ya amlarında çok önemli bir yer tutmaktadır. Hunlar arabayı günlük hayatta ve askeri amaçlı olarak da nakliye ve ula ımda sıkça kullanmı lar- dır. Sadece araba yapmakla kalmamı lar, ok, yay, çadır ev, tahta çit ve tabut yapma i lerinde de usta idiler. ç Mo olistan'daki Daqing Da ı ile Hexi koridoru ve çevresi, o devirde Hunların a aç e ya yapımı için çok önemli- dir (Jiang Yingliang 1990: 1/118). Çin Yıllıkları'nda da Hunların araba yapıp kullandıkları çok açık bir ekilde belirtilmektedir. Mesela, M.Ö.8 yılında Çin hükümdarı'enli bir yekeroliönem( i)TJ/TT3 1 T113.2186 0 TD0 Tc0 Tw

Asya atlarının uzun, büyük gövdeleri ve düz sırtlarıyla, araba atlarına benzediği görülmektedir. Hun araba atları ünlüdür (Esin, 2002: 140). Nitekim, bir Çin kaynağında, Mete'nin bir mektubunda Çinlilere dostluk sembolü olarak bir adet deve, iki adet binek atı ile birlikte sekiz tane de araba atı gönderdiği belirtilmektedir (Sı 1992: 2896). Demek ki, araba atları binek atlarından farklıdır. Bu da arabanın Türklerde kullanıldığını göstermektedir. Çinlilerin kullandıkları savaş arabaları zamanla değerini kaybetmiştir. Çünkü Türk ve Mo kavimlerinin süratli atlı birliklerinin savaş taktikleri karşısında Çinliler bu taktikleri benimsemiştir. Savaş arabaları ile başlayan bu araba kullanma sevgisi, köylü ve çiftçilerce de benimsenmesi olmalıdır. Ancak araba köylü ve çiftçilerden önce, göçer evliler için daha çok gereklidir. Büyük Hun İmparatorluğu'ndan itibaren "Ev-araba" düzeni ile kararlaştırmaktayız. Bu düzen araba üzerine oturtulmuş keçe bir çadırıdır. Böylece, istedikleri yere, evce göçme mümkün olmaktadır. Bu sebeple Çin kaynakları, Göktürklerin ev yerine kullanılan keçe arabalarından bahsetmektedir (Ögel 1978: 391-393). Ayrıca Göktürk Kitabeleri'nde adı geçen bir Türk kavmi olan Kurıkan Kavmi'nde de iki tekerlekli, üzerleri kapalı ve atlar tarafından çekilen arabaların kullanıldığını bilinmektedir. Bu iki tekerlekli arabalar, Uygurların ataları olan Kao-ch'e'leri, yani yüksek tekerlekli arabaları olan kavmi hatırlatmaktadır. Ayrıca Kurıkan resimlerinde atlar ve köpeklere çekilen kızak kabileleri de görülmektedir. Kızakların üzerinde aynen arabalarda olduğu gibi keçelerle örtülmüş tür (Ögel 1988: 202,204). Uygurların kullandıkları yüksek tekerlekli arabalarından dolayı, Çinliler tarafından kendilerine "Kao-ch'e" (yüksek arabacılar) denilmiştir. Göç veya savaş sırasında bu arabalarına çok güvenmişler ve barınma zamanında da bu arabalarını ev olarak kullanmışlardır (Zi 1989: 14; Ögel 1988: 6/38, 174). Kao-ch'e'ler, Doğu Türkistan'daki Tanrı Dağları ile Altay Dağları gibi önemli bölgelerde yayılmışlardır. Dolayısıyla, bu bölge sınırları içinde yer alan kaya resimlerinde mutlaka kendilerine ait araba ile ilgili izler bırakmışlardır. Çinli arkeologlar ve tarihçiler Tanrı Dağlarının güneyi ile kuzeyi, Çin Moğolistan ve Ningxia eyaletlerinde çok sayıda araba ile ilgili kaya resimleri bulmuşlardır. Doğu Türkistan, Çin Moğolistan'daki Yinshan Dağları, Ningxia'daki Helan Dağları, Moğolistan Cumhuriyeti'ndeki Hangai Dağları, Altay Dağları ve Kazakistan Cumhuriyeti sınırlarında arabalarla ilgili kaya resimleri bulunmuştur. Fakat bunlar Kao-ch'e'lerin yaptığı arabalardan farklıdır. Çinli tarihçi Sui Beihai bu tür arabaların Hun tarzı olduğunu inanmaktadır. Ayrıca Doğu Türkistan'ın bir çok yerinde bulunan atların çektiği arabaları tasvir eden kaya resimlerinin belli başlıları Hun tarzındadır. Bu nedenle Altay, Bali ve Kuluk dağları civarındaki atla çekilen arabaların tasvir edildiği kaya resimleri Hun tarzındadır. Bu kaya resimleri-

nin bir tarafında da koyun, yılan, keçi, geyik, sı ır ve kurt resimlerine de rastlanmaktadır Birer çift halinde tasvir edilen bu hayvanlar Hun kültürünün karakteristik özelliklerini ta ıtmaktadırlar. (Beihai 1994: 524,530,531).

Çinliler atı sadece sava arabasında kullanmayı bildiklerinden, ba langıçta kendilerine bir kasırga hızıyla çarpan ve kaybolan Hun atlarına kar ı ne yapacaklarını a ırmı lar, daha sonra bu dü manı ancak kendi sava vasıtalarıyla ve usulleriyle yenebileceklerini anlamı lardır. Dolayısıyla Çinliler de tıpkı rakibi olan Hunlar gibi ata binmi tir (Lıgeti 1986: 41-43). Çin vesikalarına göre, Hunlardan önceki Çin'in kuzey kavimleri atlı muharebe yöntemlerini bilmiyorlardı ve Çinliler de sadece atı sava arabasında kullanıyorlardı. M.Ö.IV.asra kadar Çin'de Hun atlı kültürü bilinmiyordu. Asya Hunlarının sava hayatının ana unsuru ise at idi. Böylece Uzakdo u'nun ilk büyük atlı göçebe kavmini Hunlar olu turmu lardır (Németh 1962: 37-38; Kafeso lu 1986: 209). Türkler (Hunlar) ko um takımlarını, üzengi, e er ve dizgini ke federek ata binmek ve ona hakim olmak sayesinde hızlı bir nakil ve muharebe aracı elde etmi lerdir. Çinliler ise atı sadece sava arabasına ko mayı biliyor, Türkler kar ısında ba arı sa layamıyorlardı (O.Turan 1979: 189).

Orta Asya'da eskiden beri kullanılmakta olan iki türlü arabanın bulundu u bilinmektedir. Biri sürücünün arkaya oturup dizginle idare etti i Hârizm ve Ka gar arabası, di eri ise sürücünün at üzerine binip kısa gem ile idare etti i Türkistan ve Hokand arabasıdır. bn Battûta Kırım'da halkın dört tekerlikli at, öküz ve deve ile çekilen bir araba kullandı ını bildirmektedir. bn yâs ise arabanın Osmanlı Türkçesi'nden Arapçaya geçti ini , deve, at, öküz gibi hayvanlar tarafından çekilen tahtadan yapılmı tekerlikli bir vasıta oldu unu yazmaktadır. Aynı yazar ayrıca Yavuz Sultan Selim'e kar ı sava an Memlûklü ordusunda darpzen ta ıyan ve öküzlerle çekilen yüz kadar tahta arabanın bulundu undan bahsetmektedir ( p ırlı 1991: 242-243). Ayrıca önemli bir konu da araba kelimesinin Türkçe'den di er dillere geçmi olmasıdır. Mesela, Ruslar "arba" demi lerdir (Azerbaycan-Sovyet Ansk. 1976: 378).

Osmanlılarda araba ise, özellikle Lale Devri'nde stanbul'da çok süslü arabaların yapılması ve yaygın bir ekilde kullanılması ile ortaya çıkmı ve önem kazanmı tir. Fransız asilzadeleri taklit edilerek zarif binek arabaları yapılmı tir. Mesela, III.Ahmet'in o ullaharının sünnet dü ününde ehzadeleri sünnet yerine götür en araba altı at ile çekilen bir saray koçusu olup içerisi mükemmel bir ekilde dö eli ve altın yaldızlıydı.

Ayrıca XVIII.yüzyılın tanınmı müellifi d'Ohsson Osmanlı toplumunda arabanın kullanılı ı hakkında bilgi vermektedir. Ona göre, XVIII.yüzyıl

sonlarında bütün imparatorlukta arabanın kadınlı-erkekli binildi i tek eyalet Eflâk-Bo dan idi. Di er bölgelerde ise arabaya sadece kadınların bindi ini, erkeklerin ise arabayı bir rehavet sembolü saydıklarını, erke in binece i tek vasıtanın at oldu una inandıklarını kaydeder ( p ırlı 1991: 243-244).

Osmanlı döneminin stanbul'unun hayvan ko ulu ilk arabası, iki öküzün çekti i *koçu* idi. 18.yüzyılda Avrupa ile beraber Osmanlı Devleti'nde de genel bir aydınlanma ve yükselme olmu tur. Bunun sonucunda ta ima araçlarında çizgileri daha rafine, renkleri ve süslemeleri daha zengin bir araba tipi olan *Katipodası* toplumda kullanılmaya ba lanmı tir. 19.yüzyılın son çeyre inde de Avrupa'dan ithal, iki yanı açık, üstü arkadan körüklü iki ki ilik *fayton*lar; onların dört ki ilik, kar ılıklı iki kanepeli ve ön ile arkadan iki körüklü, üstü kapanan tipi olanlar *landon*lar ve her yanı ah ap yapım, kapalı, yan pencereleri camlı, kutu biçiminde dik, iki ki ilik atlı arabalar olan *kupalar* sosyal hayata girmi tir. Ayrıca, *koçuya* göre daha kısa boylu ve daha alçak, perdeli bir araba tipi olan *talikalar*, Avrupalı mı beylerin kendilerinin kullandıkları, Viyana'dan, Paris'ten ithal, parlak metalik renkli, karoserli, tek at ko ulu, yan yana iki ki i alabilen *kabriyole*ler de di er at arabası türleri olarak kullanılmı lardır (Gülersoy 1993: 289-290).

stanbul'da ehir içi ula mında binek arabası kullanılması oldukça yakın dönemde ba lamı tir. Araba kullanımının artması üzerine arabacılarında artması do al bir sonuç oldu undan, II.Mahmud döneminde çıkarılan 1826 tarihli bir htisap A alı ı Nizamnamesi ile yolcu ta imacılı ı yapan arabacılar bir esnaf toplulu u olarak dü ünülmü tür. Arabacılar için bu nizamname ile bir düzenleme yapılmı tir. Ancak 20.yüzyılın ilk yarısında otomobilin yaygınla ması atlı binek arabalarının önemini kaybetmesine sebep olmu tur. Dolayısıyla arabacılar da esnaf olma niteliklerini kaybetmi lerdir. Yük arabacılı ı 1950'li yılların sonuna kadar varlı mını korumu , ancak onlarda artan motorlu araç trafi i kar ısında ehir içinde yük ta imaları yasaklanınca tarihe karı mı lardır ( stanbul Ansk 1993: 287-288).

Avrupa'dan gelen ve 1825'e kadar sadece hükümdarlar tarafından kullanılmasına izin verilen faytonları ise, bu tarihten sonra saray ileri gelenlerinin ve devlet erkanının da kullanmasına izin verilmi tir. II.Mahmut arabaya binmeyi adet haline getiren ilk Osmanlı Padi ahı olmu tur ( p ırlı1991: 244). Faytonlar Sultan Abdülmecid devrinde konak ve saray arabası olarak kullanılmı tir. Sultan Abdülaziz döneminde ise kira faytonları kullanılmı tir. Abdülaziz'den sonra Osmanlı Padi ahları, sadrazamlar, nazırlar törenlere özel faytonlarla katılmı lardır. Padi ahın dört atla ko ulan arabası en muhte em faytondu ve buna "saltanat arabası" denilmekteydi. Faytonlar dönemin kültürünü, sanatını etkilemi , edebiyata bile konu olmu tur<sup>1</sup>.

Aslı Fransızcadan, Phaeton ve körüklü açık araba ( emseddin Sami 1989: 980) anlamında olan faytonlara II.Abdülhamid zamanında kadınların binmesi yasaklanmıştır. İstanbul faytonları ilk zamanlarda oldukça süslü, pırıl pırıl arabalar, fayton sürücüleri de çehresi güzel, süslü kıyafetler giyen kişilerdi. Ancak zaman içinde bu durum değişti ve faytonların çoğu eski, sürücüleri de pejmürde bir hale geldilerdir<sup>2</sup>.

ki atla çekilen, üstü körüklü ve karlıklıklı iki kişiden dört kişilerin oturabildiği binek arabası olan faytonlar, şehirlerde otomobil ve belediye otobüslerinin yaygınlaştığı 1960'lı yıllara kadar kullanılmıştır ( pırlı 1991: 245).

Türklerin araba kültürü içerisinde “kayın”ın da ayrı bir yeri vardır. Türk Mitolojisinde, ‘ateşin, tuzun, kayınının Türkler tarafından bulunduğuna’ dair belgeler mevcuttur. Kayın iki tekerlekli bir arabadır. Nitekim Uygur kitaplarında, bir taşıma vasıtası olarak araba için, kanglı kölük kullanılmıştır. Yine at arabası için de kanglı kullanılmıştır. Bundan, bu çağda kayınının bir at arabası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Kayınıyı süren ‘arabacı’ ise ‘kanglıcı’ idi. Bu arabaların yük hayvanlarının gittiği yolu kullanması zor olduğundan, arabalar için bir ‘araba yolu’ gerekliydi. Eski Uygur belgelerinde ise bu yol kanglı yolu olarak geçmektedir. Savaş arabaları ise eski Türklerde görülmemiştir. Çünkü bunlar ağır ve hantal idi. Oysa Türklerin savaş tekniği, esnek ve dinamikti. Sadece ordunun azlığı ile diğer ihtiyaçlarını taşımak için büyük arabalar kullanılmıştır. Osmanlı Türkleri zamanında da bu kelime kayın ekline dönüşmüş tür (Ögel 1978: 410-411) ve kayın kelimesi Anadolu’da at arabalarından farklı olarak sadece ağır tekerlekli öküz arabaları için kullanılmıştır<sup>3</sup>.

Kayın, Asya’da milattan önceki yıllarda hatta IV.yüzyılda bile bilinmektedir. Bir çok Asya mezarlarında tekerlekli arabalar dikkati çekmektedir. Bazılarındaki at iskeletlerinin durumlarından, bunların Türk defin geleneğine ait olduğunu sonucuna varılmaktadır. M.Ö.IV.yüzyılda Türkler arabayı kesinlikle kullanmışlardır. Oğuz Destanı’nda da kayınının kullanılmasından dolayı, bizzat icadından bahsedilmektedir. Destan’da kayınının icadının belirtilmesi, Türklerin atı çok eski çağlardan beri bilmelerinin yanında arabayı da tanıdıklarını göstermektedir. Oğuz’un Kanklı diye ad verdiği kavim, Türk tarihinde önemli bir yer tutar. Çin kaynaklarında da Semerkant civarında oturan kavmin adı ‘Kangcü’ olarak geçmektedir. Bu kelimenin anlamı ‘arabacılar’dır. Daha sonraları da göçebelikten yarı göçebeliğe geçtikte artık arabalar daha çok kullanılmaya başlanmıştır (Baykara 1997: 248). Destan’da arabanın icadı ile ilgili bilgileri ulaşılmaktadır: “Çürçet Kayınla yapılan savaşta o kadar fazla ganimet ele geçirilir ki, onları taşımak için at, katır ve öküz az gelir. Bunun üzerine Oğuz’un askerleri arasında bulunan tecrübeli ve akıllı bir er, Barmaklı Çosun

Billig bir araba yapar. Cansız ganimetleri arabaya koyarlar. Ön tarafa canlı ganimetleri koyarlar. Böylece ele geçirilen canlı ve cansız ganimet ta nını olur. O uz bu arabayı icat eden ere de iltifat eder, bey yapar ve Kangalu (Ka nılı) adını verir” ( Kaplan 1979: 36-37).

Artık antikacılar da ve turistik mekanlarda yada dinlenme tesisleri gibi yerlerde görebildi imiz ka nıların Türk kültürü içinde ayrı bir yeri vardır. Fazıl Hüsnü Da larca’nın, Elif ve ka nısının hikayesini anlattı ı “Mustafa Kemal’in Ka nısı” adlı iiri Milli Mücadele döneminin simgesi olmu tur.

### **Günümüzde At Arabalar**

Günümüzde ise çiftçili in a ır bastı ı köylerin çok azında görebildi imiz at arabaları, teknoloji kar ısında varlıklarını sürdürememi lerdir. Bazı çiftçiler yada seyyar satıcılar tarafından az da olsa kullanılmakta olan at arabaları da teknolojiden nasibini almı tır. Özellikle eski otomobil lasti i takılarak onlar da zamana uyduklarını göstermi lerdir.

At arabalarında tahta tekerlekleri dı nda artık kullanılmayan bir ba ka özellik de üzerlerindeki resimlerdir. Bu resimler pek çok duygu ve dü ünceyi ifade etmektedir. Kullanılan resimler, figürler, motifler Türk kültürünün bir parçasıdır.

Buna en güzel örnek, ‘araba ressamı’ olan Bursalı Enver Ertaban’dır. Enver Usta’nın tuvali arabanın tahtalarıdır. Tuvalinin konuları ise, do anın bin bir güzelli i, çiçekler, böcekler, ku lar, da lar, ovalar ve denizlerdir. Enver Usta için boyamada en zevkli an resimlemektir. O’na göre, yollar asfalt olalı ne at arabası kaldı ne de onların tıkdırları... Asfalt icat olmu , Enver Usta’nın i leri bozulmu (Yazıcı, 1993: 32-33).

“*Arnavut Kaldırımları söküleli beri, tahta tekerlekler ve nal sesleri yitti gitti toprağın derinliklerinde, Ama herşeye rağmen, sevdalar, umutlar, özlemler dile geliyor ‘Araba ressamı’nın tuvalinde...*”<sup>4</sup>. Yine Ku adası, Davutlar, De irmen mevkiinde çevre düzenlemesi olarak kullanılan bir arabada deniz, gemi, tekne resimlerini tuvaline konu olarak i leyen bir ba ka araba ressamı da eserine ‘boyacı Hasan im ek’ imzasını atmı tır.

Ku adası’nda süsledi i bir at arabası kullanılan Manisa-Akhisar’lı Hasan im ek, at arabalarına uyguladıkları resimlerin “süsleme sanatı” olarak nitelendirildi ini, kendisinin bildi i kadarıyla en az yüz yıldır aynı yöntemin kullanıldı nını, sadece bu at arabası süsleme sanatının yöresel bazı farklılıklar gösterdi ini ve ayrıca Akhisar’ın yaylı at arabalarının (Akhisar Yaylısı) çok ünlü oldu unu ifade etmektedir ( im ek 31.05.2003). Akhisarlı ustaların kendi bölgeleriyle ilgili önemle üzerinde durdukları bir ba ka konu da, en eski ustaları olan Enver Kırkıkı lu ismidir. Enver

Usta, sava zamanında cepheye giderek top, yük arabalarının tamir i le riyle u ra mı tır (Güler im ek: 31.05.2003).

Artık süs aracı olarak kullanılan arabalar dı nda kullanılanlarda bu uygu lama kalkmı tır. Çünkü at arabalarında resimlerin yapılabilce i yan tahta bölümler kullanılmamaktadır. Yan tahtaları bulunmayan, sadece bir tahta parçasına eski dört tane otomobil lasti i takılmı bir at arabası günümüzdeki kültür-medeniyet (!) etkile iminin bir göstergesidir.

At arabalarının teknoloji kar ısında kaybolmaya ba laması ile birlikte araba ustalarının da i leri kaybolmu tur. Konya'nın Ak ehir lçesi'nin tek at araba ustası olan Hüseyin Do ancı ve Afyonlu Yılmaz Baytürk buna en iyi örnektir. Yılmaz Usta Afyon'da at arabası yapan üç ki i kaldı nı, Hüseyin Usta ise at arabalarını sadece turistik oteller ve evlerin ark kö eleri ve parklar için minyatür at arabaları yaptı nı biraz da sitemle ifade etmektedirler<sup>5</sup>.

Yine, Manisa'nın Akhisar lçesi'nde at arabası ustalarından Hüseyin Akar, Akhisar'da da artık bu i i yapan 3-4 tane usta kaldı nı, kendisinin 1953'den beri bu i i yaptı nı ifade etmektedir. Hüseyin Usta'ya göre, 4-5 sene içinde artık bu meslek de yok olacaktır. Çünkü orijinal at arabalarının sayısı gittikçe azalmaktadır. Çiftçilerden, köylülerden toplanan at arabaları tükenince, bu arabaları restore etme i i de bitecektir. Ayrıca Hüseyin Usta, talya'ya at arabası, spanya'ya da at arabası tekerleklerinden yapılan oturma bankları gönderdiklerini belirtmektedir. Hatta spanya'ya gönderilen oturma bankları için orijinal tekerleklerin bulunamadı ndan, marangozlarının artık burada devreye girdi inden bahsetmektedir. Hüseyin Usta'ya göre, bundan sonraki nesiller at arabası ve ka nıyı kendi ül kemizde de il, yurtdı nda görüp tanıyacaklardır (Akar, 31.05.2003).

At arabası ustalarının bu sitemine tatmin edici bir cevap vermek belki güçtür. Ancak Bursa'da açılan "Tofa Anadolu Arabaları Müzesi" ile, Asya'da binlerce yıl önce dönmeye ba layan çok basit bir ah ap tekerle in Anadolu'daki öyküsü aktarılarak, 'yeni ustaların eski ustalara te ekürü' ekinde kendini göstermesi ustalarımızı bir nebze de olsa memnun edebilir<sup>6</sup>. Adı geçen müzede Balıkesir öküz arabası, Tokat ka nısı, Bursa öküz arabası, Akhisar öküz arabası, Konya çarklısı, Sivas at arabası, Eski ehir Tatar arabası, stanbul çarklısı, fayton, top arabası gibi Anadolu'ya ait araba çe itlili i görülebilmektedir<sup>7</sup>.

Günümüzde ise at arabaları ço unlukla benzin istasyonları, dinlenme tesisleri, lokanta ve turistik yerlerde geceleri de ı ıklandırılarak bir süs aracı olarak kullanılmaktadır. Yine, tekerlekleri kullanılarak oturma bankları yapılmaktadır ve antikacılarıdaki yerini almı tır. Ayrıca at araba-

larının tekerlekleri bile artık tek başına süs aracı olarak kullanılır olmuştur. Bu tekerlekler avize olarak da kullanılmaktadır. Ayrıca minyatür at arabalarının yanında minyatür karnajlarında çok fazla yapıldığını görmekteyiz. Orijinal karnajlar da süs aracı olarak kullanılmakta ve at arabaları gibi antikacılarda satılmaktadırlar. Faytonların minyatürlerini süs aracı olarak henüz görmemekle birlikte, faytonlar turistik mekanlarda bir gezi aracı olarak kullanılmaktadır.

## Sonuç

Atın ehlile tirilmesi, at ile birlikte arabanın da kullanılmasını sağlamıştır. Yani atın ehlile tirilmesi arabayı uygarlık tarihine kazandırmıştır. Bu gelişme de dünya üzerindeki toplumların birbirlerini tanımalarına ve kültür alışverişinin artmasına sebep olmuştur. Kuşkusuz bunda, 'at'ı uygarlık tarihine hediye eden Türklerin payı ve önemi büyüktür.

At ve araba kullanılmasını, ve bunları kullanan milletleri, evrensel, tarihi bir grup olarak telakki etmek gerekmektedir. At ve araba kullanan kavimler ve onlarla birlikte hareket edenler, ilk ortaya çıkışlarından günümüze kadar cihan tarihini meydana getirmişlerdir. At ve araba ile hareketin bir başlıca önemli tarafı da, uzak gibi görünse de kültür sahaları üzerinde bile etkili olmasıdır. Böylece eski Türk kavimlerinin atı ehlile tirmek suretiyle başardıkları bu büyük tarihi olay, felsefenin, dinin, metafizik in en yüksek sahalarını etkilemiştir (Rüstow 1943: 858-859). Çünkü Türklerin tarih sahnesinde dünya nizamı ve cihan hakimiyeti davası ile çıkışlarında da ilk etkenin manevi deyim, göçebe hayat şartlarının ve askeri gücün rol oynadığı, bunun sonucunun da maddi gücü geliştirdiği kuşkusuzdur. Bu maddi sahada da ilk göze çarpan unsur 'at' olmuştur (O. Turan, 1979, 188). Ayrıca, Türklerin oluşturdugu kültür ve medeniyetin ilk döneminde at, merkezi bir rol oynamıştır. Atın binek hayvanı olarak ehlile tirilmesi, süratli ve pratik oluştugu geniş ufuklara hükmetme fikrini güçlendirmiştir. Atın ehlile tirilmesi insanlara hareket özgürlüğü sağlamış, birbirinden habersiz ya da insan topluluklarının ilgisiz kurmalarına vesile olmuş, böylece kültür alışverişinin yaygınlaşmasına, medeniyetlerin gelişmesine etki eden bir varlık olarak tarihteki yerini almıştır (Çınar, 1996, 203-205). Türkler tarafından yetiştirilen at, bütün kültüre yön veren önemli bir etken olmuştur. Eğer at ehlile tirilmemiş olsaydı eskiçağ ve erken ortaçağın büyük ölçüdeki kavimler göçü meydana gelemeyecekti (Rásonyi 1971: 51). Ünlü kültür tarihçisi W. Koppers'e göre, atın ehlile tirilmesi ile elde edilen başarı, kavimlerin ve diğer kültürlerin gelişmesinde olağanüstü sonuçlar doğurmuştur. Dolayısıyla, büyük devlet esası için

gerekli artlar ancak bu sayede ortaya çıkabilmi tir (Türk Dünyası El Kitabı 1992: 189-190; Kafeso lu, 1986, 208).

Yine Rüstow'a göre, " atın ehliyle tirilmesi de binicili in ke finden en had siyasi ve içtimaî meseleye kadar giden had, cihan tarihine ait inki af çizgilerin en ehemmiyetlisidir. Bu hattın tarihten önceki ba langıcında atı ehliyle -tiren ve ilk biniciler olan Türkler bulunuyor. Hattın zamanımızdaki ucunda ecdatlarının bu erefli mirasından do an ve istikbali tayin eden problemi pek iyi kavramı olan yeni Türkiye bulunuyor" (Rüstow 1943: 863).

## Aç klamalar

- <sup>1</sup> Arif Can Güngör, "Eski stanbul'un Sevda Arabası 'Fayton' ", [http:// mitglied.lycos.de/ arifoktay/ekler/skylife/sklife\\_2/ fayton.htm](http://mitglied.lycos.de/arifoktay/ekler/skylife/sklife_2/fayton.htm).
- <sup>2</sup> Re ad Ekrem Koçu, "Fayton", [http://ar iv.hurriyetim.com.tr/istanbul/turk/99/04/23/isthab/23ist.htm](http://ariv.hurriyetim.com.tr/istanbul/turk/99/04/23/isthab/23ist.htm).
- <sup>3</sup> Tülin Dizdaro lu, "Solun Renkler: Son Ka nılar", [http://www.fotografya.gen.tr/issue-13/s\\_renkler/t\\_dizdaro lu.html](http://www.fotografya.gen.tr/issue-13/s_renkler/t_dizdaro_lu.html).
- <sup>4</sup> Erdal Yazıcı, "Bir Yaprak Dökümü Öyküsü (Kaybolan Zanaatler)", [http:// www.fotografya.gen.tr/issue-14/E\\_yaziciindex.htm](http://www.fotografya.gen.tr/issue-14/E_yaziciindex.htm).
- <sup>5</sup> <http://www.aku.edu.tr/duyuru/gazete30/S4.html> ; [http://www.merhabagazetesi.com.tr/ar iv/2002/09/09/g11.htm](http://www.merhabagazetesi.com.tr/ariv/2002/09/09/g11.htm).
- <sup>6</sup> "Yorgun Tekerlekler", [http:// www.milliyet.com.tr/2002/07/21/sanat/san02.html](http://www.milliyet.com.tr/2002/07/21/sanat/san02.html).
- <sup>7</sup> Memduh Ta lıcalı, "Bursa'da ARABA'nın Tarihine Yolculuk", <http://www.ekolife.net/sayfalar/araba.htm>.

## Kaynaklar

- AKAR, Hüseyin; GÜLER, Faik; M EK, Hasan, 31.05.2003 tarihli görü meden. "Araba", (1949), *M.E.B. Türk Ansiklopedisi*, c.3, Ankara.
- "Araba", (1976), *Azerbaycan-Sovyet Ansiklopedisi*, c.1, Bakü.
- "Arabacılar", (1993), *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c.1, stanbul.
- BAN, Gu, (1992), *Han Shu (Han Hanedanı Kitabı)*, c.XI, bölüm.94-c.XI, bölüm.87-B, Zhonghua Yayınevi, Pekin. ( Çince kaynakların çevrilmesinde yardımını esirgemeyen, Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü'nde Ara tırma Görevlisi Eyüp Sarıta 'a te ekkür ederim).
- BAYKARA, (1997), Tuncer, *Türk Kültürü Araştırmaları*, Akademi Kitabevi, zmir.
- BE HA , Su, (1994), *Xinjiang Yanhua (Doğu Türkistan Kaya Resimleri)*, Do u Türkistan Güzel Sanatlar ve Foto rafçılık Yayınevi, Urumçi.
- ÇINAR, Ali Abbas, (1993), *Türklerde At ve Atçılık*, Kültür Bakanlığı yay., Ankara.
- ÇINAR, Ali Abbas, (1996), *Türk Dünyası Halk Kültürü Üzerine Araştırma ve İncelemeler*, Mu la Üniversitesi Matbaası, Mu la.

- EBERHARD, Wolfram, (1995), *Çin Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yay., 3.baskı, Ankara.
- ES N, Emel, “Türk Sanatında At”, (2002), *Türkler*, c.4, Yeni Türkiye Yay., Ankara.
- GUM LËV, Lev Nikolayeviç, ( 2002), *Hunlar*, (çev.D.Ahsen Batur) , Selenge yayınları, stanbul.
- GÜLERSOY, Çelik, “Arabalar”, (1993), *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c.1, stanbul.
- P RL , Mehmet, “Araba”, (1991), *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, c.3, stanbul.
- ZG , Özkan, (1989), *Çin Elçisi Wang Yen-Te'nin Uygur Seyahatnamesi*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara.
- J ANG Y NGL ANG , (1990), *Zhongguo Minzu Shu (Çin Milletler Tarihi)*, c.1, Millet Yayınları, Pekin.
- KAFESO LU, brahim, (1986), *Türk Milli Kültürü*, Bo aziçi yay., 4.baskı, stanbul.
- KAPLAN, Mehmet, (1979), *Oğuz Kağan Destanı*, Dergah Yay., stanbul.
- L GET , L., (1986), *Bilinmeyen İç Asya*, (çev.Sadrettin Karatay), Türk Dil Kurumu Yay., Ankara.
- NÉMETH, Gyula, (1962), *Attila ve Hunları*, (çev: erif Ba tav), (bk:Peter Vaczy, Hunlar Avrupa'da; Lajos Ligeti, Asya Hunları bölümleri ), A.Ü. Dil ve Tarih-Co rafya Fak.Yay., stanbul.
- ÖGEL, Bahaeddin, (1978), *Türk Kültür Tarihine Giriş*, c.1, Kültür Bakanlı ı yay., Ankara.
- ÖGEL, Bahaeddin, (1988), *İslamiyetten Önce Türk Kültür Tarihi ( Orta Asya Kaynak ve Buluntularına Göre)*, Türk Tarih Kurumu yay., 3.baskı, Ankara.
- ÖGEL, Bahaeddin, (1988), *Türk Kültürünün Gelişme Çağları*, Türk Dünyası Ara tırmaları Vakfı yayınları, 3.baskı, stanbul.
- RÁSONYI, László, (1971), *Tarihte Türklük*, Türk Kültürünü Ara tırma Enstitüsü Yay., Ankara.
- RÜSTOW, A., “At ve Araba Kullanmanın Tarih ve Sosyoloji Bakımından Ehemmiyeti”, (1943), *II.Türk Tarih Kongresi, (İstanbul, 20-25 Eylül 1937)*, stanbul.
- SI, Maqian, (1992), *Shu Ji (Tarih Kayıtları)*, c.IX, bölüm.110, Zhonghua Yayınevi, Pekin.
- SÜMER, Faruk, (1983), *Türkler'de Atçılık ve Binicilik*, Türk Dünyası Ara tırmaları Vakfı yay., b.y.y.
- EMSEDD N SAM , (1989), *Kâmûs-ı Türkî*, Enderun Kitabevi, stanbul.
- TURAN, Osman, (1979), *Türk Cihan Hakimiyeti Mefkuresi Tarihi*, c.I-II, Nakı lar Yayınevi, stanbul.
- TURAN, erafettin, (2000), *Türk Kültür Tarihi*, Bilgi Yayınevi, 3.baskı, Ankara.
- (1992), *Türk Dünyası El kitabı* c.1, (Co rafya-Tarih), kinci Baskı, Türk Kültürünü Ara tırma Enstitüsü Yay., Ankara.
- YAZICI, Erdal, “Bursa'nın ‘Araba Ressamı’ ”, (1993), *Yaz, İlgi*, sayı.74, stanbul.

## Horse Carts in Turkish Culture (Language Of Horse Carts)

**Assist. Prof. Dr. ayan ULUSAN AH N\***

**Abstract:** Turks are known for their interest and ability in horse riding. Turks found harness, stirrup, saddle and rein used horse as a means of transportation and fig.

Turks, together with horse, began to use 'carts'. In the fourth century B.C. , Turks certainly used carts. O uz Destanı mentions not the use of , but discovery of horse carts.

Carts developed in time in Turkish culture. Cart, (ox-cart with two solid wooden wheels), phaeton were all used exchangeably for 'cart'. However, due to technologies developments, horse carts are used for decoration purposes. Phaetons are used in touristic places. While carts turned into miniature objects that artists produce and sell people who use them for decaration purposes.

**Key words:** Horse, cart, phaeton, Turkish, culture.

---

\* Celal Bayar University, Faculty of Arts and Sciences / MAN SA

## Телеги в тюркской культуре (Язык телег)

Шаян УЛУСАН ШАХИН\*, к.н., доцент

**Резюме:** Тюрки известны в истории своей любовью к лошадям и коневодством. Изобретая упряжь, всаднические доспехи, стремя, уздечку, тюрки приобрели быстрое средство передвижения и военное средство. Таким образом, эта привязанность к лошади у тюрков, способствовала созданию телег. Наряду с лошадью, стали использоваться и телеги. В “Сказании об Огузе” рассказывается об изобретении телеги-кагны. Телега занимает особое место в тюркской культуре. Названия “телега”, “кагны”, “фа тон” в различные времена использовались в качестве названий “лошадиной телеги”. Однако сегодня, в связи с развитием технологии, телега используется лишь как средство декора. Наряду с тем, что фа тоны используются в туристических местах, телеги и кагны занимают место в миниатюрах. Современные мастера телег пытаются продолжить свое искусство, создавая миниатюры.

**Ключевые слова:** лошадь, телега, лошадиная телега, кагны, фа тон, тюрки, культура

---

\* Университет Джелиль Баяра, Факультет естественных и гуманитарных наук - МАНИСА