

# Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)

Yard. Doç. Dr. Şayan ULUSAN ŞAHİN\*

**Özet:** Türkler tarih sahnesinde atlara olan ilgileri ve at yetiştirici özellikleriyle tanınırlar. Türkler, koşum takımlarını, üzengi, eğer ve dizgini keşfederek 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. Oğuz Destanı'nda kağının kullanılmasından değil, bizzat icadından bahsedilmektedir.

Araba, Türk kültürü içinde çeşitli gelişmeler göstermiştir. Araba, kağrı, 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 kağrıların 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, kağrı, fayton, Türk kültürü.

## Giriş

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

---

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

olan sevgisi, at-insan ilişkisini ve insanın ata bağlılığını göstermesi bakımından defin törenlerinde kendini göstermektedir. Türklerde ölen kişiler atıyla birlikte gömülmüştür (Çınar 1993: 29). 7-10.yüzyıl Bizans kaynakları da, ‘Türkler sanki at üstünde doğmuşlardır, yerde yürümesini bilmezler’ demektir (Kafesoğlu 1986: 209). Bu sebeplerdir ki Orta Asya’da yaşayan Türkler, bazı araştırmacıların “at kültürü” diye adlandırdıkları bir yaşam biçimi sürdürmüşlerdir (Ş.Turan 2000: 238).

Araba ise, Çinli ve batılı arkeologlara göre M.Ö.2000- 800 yılları arasındaki Bronz Devri’nde üretilmeye başlanmıştır. Çin kaynaklarında araba ile ilgili kayıtların ortaya çıkışı da çok erkendir. Fal kemikleri üzerinde kaydedilen kayıtlar üzerinde araba anlamına gelen (che) sözcüğünün bulunması Shang devrinde (M.Ö. 16.-11.yüzyıl) Çin’de arabanın varlığını ortaya koymaktadır. Şüphesiz eski arabaların sadece Çin’de imal edildiği söylenemez. Amerikalı Mc Govern, eski devirlerde Mezopotamyalıların tekerleği icat ettiklerini, çok geçmeden de arabayı icat ettiklerini belirtmektedir. O devirlerde Mezopotamyalılar atı çok az biliyorlardı ve bu gibi arabalarda sığır yada eşeği kullanıyorlardı. Mezopotamyalıların arabayı kullandıkları devir, Çin’de Shang devri ile aynı paraleldedir (Beihei 1994: 523-524).

### **Türklerde Atlı Araba Kültürünün Ortaya Çıkması, Kullanılması ve Gelişmesi**

Arabayı “bir hayvan koşma kültürü” (Ögel 1978: 395) olarak da açıklayabiliriz. Ancak, arabanın kullanılmasından önce, hayvanlar ehlileştirilmiş olmalıdır. Hayvanların evcilleştirilmeye başlanması ilk olarak Asya’da başlamıştır. Bu sebeplerdir ki, araba, Asya’da yani hem tekerlek hem de evcil hayvanların görüldüğü bir yerde icat edilmiş olmalıdır (Türk Ansiklopedisi 1949: 3/194). Çin kaynaklarına göre atlı araba M.Ö. 2000 yılında Türkler tarafından kullanılmıştır. Ayrıca Türklerde ‘oturma arabası’ vardır. Bu araba Çin kaynaklarında ‘keçe arabası’ olarak geçmektedir. Bir Türk kabilesi olan Tobalar da da, ‘ilahi bir araba’dan bahsedilmektedir. Buna göre bazı Türk kabilelerinde arabanın dini bir önemi olmalıdır. Çin kaynaklarında geçen, ‘Hunlarda araba yapan ustalar yoktur, çünkü orada herkes araba yapabilir’ kaydı, arabanın Türklerde kullanıldığını göstermektedir (Türk Ansiklopedisi 1949: 3/195).

Hunlar at üretmişler, öküzleri ehlileştirmişler, hatta M.Ö.III.yüzyılda şahinle avlanmayı bile öğrenmişlerdir. Kulübeler (tekerlekli arabalar) kurmuşlardır. Bu kulübeleri (tekerlekli çadırları) kullanıma oldukça elverişliydi. Dondurucu toprak ve taş duvarlara oranla bu çadırlar rüzgar ve soğuğa karşı koruyucu durumundaydı. Ayrıca otağı sökerek daha sıcak bir yere taşıma imkanı vardı. Bunun yanında tekerlekli kulübe, mevcut mal varlığını

düşmana kaptırmamak için daha güvenliydi (Gumilëv, 2002: 112). Hun göçebe hayvancılığı oldukça gelişmiş olduğundan, bu hayvanlar yüklerini de taşımaktaydılar. Nitekim kayalar üzerinde çizilmiş olan resimlerde Hunların atalarının üzerinde ‘kum denizini’ geçtikleri ‘gemi’ ye benzer bir suret tasvir edilmiştir. Bu atlar tarafından çekilen tekerlekli, kapalı bir araba resmidir. Burada beygir suretinin yapılması böyle bir arabanın binek atları için oldukça ağır olduğunu göstermektedir. Bu yeterli olmamakla birlikte, inandırıcı bir tasvirdir (Gumilëv, 2002: 46-47).

Kaynaklara ve arkeolojik kalıntılara bakıldığında araba Hunların askeri ve günlük yaşamlarında çok önemli bir yer tutmaktadır. Hunlar arabayı günlük hayatta ve askeri amaçlı olarak da nakliye ve ulaşımda sıkça kullanmışlardır. Sadece araba yapmakla kalmamışlar, ok, yay, çadır ev, tahta çit ve tabut yapma işlerinde de usta idiler. İç Moğolistan’daki Daqing Dağı ile Hexi koridoru ve çevresi, o devirde Hunların ağaç eşya yapımı için çok önemlidir (Jiang Yingliang 1990: 1/118). Çin Yıllıkları’nda da Hunların araba yapıp kullandıkları çok açık bir şekilde belirtilmektedir. Mesela, M.Ö.8 yılında Çin hükümdarı, Hun Şanyüsü’nden bir yeri istemiştir. Şanyü, bu istek karşısında Hunların batı kesiminde yaşayan ahalinin çadır ve araba yaptıklarını, üstelik bölge halkının buradaki dağa saygı gösterdiklerini, ayrıca bu bölgenin atalarını malı olduğunu, hepsinden önemlisinin de ev ve araba yapmak için halkın ağaç ihtiyacını bu dağlık araziden karşıladıklarını belirterek Çin imparatorunun bu isteğinin kabul etmemiştir (Ban, 1992: XI/3810). M.S. 109 yılında Çin orduları Hunlara saldırdığında keçe çadırlar ve 1000’den fazla araba ele geçirilmiştir. Hun arabaları her ne kadar savaşta kullanılsa da, daha çok otlak bölgelere doğru göçerken bir ulaşım aracı olarak kullanılmıştır. Bu kayıtlar Hunların kesinlikle araba kullandıklarını göstermektedir ( Ban, 1992: XI/3562).

Araba, Çin’de ve Orta Asya’da çok eski çağlardan beri bilinmekteydi. Bazılarına göre Çinliler, arabayı Mezopotamya ile Önasya’dan öğrenmişti. İsa’dan önceki 1450-1050 yıllarında Çin’de hüküm süren Şang sülalesi zamanında, “savaş arabaları” moda olmuş ve Çin derebeyliklerinde de çok yaygınlaşmıştı (Ögel 1978: 391). Çinlilere at besleme kültürü muhtemelen kuzeyden, Türk kavimlerinden gelmiş olmalıdır. At besleme ile beraber savaş arabası şeklindeki araba da Çinliler tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Bu sebeple araba bir Çin icadı değildir. Böylece Çinlilerin kullandığı arabanın kökeninin kuzey, yani Türk kavimleri olduğu söylenebilir (Eberhard 1995: 31). Ayrıca Çin kaynakları büyük türler olan süvari ve araba atlarının ölçülerini vermektedir. Bu da araba için kullanılan atların daha büyük ve güçlü atlardan seçildiğini göstermektedir. Eski dönem Orta

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 kaybetmişti. Çünkü Türk ve Moğol kavimlerinin süratli atlı birliklerinin savaş taktikleri karşısında Çinliler bu taktikleri benimsemiştir. Savaş arabaları ile başlayan bu araba kullanma sevgisi, köylü ve çiftçilerce de benimsenmiş olmalıdır. Ancak araba köylü ve çiftçilerden önce, göçer evliler için daha çok gerekliiydi. Büyük Hun İmparatorluğu'ndan itibaren "Ev-araba" düzeni ile karşılaşmaktayız. 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 kullanıldığı bilinmektedir. Bu iki tekerlekli arabalar, Uygurların ataları olan Kao-ch'e'ları, 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 örtülmüştür (Ögel 1988: 202,204). Uygurların kullandıkları yüksek tekerlekli arabalarından dolayı, Çinliler tarafından kendilerine "Kao-ch'e" (yüksek arabalılar) denilmiştir. Göç veya savaş sırasında bu arabalarına çok güvenmişler ve barış zamanında da bu arabalarını ev olarak kullanmışlardır (İzgi 1989: 14; Ögel 1988: 6/38, 174). Kao-ch'e'lar, Doğu Türkistan'daki Tanrı Dağları ile Altay Dağları gibi önemli bölgelerde yaşıyorlardı. 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, İç Moğolistan ve Ningxia eyaletlerinde çok sayıda araba ile ilgili kaya resimleri bulmuşlardır. Doğu Türkistan, İç 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'ların yaptığı arabalardan farklıdır. Çinli tarihçi Sui Beihai bu tür arabaların Hun tarzı olduğuna inanmaktadır. Ayrıca Doğu Türkistan'ın bir çok yerinde bulunan atların çektiği arabaları tasvir eden kaya resimlerinin belli başlıları Hun tarzındadır. Bu nedenle Altay, Balişın ve Kuluk dağları civarındaki atla çekilen arabaların tasvir edildiği kaya resimleri Hun tarzındadır. Bu kaya resimleri-

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

Çinliler atı sadece savaş arabasında kullanmayı bildiklerinden, başlangıçta kendilerine bir kasırga hızıyla çarpan ve kaybolan Hun atlılarına karşı ne yapacaklarını şaşırılmışlar, daha sonra bu düşmanı ancak kendi savaş vasıtalarıyla ve usulleriyle yenebileceklerini anlamışlardır. Dolayısıyla Çinliler de tıpkı rakibi olan Hunlar gibi ata binmiştir (Lıgeti 1986: 41-43). Çin vesikalarına göre, Hunlardan önceki Çin'in kuzey kavimleri atlı muharebe yöntemlerini bilmiyorlardı ve Çinliler de sadece atı savaş arabasında kullanıyorlardı. M.Ö.IV.asra kadar Çin'de Hun atlı kültürü bilinmiyordu. Asya Hunlarının savaş hayatının ana unsuru ise at idi. Böylece Uzakdoğu'nun ilk büyük atlı göçebe kavmini Hunlar oluşturmuşlardır (Németh 1962: 37-38; Kafesoğlu 1986: 209). Türkler (Hunlar) koşum takımlarını, üzengi, eğer ve dizgini keşfederek ata binmek ve ona hakim olmak sayesinde hızlı bir nakil ve muharebe aracı elde etmişlerdir. Çinliler ise atı sadece savaş arabasına koşmayı biliyor, Türkler karşısında başarı sağlayamıyorlardı (O.Turan 1979: 189).

Orta Asya'da eskiden beri kullanılmakta olan iki türlü arabanın bulunduğu bilinmektedir. Biri sürücünün arkaya oturup dizginle idare ettiği Hârizm ve Kaşgar arabası, diğeri ise sürücünün at üzerine binip kısa gem ile idare ettiği Türkistan ve Hokand arabasıdır. İbn Battûta Kırım'da halkın dört tekerlikli at, öküz ve deve ile çekilen bir araba kullandığını bildirmektedir. İbn İyâs ise arabanın Osmanlı Türkçesi'nden Arapçaya geçtiğini, deve, at, öküz gibi hayvanlar tarafından çekilen tahtadan yapılmış tekerlikli bir vasıta olduğunu yazmaktadır. Aynı yazar ayrıca Yavuz Sultan Selim'e karşı savaşan Memlûklü ordusunda darpzen taşıyan ve öküzlerle çekilen yüz kadar tahta arabanın bulunduğu bahsetmektedir (İpşirli 1991: 242-243). Ayrıca önemli bir konu da araba kelimesinin Türkçe'den diğer dillere geçmiş olmasıdır. Mesela, Ruslar "arba" demişlerdir (Azerbaycan-Sovyet Ansk. 1976: 378).

Osmanlılarda araba ise, özellikle Lale Devri'nde İstanbul'da çok süslü arabaların yapılması ve yaygın bir şekilde kullanılması ile ortaya çıkmış ve önem kazanmıştır. Fransız asilzadeleri taklit edilerek zarif binek arabaları yapılmıştır. Mesela, III.Ahmet'in oğullarının sünnet düğününde şehzadeleri sünnet yerine götürülen araba altı at ile çekilen bir saray koçusu olup içerisi mükemmel bir şekilde döşeli ve altın yıldızlıydı.

Ayrıca XVIII.yüzyılın tanınmış müellifi d'Ohsson Osmanlı toplumunda arabanın kullanılışı hakkında bilgi vermektedir. Ona göre, XVIII.yüzyıl

sonlarında bütün imparatorlukta arabanın kadınlı-erkekli binildiği tek eyalet Eflâk-Boğdan idi. Diğer bölgelerde ise arabaya sadece kadınların bindiğini, erkeklerin ise arabayı bir rehabet sembolü saydıklarını, erkeğin bineceği tek vasıtanın at olduğuna inandıklarını kaydeder (İpşirli 1991: 243-244).

Osmanlı döneminin İstanbul'unun hayvan koşulu ilk arabası, iki öküzün çektiği *koçu* idi. 18.yüzyılda Avrupa ile beraber Osmanlı Devleti'nde de genel bir aydınlanma ve yükselme olmuştur. Bunun sonucunda taşıma araçlarında çizgileri daha rafine, renkleri ve süslemeleri daha zengin bir araba tipi olan *Katipodası* toplumda kullanılmaya başlanmıştır. 19.yüzyılın son çeyreğinde de Avrupa'dan ithal, iki yanı açık, üstü arkadan körüklü iki kişilik *fayton*lar; onların dört kişilik, karşılıklı iki kanepeli ve ön ile arkadan iki körüklü, üstü kapanan tipi olanlar *landon*lar ve her yanı ahşap yapım, kapalı, yan pencereleri camlı, kutu biçiminde dik, iki kişilik atlı arabalar olan *kupalar* sosyal hayata girmiştir. Ayrıca, *koçuya* göre daha kısa boylu ve daha alçak, perdeli bir araba tipi olan *talikalar*, Avrupalılaştırmış beylerin kendilerinin kullandıkları, Viyana'dan, Paris'ten ithal, parlak metalik renkli, karoserli, tek at koşulu, yan yana iki kişi alabilen *kabriyole*ler de diğer at arabası türleri olarak kullanılmışlardır (Gülersoy 1993: 289-290).

İstanbul'da şehir içi ulaşımında binek arabası kullanılması oldukça yakın dönemde başlamıştır. Araba kullanımının artması üzerine arabacılarında artması doğal bir sonuç olduğundan, II.Mahmud döneminde çıkarılan 1826 tarihli bir İhtisap Ağalığı Nizamnamesi ile yolcu taşımacılığı yapan arabacılar bir esnaf topluluğu olarak düşünülmüştür. Arabacılar için bu nizamname ile bir düzenleme yapılmıştır. Ancak 20.yüzyılın ilk yarısında otomobilin yaygınlaşması atlı binek arabalarının önemini kaybetmesine sebep olmuştur. Dolayısıyla arabacılar da esnaf olma niteliklerini kaybetmişlerdir. Yük arabacılığı 1950'li yılların sonuna kadar varlığını korumuş, ancak onlarda artan motorlu araç trafiği karşısında şehir içinde yük taşımaları yasaklanınca tarihe karışmışlardır (İstanbul 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 verilmiştir. II.Mahmut arabaya binmeyi adet haline getiren ilk Osmanlı Padişahı olmuştur (İpşirli1991: 244). Faytonlar Sultan Abdülmecid devrinde konak ve saray arabası olarak kullanılmıştır. Sultan Abdülaziz döneminde ise kira faytonları kullanılmıştır. Abdülaziz'den sonra Osmanlı Padişahları, sadrazamlar, nazırlar törenlere özel faytonlarla katılmışlardır. Padişahın dört atla koşulan arabası en muhteşem faytondu ve buna "saltanat arabası" denilmekteydi. Faytonlar dönemin kültürünü, sanatını etkilemiş, edebiyata bile konu olmuştur<sup>1</sup>.

Aslı Fransızcadan, Phaeton ve körüklü açık araba (Şemseddin 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 değişmiş ve faytonların çoğu eski, sürücüleri de pejmürde bir hale gelmişlerdir<sup>2</sup>.

İki atla çekilen, üstü körüklü ve karşılıklı iki kişiden dört kişinin oturabildiği binek arabası olan faytonlar, şehirlerde otomobil ve belediye otobüslerinin yaygınlaştığı 1960'lı yıllara kadar kullanılmıştır (İpşirli 1991: 245).

Türklerin araba kültürü içerisinde “kağrı”nın da ayrı bir yeri vardır. Türk Mitolojisinde, ‘ateşin, tuzun, kağrının Türkler tarafından bulunduğu’ dair belgeler mevcuttur. Kağrı 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 kağrının bir at arabası olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Kağrıyı 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 azığı ile diğer ihtiyaçlarını taşımak için büyük arabalar kullanılmıştır. Osmanlı Türkleri zamanında da bu kelime kağrı şekline dönüşmüştür (Ögel 1978: 410-411) ve kağrı kelimesi Anadolu’da at arabalarından farklı olarak sadece ağaç tekerlekli öküz arabaları için kullanılmıştır<sup>3</sup>.

Kağrı, 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 olduğu sonucuna varılmaktadır. M.Ö.IV.yüzyılda Türkler arabayı kesinlikle kullanmışlardır. Oğuz Destanı’nda da kağrının kullanılmasından değil, bizzat icadından bahsedilmektedir. Destan’da kağrının 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 ‘arabalılar’ dır. Daha sonraları da göçebelikten yarı göçebelğe geçişte artık arabalar daha çok kullanılmaya başlanmıştır (Baykara 1997: 248). Destan’da arabanın icadı ile ilgili şu bilgilere ulaşılmaktadır: “Çürçet Kağanla 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, Barmaklığ Çosun

Billig bir araba yapar. Cansız ganimetleri arabaya koyarlar. Ön tarafa canlı ganimetleri koyarlar. Böylece ele geçirilen canlı ve cansız ganimet taşınmış olur. Oğuz bu arabayı icat eden ere de iltifat eder, bey yapar ve Kangaluğ (Kağnılı) adını verir” ( Kaplan 1979: 36-37).

Artık antikacılarda ve turistik mekanlarda yada dinlenme tesisleri gibi yerlerde görebildiğimiz kağnıların Türk kültürü içinde ayrı bir yeri vardır. Fazıl Hüsnü Dağlarca'nın, Elif ve kağnısının hikayesini anlattığı “Mustafa Kemal'in Kağnısı” adlı şiiri Milli Mücadele döneminin simgesi olmuştur.

### **Günümüzde At Arabaları**

Günümüzde ise çiftçiliğin ağır bastığı köylerin çok azında görebildiğimiz at arabaları, teknoloji karşısında varlıklarını sürdürememişlerdir. Bazı çiftçiler yada seyyar satıcılar tarafından az da olsa kullanılmakta olan at arabaları da teknolojiden nasibini almıştır. Özellikle eski otomobil lastiği takılarak onlar da zamana uyduklarını göstermişlerdir.

At arabalarında tahta tekerlekleri dışında artık kullanılmayan bir başka özellik de üzerlerindeki resimlerdir. Bu resimler pek çok duygu ve düşüncüyü 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, doğanın bin bir güzelliği, çiçekler, böcekler, kuşlar, dağlar, ovalar ve denizlerdir. Enver Usta için boyamada en zevkli an resimlemektir. O’na göre, yollar asfalt olalı ne at arabası kaldı ne de onların tıkrırdıları... Asfalt icat olmuş, Enver Usta’nın işleri bozulmuş (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 Kuşadası, Davutlar, Değirmen mevkiinde çevre düzenlemesi olarak kullanılan bir arabada deniz, gemi, tekne resimlerini tuvaline konu olarak işleyen bir başka araba ressamı da eserine ‘boyacı Hasan Şimşek’ imzasını atmıştır.

Kuşadası’nda süslediği bir at arabası kullanılan Manisa-Akhisar’lı Hasan Şimşek, at arabalarına uyguladıkları resimlerin “süsleme sanatı” olarak nitelendirildiğini, kendisinin bildiği kadarıyla en az yüz yıldır aynı yöntemin kullanıldığını, sadece bu at arabası süsleme sanatının yöresel bazı farklılıklar gösterdiğini ve ayrıca Akhisar’ın yaylı at arabalarının (Akhisar Yaylısı) çok ünlü olduğunu ifade etmektedir (Şimşek 31.05.2003). Akhisarlı ustaların kendi bölgeleriyle ilgili önemle üzerinde durdukları bir başka konu da, en eski ustaları olan Enver Kırkıköğlü ismidir. Enver



Usta, savaş zamanında cepheye giderek top, yük arabalarının tamir işle-riyle uğraşmıştır (Güler Şimşek: 31.05.2003).

Artık süs aracı olarak kullanılan arabalar dışında kullanılanlarda bu uygu-lama kalkmıştır. Çünkü at arabalarında resimlerin yapılabileceği yan tahta bölümler kullanılmamaktadır. Yan tahtaları bulunmayan, sadece bir tahta parçasına eski dört tane otomobil lastiği takılmış bir at arabası günümüz-deki kültür-medeniyet (!) etkileşiminin bir göstergesidir.

At arabalarının teknoloji karşısında kaybolmaya başlaması ile birlikte araba ustalarının da işleri kaybolmuştur. Konya'nın Akşehir İlçesi'nin tek at araba ustası olan Hüseyin Doğanç ve Afyonlu Yılmaz Baytürk buna en iyi örnektir. Yılmaz Usta Afyon'da at arabası yapan üç kişi kaldığını, Hüseyin Usta ise at arabalarını sadece turistik oteller ve evlerin şark köşeleri ve parklar için minyatür at arabaları yaptığını biraz da sitemle ifade etmektedirler<sup>5</sup>.

Yine, Manisa'nın Akhisar İlçesi'nde at arabası ustalarından Hüseyin A- kar, Akhisar'da da artık bu işi yapan 3-4 tane usta kaldığını, kendisinin 1953'den beri bu işi yaptığını ifade etmektedir. Hüseyin Usta'ya göre, 4-5 sene içinde artık bu meslek de yok olacaktır. Çünkü orijinal at arabala-rının sayısı gittikçe azalmaktadır. Çiftçilerden, köylülerden toplanan at arabaları tükenince, bu arabaları restore etme işi de bitecektir. Ayrıca Hüseyin Usta, İtalya'ya at arabası, İspanya'ya da at arabası tekerleklerin-den yapılan oturma bankları gönderdiklerini belirtmektedir. Hatta İspan-ya'ya gönderilen oturma bankları için orijinal tekerleklerin bulunamadığın-dan, marangozlarının artık burada devreye girdiğinden bahsetmektedir. Hü-seyin Usta'ya göre, bundan sonraki nesiller at arabası ve kağnyı kendi ül-kemizde değil, yurtdışında görüp tanyacaklardır (Akar, 31.05.2003).

At arabası ustalarının bu sitemine tatmin edici bir cevap vermek belki güçtür. Ancak Bursa'da açılan "Tofaş Anadolu Arabaları Müzesi" ile, Asya'da binlerce yıl önce dönmeye başlayan çok basit bir ahşap tekerle-ğin Anadolu'daki öyküsü aktararak, 'yeni ustaların eski ustalara teşek-kürü' şeklinde kendini göstermesi ustalarımızı bir nebze de olsa memnun edebilir<sup>6</sup>. Adı geçen müzede Balıkesir öküz arabası, Tokat kağnyı, Bursa öküz arabası, Akhisar öküz arabası, Konya çarklısı, Sivas at arabası, Es-kişehir Tatar arabası, İstanbul çarklısı, fayton, top arabası gibi Anado-lu'ya ait araba çeşitliliği görülebilmektedir<sup>7</sup>.

Günümüzde ise at arabaları çoğunlukla benzin istasyonları, dinlenme tesisleri, lokanta ve turistik yerlerde geceleri de ışıklandırılarak bir süs aracı olarak kullanılmaktadır. Yine, tekerlekleri kullanılarak oturma bankları yapılmaktadır ve antikacılardaki yerini almıştır. 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 kağnılarında çok fazla yapıldığını görmekteyiz. Orijinal kağnılar 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 ehlileştirilmesi, at ile birlikte arabanın da kullanılmasını sağlamıştır. Yani atın ehlileştirilmesi arabayı uygarlık tarihine kazandırmıştır. Bu gelişme de dünya üzerindeki toplumların birbirlerini tanımalarına ve kültür alışverişlerinin 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 başka önemli tarafı da, uzak gibi görünse de kültür sahaları üzerinde bile etkili olmasıdır. Böylece eski Türk kavimlerinin atı ehlileştirmek suretiyle başardıkları bu büyük tarihi olay, felsefenin, dinin, metafiziğin en yüksek sahalarını etkilemiştir (Rüstow 1943: 858-859). Çünkü Türklerin tarih sahnesinde dünya nizamı ve cihan hakimiyeti davası ile çıkışlarında da ilk etkenin manevi değil, 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 oluşturduğu kültür ve medeniyetin ilk döneminde at, merkezi bir rol oynamıştır. Atın binek hayvanı olarak ehlileştirilmesi, süratli ve pratik oluşu geniş ufuklara hükmetme fikrini güçlendirmiştir. Atın ehlileştirilmesi insanlara hareket özgürlüğü sağlamış, birbirinden habersiz yaşayan insan topluluklarının ilişki kurmalarına vesile olmuş, böylece kültür alışverişlerinin 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 ehlileştirilmemiş olsaydı eskiçağ ve erken ortaçağın büyük ölçüdeki kavimler göçü meydana gelemecekti (Rásonyi 1971: 51). Ünlü kültür tarihçisi W. Koppers'e göre, atın ehlileştirilmesi ile elde edilen başarı, kavimlerin ve diğer kültürlerin gelişmesinde olağanüstü sonuçlar doğurmuştur. Dolayısıyla, büyük devlet esası için

gerekli şartlar ancak bu sayede ortaya çıkabilmiştir (Türk Dünyası El Kitabı 1992: 189-190; Kafesoğlu, 1986, 208).

Yine Rüstow'a göre, " atın ehlileştirilmesi de biniciliğin keşfinden en had siyasi ve içtimaî meseleye kadar giden had, cihan tarihine ait inkişaf çizgilerinin en ehemmiyetlisidir. Bu hattın tarihten önceki başlangıcında atı ehlileştirilen ve ilk biniciler olan Türkler bulunuyor. Hattın zamanımızdaki ucunda ecdatlarının bu şerefli mirasından doğan ve istikbali tayin eden problemi pek iyi kavramış olan yeni Türkiye bulunuyor" (Rüstow 1943: 863).

## Açıklamalar

- <sup>1</sup> Arif Can Güngör, "Eski İstanbul'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> Reşad Ekrem Koçu, "Fayton", <http://arşiv.hürriyetim.com.tr/istanbul/turk/99/04/23/isthab/23ist.htm>.
- <sup>3</sup> Tülin Dizdaroğlu, "Solun Renkler: Son Kağnılar", [http://www.fotografya.gen.tr/issue-13/s\\_renkler/t\\_dizdaroğlu.html](http://www.fotografya.gen.tr/issue-13/s_renkler/t_dizdaroğlu.html).
- <sup>4</sup> Erdal Yazıcı, "Bir Yaprak Dökümü Öyküsü (Kaybolan Zanaatler)", [http:// www.fotografya.gen.tr/issue-14/E\\_yazıcıindex.htm](http://www.fotografya.gen.tr/issue-14/E_yazıcıindex.htm).
- <sup>5</sup> <http://www.aku.edu.tr/duyuru/gazete30/S4.html> ; <http://www.merhabagazetesi.com.tr/arşiv/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 Taşlıcalı, "Bursa'da ARABA'nın Tarihine Yolculuk", <http://www.ekolife.net/sayfalar/araba.htm>.

## Kaynaklar

- AKAR, Hüseyin; GÜLER, Faik; ŞİMŞEK, Hasan, 31.05.2003 tarihli görüşmeden. "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, İstanbul.
- 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 Araştırma Görevlisi Eyüp Sarıtaş'a teşekkür ederim).
- BAYKARA, (1997), *Tuncer, Türk Kültürü Araştırmaları*, Akademi Kitabevi, İzmir.
- BEİHAİ, Su, (1994), *Xinjiang Yanhua (Doğu Türkistan Kaya Resimleri)*, Doğu Türkistan Güzel Sanatlar ve Fotoğrafçılık 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*, Muğla Üniversitesi Matbaası, Muğla.

- EBERHARD, Wolfram, (1995), *Çin Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yay., 3.baskı, Ankara.
- ESİN, Emel, “Türk Sanatında At”, (2002), *Türkler*, c.4, Yeni Türkiye Yay., Ankara.
- GUMİLEV, Lev Nikolayeviç, ( 2002), *Hunlar*, (çev.D.Ahsen Batur), Selenge yayınları, İstanbul.
- GÜLERSOY, Çelik, “Arabalar”, (1993), *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c.1, İstanbul.
- İPŞİRLİ, Mehmet, “Araba”, (1991), *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, c.3, İstanbul.
- İZGİ, Özkan, (1989), *Çin Elçisi Wang Yen-Te'nin Uygur Seyahatnamesi*, Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara.
- JİANG YİNGLIANG, (1990), *Zhongguo Minzu Shu (Çin Milletler Tarihi)*, c.1, Millet Yayınları, Pekin.
- KAFESOĞLU, İbrahim, (1986), *Türk Milli Kültürü*, Boğaziçi yay., 4.baskı, İstanbul.
- KAPLAN, Mehmet, (1979), *Oğuz Kağan Destanı*, Dergah Yay., İstanbul.
- LİGETİ, L., (1986), *Bilinmeyen İç Asya*, (çev.Sadrettin Karatay), Türk Dil Kurumu Yay., Ankara.
- NÉMETH, Gyula, (1962), *Attila ve Hunları*, (çev: Şerif Baştav), (bk:Peter Vaczy, Hunlar Avrupa'da; Lajos Ligeti, Asya Hunları bölümleri), A.Ü. Dil ve Tarih-Coğrafya Fak.Yay., İstanbul.
- ÖGEL, Bahaeddin, (1978), *Türk Kültür Tarihine Giriş*, c.1, Kültür Bakanlığı 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 Araştırmaları Vakfı yayınları, 3.baskı, İstanbul.
- RÁSONYI, László, (1971), *Tarihte Türklük*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara.
- RÜSTOW, A., “At ve Araba Kullanmanın Tarih ve Sosyoloji Bakımından Ehemmiyeti”, (1943), *II.Türk Tarih Kongresi, (İstanbul, 20-25 Eylül 1937)*, İstanbul.
- SI, Maqian, (1992), *Shu Ji (Tarih Kayıtları)*, c.IX, bölüm.110, Zhonghua Yayınevi, Pekin.
- SÜMER, Faruk, (1983), *Türkler'de Atçılık ve Binicilik*, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı yay., b.y.y.
- ŞEMSEDDİN SAMİ, (1989), *Kâmûs-ı Türkî*, Enderun Kitabevi, İstanbul.
- TURAN, Osman, (1979), *Türk Cihan Hakimiyeti Mefkuresi Tarihi*, c.I-II, Nakışlar Yayınevi, İstanbul.
- TURAN, Şerafettin, (2000), *Türk Kültür Tarihi*, Bilgi Yayınevi, 3.baskı, Ankara.
- (1992), *Türk Dünyası El kitabı* c.1, (Coğrafya-Tarih), İkinci Baskı, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay., Ankara.
- YAZICI, Erdal, “Bursa'nın ‘Araba Ressamı’ ”, (1993), *Yaz, İlgi*, sayı.74, İstanbul.

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

**Assist. Prof. Dr. Şayan ULUSAN ŞAHİN\***

**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. Oğuz 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 / MANİSA

## Телеги в тюркской культуре (Язык телег)

Шаян УЛУСАН ШАХИН\*, к.н., доцент

**Резюме:** Тюрки известны в истории своей любовью к лошадям и коневодством. Изобретя 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”, “фаэтон” в различные времена использовались в качестве названий “лошадиной телеги”. Однако сегодня, в связи с развитием технологии, телега используется лишь как средство декорации. Наряду с тем, что фаэтоны используются в туристических местах, телеги и кагны занимают место и в миниатюрах. Современные мастера телег пытаются продолжить свое искусство, создавая миниатюры.

**Ключевые слова:** лошадь, телега, лошадиная телега, кагны, фаэтон, тюрки, культура

---

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