

KIRGIZ TÜRKLERİ ÖRNEĞİNDE TARİH BOYUNCA TÜRK KÜLTÜRÜNDE SU ARAÇLARI*

Water-Transportation in the Turkic Culture Throughout the History in the Case of the Kyrgyz People

Prof. Dr. Anvarbek MOKEYEV**

Yrd. Doç. Dr. Kayrat BELEK***

Öğr. Gör. Nursultan ABDİMİTALİP UULU****

ÖZ

Merkezî Asya'nın uçsuz-bucaksız bozkırlarındaki büyük nehirlerin ve göllerin ekonomik imkanları bazı su ulaşım araçları ihtiyacı doğurmuştur. Bu coğrafyada Türkler tarafından kullanılan sallar, kısaca şu şekilde yapıldı: Önce hayvan derisinden tulumlar hazırlanır, bunların üzerlerine sırttan sağlı sollu kirişler yerleştirilir, üzerlerine ince tahtalar dizilerek dört köşeli izgara şekli verilir ve deri tulumlara sıkıca bağlanırdı. Bu şekilde kullanıma hazır hâle getirilen sal yapımı, bir kültür ögesi olarak Türk topluluklarında nesilden nesile aktarılmış ve bu sallar nehirlerde ve göllerde en çok kullanılan ulaşım araçları olmuşlardır. Araştırmacılar, ilk su araçlarını icat edenlerin Kuzey Denizi kavimleri ve Mısırlılar olduğunu ileri sürseler de Türkler de en azından onlar kadar erken dönemlerden itibaren bu konuyla ilgilenmişler ve birtakım ulaşım araçları geliştirmişlerdir. Bu bağlamda Türk coğrafyalarına gelen yabancı tüccarlar ve sefirler tarafından kaleme alınan eserlerde, Türk ülkelerinde çeşitli su araçlarının varlığına ve bunların ne tür görevler yaptıklarına dair bilgiler verilir. Dolayısıyla en ilkel salın el sanatı olarak geçmişten günümüze Türkler tarafından geliştirilerek ekonomik ve siyasi amaçlarla, daha çok büyük nehirlerde kullanılmak üzere bat ve barka olarak bilinen güvertesiz ve ahşap gemiler ile kayıkların icat edildiği bilinmektedir. Bunlar arasında en eskisi olarak bilinen sal sanatı ile ilgili kültürel değerler, sadece yazılı kaynaklarda değil, Köktürk yazıtları başta olmak üzere destanlarda, masallarda, atasözlerinde, şiirlerde ve türkülerde de kendisine yer bulmuştur. Türkler, sal sanatıyla ilgili olarak kendilerine özgü bir yöntem kullanarak târ, büyük kemi veya gemi ve uçan adıyla bilinen çift kanatlı gemiler üretmişlerdir. Bu çerçevede Türkler, Merkezî Asya'nın nehirlerini ve göllerini aşarak büyük bozkırın hâkim milleti olmuşlardır. Sal yapımıyla ilgili olarak seyyah hatıralarında ve halkbilimi sözlü kaynaklarında bilgiler bulunduğu gibi, günümüzde Kırgızistan sınırları içinde kalan Coş-Alay bölgesinde Kızıl-Suu nehri çevresindeki ve Cerge-Tal yerleşkesindeki Kırgız-Türkleri arasında da geçmişten günümüze aktarılan bir el sanatı olarak salın yapımı, kullanımı ve korunmasıyla ilgili bilgiler bulunmaktadır. Bu bölgelerdeki sal sanatıyla ilgili bilgi ve beceriler, kuşaktan kuşağa aktarılacak saf ve otantik biçimlerini korumuşlardır. Bu bakımdan günümüzde dağlık bölgelerde yaşayan Kırgızlar arasında olduğu gibi, aynı coğrafi şartlarda yaşayan diğer Türk toplulukları arasında da hâlâ varlığını koruyan geleneksel sal sanatının nesilden nesile aktarılması, gözardı edilmemesi gereken bir kültürel değerdir. Ayrıca bu bilgileri ve kalıntıları, günümüzün güncel konusu olan somut olmayan kültürel miras kategorisinde değerlendirmek ve muhafaza etmek de gerekmektedir. Çünkü sözünü ettiğimiz bu kültürel miras unsurları, günümüzde küreselleşmesinin sonuçlarından hızlıca etkilenerek yavaş yavaş kendine has özelliklerini yitirmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada Türklerde sal, kayak ve gemi sanatının eski dönemlerde nasıl yapıldığı, yaşatılıp geliştirildiğiyle ilgili veriler sunulurken, bu mirasın, geçmişten günümüze ne kadar çok dikkat çekici izler taşıyorsa o kadar çok lüzumlu bir miras olarak görülmesi gerektiği sonucuna da varılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Türkler, Kırgızlar, sal, gemi, yelken.

ABSTRACT

Economic opportunities presented by large rivers, streams and lakes in vast steppes of Central Asia required rafts for shipment. The manufacturing of raft used by the Turkic peoples, who inhabited this region, consisted of the following: firstly sacks are prepared from animal skin, on which joists were laid on both right

- * Geliş tarihi: 19 Nisan 2019 - Kabul tarihi: 18 Şubat 2021
Mokeyev, Anvarbek; Belek, Kayrat; Abdimitalip Uulu, Nursultan. "Kırgız Türkleri Örneğinde Tarih Boyunca Türk Kültüründe Su Araçları" *Millî Folklor* 129 (Bahar 2021): 204-216
- ** Kırgızistan-Türkiye "Manas" Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Öğretim Üyesi, Bişkek/Kırgızistan, anvar.mokeyev@manas.edu.kg, ORCID ID: 0000-0002-0381-6975.
- *** Kırgızistan-Türkiye "Manas" Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Öğretim Üyesi, Bişkek/Kırgızistan, kairat.belek@manas.edu.kg, kayratbek@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-0495-9182.
- **** Oş Devlet Üniversitesi, Kırgız-Türk Fakültesi Öğretim Görevlisi, Oş/Kırgızistan, nabdimitalipuulu@oshsu.kg, ORCID ID: 0000-0002-5651-5236.

and left sides; over them thin pieces of wood were placed in gridiron form, and they are tightly fastened on the animal skin. This technique of construction of rafts has been transmitted among Turks for generations as a cultural object and these rafts became the most frequently used transportation vehicle on lakes and rivers. Therefore, raft became a commonly used vehicle by Turks in this territory. Although researchers argue that first water transportation vehicles were invented by Northern Sea tribes and Egyptians, Turks are also among the first boat makers. In this context, the merchants and envoys visiting Turkic geographies wrote about various types of boats and their usage. Raft has been developed by Turks as an art of handicraft to be used in bigger rivers for economic and political purposes and different types like boats without deck, wooden boats and small crafts were invented under different names, such as “bat” and “barka”. The cultural value of the art of raft was not only found in written texts, but it is also described in tales, proverbs, poems, folk songs and epic poems, especially in the Old Turkic inscriptions. Turks applied a unique method in building two-winged ships known as “uchan”, “târ”, big “kemi” or “gemi”. Consequently, Turks crossed over the rivers and lakes of Central Asia making them hegemonic nation of great steppes. The information about the construction of raft can be found in memoirs of travelers, in oral sources of folk literature and also among the Kyrgyz living along the Kyzyl-Suu River in Chon-Alai district in Kyrgyzstan and in Jerge-Tal district in Tajikistan as a handcraft transmitted, used and safeguarded. The knowledge and ability of building raft has been transmitted from generation to generation in this region and it kept its pure and authentic form. Thus, the transmission of traditional art of raft from generation to generation, which still can be found among the Kyrgyz and other Turkic peoples in the region, is a cultural heritage not to be ignored. Additionally, these information and artifacts should be evaluated and safeguarded as part of the intangible cultural heritage, because due to globalization, this element of cultural heritage is gradually losing its unique characteristics. Consequently, while the data about the art of raft, boat and ship building of Turks is presented in this study, it is concluded that the value of this heritage is related to its traces from previous forms.

Key Words

Turks, Kyrgyz, raft, ship, sail.

Giriş

Tarihin derinliklerine inildiğinde, günümüz Avrasya halklarının atalarının, eski dönemlerde su ve deniz engellerini aşmayı ve bu konudaki bilgi ve tecrübelerini kendi çıkarlarına uygun şekilde kullanmayı bildikleri görülür. Onlar nehirlerde, göllerde ve denizlerde avcılık faaliyetleri yürütmenin yanı sıra, aynı alanlarda barış zamanlarında eşya, savaş zamanlarında asker ve malzeme taşımaya kolaylaştıracak yollar bulup kullanmayı başarmışlardır. Bu çerçevede su üzerinde ulaşım aracı olarak kullanılan ilk gemilerin, ağaç kütüklerinden veya hayvan postlarından şişirme tulumlardan oluşturulan araçlar oldukları bilinir (Casson 1971: vii, 3-10).

Taş Devrine kadar uzanan gemi yapımının ilk örnekleri, ağaç gövdelerinin içlerinin yakılarak oyulduğu veya kütüklerin oyularak kullanılır hâle getirildiği tek kişilik, *kanoye* olarak bilinen kayıklardır (Resim 1). Kuzey Denizi ülkelerinde Kızılderili Aleutlar tarafından kullanılan bir *kanonun*, ahşap dış iskelete ağaç kabuğu kaplanarak veya deriler gerilerek yapıldığı görülür. Bu tür kanolar, daha hafif ve manevra kabiliyeti fazla araçlardı. Ancak daha hareketli, dengeli ve yüksek hacimli botlar, MÖ 3000’li yıllarda Mezopotamyalılar tarafından yapılan deri kaplı veya ziftle kabartılmış yuvarlak, sepet şekilli teknelerdir. Kaynaklara göre, bunların yük taşıma kapasiteleri 100 tona kadar çıkıyordu (Casson 1971:16-26). Bu bağlamda MÖ 5000’li yıllarda Mısırlılar tarafından kavisli, bir uçtan diğer uca yukarı doğru eğimli papirüs dalı demetlerinin birleştirilerek bağlanmasıyla yapılan kürekli gemiler ortaya çıkmıştır (Resim 3). Bu tür gemiler sadece Mısırlılar tarafından değil, Dicle ve Fırat nehirlerinde kullanılmak üzere Mezopotamyalılar tarafından da inşa edilmiştir (Resim 2). Dolayısıyla bu tür su taşıtlarının sadece nehirlerde yüzmedikleri, göl ve deniz kıyılarında açıldıkları düşünülebilir (Casson 1971:23). Bilim adamları, bu verilerden hareketle, nehirlerin oluşturdukları su engellerini aşmak amacıyla, kütüklerin yanyana dizilip sıkıca bağlanarak su üzerinde güvenli şekilde yüzebilen

tekneler yapıldığını ileri sürerler. Nitekim buna benzer çift gövdeli tekneler, birçok ülkede hâlâ kullanılmaktadırlar (İstoriya 2015:118-216).

Eskiçağ toplumlarının su üzerinde kullandıkları ahşap gemilerden başka, hayvan postundan ilkel ve basit *kelekler* yaptıkları da bilinmektedir. Bunlarla ilgili en eski bilgiler, Asur ordusunun şehir kuşatmalarını tasvir eden kabartmalardaki *kelek* desenleridir (Resim 4). Bu kabartmalarda görüldüğü üzere, eskiçağlarda ülkeler arasındaki iktisadi ve siyasi ilişkilerin bir kısmı *kelekler* sayesinde sağlanmıştır (Casson 1971:16-26, Avdiyev 1953:22).

Böyle bir kelek sanatı, Merkezî Asya'da Türk kökenli topluluklarda *sal*, daha sonra Osmanlı Türklerinde hem *kelek* hem de *sal* adlarıyla gelişmiştir. Hatta Anadolu Türkleri tarafından bu kültür yakın dönemlere kadar sürdürülmüştür (Gündoğdu 1999:61, 63). *Kelek* sözünün kökeni eskiçağ Akad metinlerinde *kalakku*, *quppu* olarak rastlanır ve daha sonra Arapçadaki *kelek*, *qufla* tabirlerinden Türkçeye özdeşleştirilip Türk kültürüne kazandırılmıştır (Casson 1971:4-6, Keleş 2003:127, Bang 2003:127). Şu hâlde, yüzyıllarca süren böyle bir geleneği ve zengin kültürü kendi bünyesinde barındıran Türk topluluklarının su engellerini rahat aşabilmek için birtakım su araçları icat ettikleri söylenebilir (Sinor 1977:156). Bozkır kültürü sadece kara taşıt ve araçları değil su taşıtları ile ilgili kültürel öğelerde yer almaktadır. Bu bağlamda Merkezî Asya'nın dağlık bölgelerinde karşılaşılan geleneksel *sal* sanatının nesilden nesile aktarılması da göz ardı edilmemesi gereken bir kültürel değerdir. Çünkü bir miras geçmişe ait ne kadar çok iz taşıyorsa o kadar mühim, değerli ve eşsiz bir kalıntı olarak değerlendirilmek durumundadır; ayrıca söz konusu izleri ve kalıntıları, güncel bir konu olan *somut olmayan kültürel miras* kategorisinde de değerlendirmek ve bu çerçevede muhafaza etmek gerekmektedir (Teke 2018:19, Oguz 2013:5-13, Caparov vd 2019:166-167).

Günümüzde Türklerde su araçları ve bunların kullanımıyla ilgili ilmî çalışmalar yok denecek kadar azdır. Şimdiye kadar yapılan çalışmalar tarandığında karşımıza dilbilimcilerden S. G. Clauson, E. V. Sevortyan ve A. V. Dibo'nun eserleri çıkmaktadır; ancak bu isimler, konu üzerinde daha ziyade terminolojik açıklamalarda bulunmakla yetinmişler, ayrıca *sal* ile ilgili ilmî değerlendirmeler yapmamışlardır. Bu arada dilbilimci Denis Sinor'un "On Water-Transport in Central Eurasia" ve tarihçi Hatice P. Erdemir'in "Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı" adlı çalışmalarının konuyu oldukça geniş bir açıdan ele aldığını da zikretmek durumundayız.

Bu çalışmanın amacı, Türk topluluklarının kültürel mirası olarak bilinen ve küreselleşen günümüz dünyasındaki gelişmelerden hızla etkilenecek yavaş yavaş kendine has özelliklerini yitirmekte olan *sal*, kayak ve gemi sanatının geçmişte nasıl ortaya çıktığı ve nasıl geliştirilip yaşatıldığı ile ilgili eldeki verileri ilmî açıdan değerlendirmektir. Çalışmada, eskiçağda Türklerin kullandıkları bütün su araçlarını tarih ve etnografya bağlamında ele alan ilk araştırmalardan biri olarak görülebilir.

Türk Kültüründe Su Araçları

Türklerin Merkezî Asya'dan Anadolu ve Avrupa'ya varıncaya kadar nehirler, göller ve nihayet deniz kıyılarında önemli kültür çevreleri kurdukları bilinmektedir (Erdemir 2011:824). Türk ülkeleriyle ilgili bilgi veren Arap coğrafyacıları ve Çin vak'a-nüvistlerinin eserleri ile halkbilimi ürünleri aracılığıyla ulaşılan bilgiler ışığında, ilk devirlerden beri Türklerin çeşitli su araçlarına sahip oldukları söylenebilir. Halkbilimci N. F. Katanov (2011:48), XIX. yüzyılın sonunda Güney Sibiry'a'nın Uryanhay bölgesinde gerçekleştirdiği etnografik yüzey araştırmaları vesilesiyle, Soyot Türklerinin *Ulug-Kem* nehri üzerinden geçebilmek için at kuyruğuna bağlanmış, oldukça basit bir *sal* kullandıklarına dair bilgiler verir. Bu bilgiler, Sibiry Türklerinin yakın dönemlere kadar hayvan postuyla

hazırlanmış tulumlardan *sallar* yaparak büyük nehirleri geçtiklerini ortaya koymaktadır. Böyle bir metodun bozkır ordularının akınları sırasında da çok sık kullanıldığını görüyoruz. Mesela Cengiz Han ordusu, diğer ülkelere akın ve oraları istila sırasında nehirlerden geçebilmek için silahlarını, kıyafetlerini ve diğer malzemelerini hayvan postundan şişirilmiş tulumlara koymakta, daha fazla hacim kazanmak ve suda hareketi kolaylaştırmak için bu tulumları dallarla desteklemekte idiler. Moğollar, nehirlerden geçmek için çevrelerine çuvalları sıkıca bağlama ve atların kuyruklarını tutarak suda yüzme metodunu da kullanmışlardır (İvanin 1846:14).

Türkler büyük nehirleri geçmek için ne tür yöntemler kullandıklarıyla ilgili ilk bilgiler, Köktürk kağanlıkları dönemlerine ait yazıtlarda görülür. 751’de Büyük Uygur Türk’ü Kağan Moyun Çor adına dikilen yazıtın güney yüzündeki bir satırda, Üç-Karluklar üzerine yapılan askerî sefer anlatılırken şu ifâdeler kullanılır: *(e)rt(i)ş ög(ü)z(ü)g : (a)rık[ar] b(a)şı tuşu : anta : (e)r kamış (a)ltın ..anta : ş(ā)[lla]p k(e)çd(i)m*: “... Ben İrtiş Irmağı’nı, Ark[ar] Başı’nın karşısındaki Er Kamış’ın altından s(a)[lla]p geçtim” (Malov 1959, Mert 2009:244, 248, DS 1969:482). Bu cümlede geçen *sallap* sözü, “*sal* ile yelken açmak” yahut “*salla* su üzerinde yüzme” anlamı taşımaktadır. Dikkat edilirse *sallap* ifâdesi, eski Türkçe bir isim olan *saldan* fiil olarak türetilmiş bir kelimedir. Nitekim *sal* tabiri, başlı başına Türkçe bir kelime olarak günümüz Türk topluluklarının lehçelerinde aynı anlamda hâlâ kullanılmaktadır. Cümle, Macar dilinde de *szal* şeklinde bir kelime mevcuttur ve bu kelimenin Türkçe’den geçmiş olması muhtemeldir. Türkolog A. V. Dıbo’nun (2009:81) ve D. Sinor’un (1971:174) belirttikleri gibi, Macarcadaki *szál* ve *tulbou* (tulum) kelimeleri, Türk boylarının Avrupa’ya yönelik akınlarının sonucu olarak eski çağlardan beri kullanılmaktadır.

Türkler, bozkır hayatının tabii neticelerinden olan sürekli göç hareketleri sırasında önlerine çıkan su/nehir engelleri aşabilmek için *salı* ve *sal* sanatını geliştirerek bunun farklı türlerini üretmişlerdir. Bununla ilgili olarak Kaşgarlı Mahmud’un XI. yüzyılda kaleme aldığı *Dîvânu Lüğâti’t-Türk* adlı eserinde de çeşitli sözler geçmektedir. *Dîvânu Lüğâti’t-Türk*’te *kelek* anlamında hayvan postundan şişirilme tulum için *sal* ismi kullanılırken, bu isim için eserin başka bir yerinde anlam bakımından *sal* sözüne benzeyen *târ* kelimesi geçmektedir (DLT 2014:412). Mesela *târ* sözü şöyle tanımlanır: *târ kelek. Bu da kılıftır. Tulumlar şişirilerek ağızları bağlanır. Sonra birbirine bağlanarak su üzerinde bir yüzey oluşturulur. Üzerinde oturup suyu gezerler. Kamış ve dallardan da yapılabilir. Yabaku ve Tatar lehçesinde* (DLT 2014:408). Burada zikredilen *sal* ve *târ*ın eşanlamlı kelimeler olduğuna dair Clauson’un (1972:824) sözlük çalışmalarında da açıklamalar bulunmaktadır.

Sal, günümüz Türk lehçelerinde aynı anlamda varlığını muhafaza ederken, *târ* sözü arkaik duruma düşmüş ve kullanımdan çıkmıştır. Ancak *târ* tâbirinin ipuçlarını günümüzün bazı Türk lehçelerinde kullanılan *tağar* (kap veya büyük kil kap) sözünde bulmak mümkündür (Sevortyan 2003:189, Sinor 1977:170). Mesela, Kırgız Türkçesinde arkaik bir kelime olarak yer alan *dagara* veya *tagara* sözünün *tağardan* başka bir şey olmadığı kanısındayız. *Dagara/Tagara* sözüne “çamaşır yıkama leğeni” anlamı veren dilbilimci Yudahin’e göre (1965:180, 1985:188), söz konusu kelime Kırgız-Türkçesine eski İran dilinden geçmiştir. Kaşgarlı Mahmud’un *sal* sözüyle eşanlamlı olarak zikrettiği *târ* kelimesi dolayısıyla Türklerin Farsça konuşan halklarla her zaman her alanda irtibatları bulunduğunu elbette inkâr edemeyiz. Dolayısıyla su üzerinde kullanılan araçlarla ilgili ortak terimlerin veya tabirlerin bulunması da pekâlâ mümkündür (Gömeç 2011:42). Ancak ilkel ve en basit su aracı olan *sal*, Türklerin kendilerine özgü el sanatı olarak ortaya çıkmış ve Türkçe bir kelimeyle adlandırılmıştır.

Sal

Sal, Türklerin daha çok hayvan derisinden ve ahşaptan yaptıkları en eski geleneksel su aracıdır. Türkler, bozkırın büyük nehirlerini aşmak için ilk önce hayvan postundan yapılan keçe tulumlar kullanmışlardır. Bu bağlamda Türklerin kullandıkları ilk *sallar* ve kayıklarla ilgili kayıtlar, Roma kaynaklarında görülür. Roma elçilik heyeti, Avrupa Hunlarının karargahına giderken önlerine çıkan büyük nehirleri Hun *sallarını* kullanarak geçebilmişlerdir (Sinor 1977:162, Erdemir 2011:827). 921 yılında Abbâsî halifesi el-Muktedir'in İdil Bulgarları hükümdarı Almış Han'a gönderdiği elçilik heyeti içerisinde kâtip olarak yer alan İbn Fadlan'ın kaleme aldığı *Seyahatnâme*'de Ceyhun, Yayık (Ural) ve İdil gibi büyük nehirler üzerinde kullanılan *sallardan* söz edilmektedir. İbn Fadlan'ın eserinden anlaşıldığına göre, halifenin elçilik heyeti Ceyhun nehri kıyısına ulaştığı sırada, nehirden karşıya geçebilmek için Türklerden birçok deve satın almışlar, bunları kesip postlarından *sallar* yaptırmışlardır. Halife elçilik heyetinin Türklerin yaptıkları bu *sallarını* kullanarak nehri nasıl geçtiklerine dair bilgiler şöyle aktarılır:

İnsanlar deve derisinden hazırladıkları kelekleri çıkarıp yaydılar. Develerin üzerinden yuvarlak biçimdeki yükleri indirip keleklerin içine koydular, kelekler şişti. Ayrıca elbiselerini, diğer eşyalarını da keleklerin içine doldurdular. Dolan kelekler üzerine dörderli, beşerli, altışarlı gruplar hâlinde insanlar bindi. Kayın ağacından tahtaları kürek gibi kullanarak, su üzerinde döne döne nehrin karşı tarafına geçtiler. Hayvanlara, develere ise bağırıyorlar, onlar da yüzerek geçiyordu. İnsanlar nehri geçerken Başgırdların baskın yapmaması için muhafızlardan silahlı grubun önce nehri geçmesi gerekmişti. Bu şekilde Yığındı, sonra Cam, Câhaş, sonra Ezel, sonra Erden, Verş, Ahtı, Vebnâ nehirlerini geçtik. Hepsisi de büyük nehirlerdi... (Şeşen 2010:18).

Elçilik heyeti, bu nehirleri geçtikten bir gün sonra daha geniş ve hızlı akan Yayık (Ural) nehrine ulaşmıştır; *Seyahatnâme*'de bu nehirle ilgili şu satırlar yer alır: *Bu, şimdiye kadar gördüğümüz en büyük en deli akan nehirdi. Nehirden geçerken bir keleğin devrildiğini, üzerindeki insanların nehirde boğulduğunu gördüm. Çok kişi, deve, hayvan bu nehirde boğuldu. Bin bir güçlkle geçtik...* (Şeşen 2010:19). İbn Fadlan'ın eserinde de görüldüğü üzere, İdil Bulgar bölgesinde Türkler, keçe tulumdan yapılmış çok basit *sallar* kullanmakta idiler. Bu tür ilkel *salların* yapımına ve kullanımına dair bilgilere destanlarda da rastlanır. Mesela Oğuz Kağan Destanı'nda Oğuzların İdil nehrinden ahşaptan yapılan *sallar* ile geçtiklerine dair bilgiler verilir: *Uluğ Ordu Beğ yıgaçlarda yaddi keçdi* (Sinor 1977:162). Destanlar, farklı konularda fevkalade bilgiler ihtiva etmelerinin yanı sıra halk etnografyasıyla ilgili de dikkat çekici bilgiler sunarlar. Mesela, *Manas Destanı*, *salın* yapımı ve Tanrı Dağlarının yamaçlarından akan ırmaklar üzerinde kullanımıyla ilgili önemli bilgiler ihtiva eder:

*Kerney tarttı bapıldap,
Surnay ünü takıldap,
Tuu kötördü kalkıldap,
Asabası calpıldap,
Aygay salıp kıtaylar,
Suuga kirdi salpıldap.
Terek kıyıp, tal kıyıp,
Tegerengis sal kılıp,
Eki cüzdü bayladı,
Elin suuga aydadı.
Tört sal kılıp iyiptir,
Mında kalgan segiz cüz*

“Borazan sesi homurdayıp
Zurna sesi çınlayıp
Süzülen tuğu kaldırıp,
Sancağı dalgalanıp,
Bağrışarak Kıtaylar,
Irmağa girdiler dağılıp.
Kavak kesip, söğüt kesip,
Dayanıklı bir sal yapıp,
İki yüzden bağladı,
Halkını ırmağa gönderdi.
Dört tane sal yapmışlar
Burada kalan sekiz yüz kişi

Toktolboy suuga kırıptır.

Durmayıp ırmağa girmişler”
(Manas I 2017:258).

Destanlarda geçen bu mısralar, Kırgızların, Oğuzların ve diğer Altay topluluklarının daha hacimli ve ağır yükleri kaldıracabilecek nitelikte *sallar* yapıp kullandıklarını haber vermektedir. Ancak destanlarda her zaman rastlanan mübalağalı anlatımları dikkate alarak, özellikle Kırgızlar tarafından yapıp kullanılan *salların* gerçekte az yük taşıyabildiklerini belirtmek gerekir. Bununla birlikte, İbn Fadlan *Seyatnâme*'sinin, Oğuz Kağan Destanı'nın veya Manas Destanı'ndaki –*Manasçının* verdiği bilgiler mübalağalı bulunsa bile– Merkezî Asya'nın büyük nehirleri üzerindeki uzun yolculuklarda ve göçlerde on veya yirmi kişi kapasiteli *salların* kullanıldığını kabul etmemek için hiçbir sebep yoktur.

Tanrı Dağları ve İli ırmağı bölgelerindeki Türklerin belirli bir coğrafyadaki göç hareketleri hakkında yeterli kronolojik bilgiler ihtiva eden Şerefüddin Ali Yezdi'nin 1424-1425 yıllarında yazdığı *Zafernâme* adlı eserde, Türklerin gemi ve *sal* kullandıklarına dair de bilgiler verilmiştir. *Zafernâme*'de Emir Timur'un, 1389'da Moğol liderlerinden Kamerüddin'in *ulusunu* işgal etmek maksadıyla göndermiş olduğu ordunun faaliyetleri anlatılırken, su araçlarıyla ilgili olarak şu bilgiler verilir: *Emir Timur'un ordusu İrtiş nehri yakınlarına ulaştığında, Türk-Moğol Emir Kamerüddin, ordusuyla birlikte çoktan Altay tarafındaki Töleslerin ülkesine sığınmıştı. Emir Timur'un ordusu, ancak düşmanlarının nehir kıyısında bırakıp kaçtıkları gemi ve sallarını bulabildiler...* (Materiyalı 2002:158-159). Askerî faaliyetler sırasında gemi ve *sal* kullanımına dair ilgi çekici bir bilgi de Evliya Çelebi'nin *Seyahatnâmesi*'nin (2008:20) *Kırım ve Bitişik İlleri* bölümünde verilir: *Ocaklar, han için yüz tane gemi ve kelek hazırladılar. Han ve ordusu, bu gemilere binerek nehrin karşı tarafına geçtiler...*Söz konusu kaynaklarda verilen bilgilerden hareketle, Merkezî Asya'nın Türk kökenli toplulukları tarafından kullanılan *sal* ve gemilerin sadece uzun göçler, ticaret, avcılık ve balıkçılık gibi ekonomik faaliyetlerde değil, aynı zamanda askerî faaliyetler dolayısıyla da uzun süredir kullanıldığı sunucuna varılabilir. Bu bağlamda Türkler gemi ve *sallarını* savaş taktiği olarak da Altay ve Yedisu bölgesindeki büyük nehirlerde düşman ordusunun erişemeyeceği yerlere çekilebilmek için kullanmışlardır. Ancak bunun tersi de varittir; nitekim Evliya Çelebi'nin *Seyahatnamesi* ve *Manas Destanı*'nda görüldüğü yahut Cengiz Han ordusunun faaliyetleri sırasında dikkati çektiği üzere, söz konusu gemi ve *sallar*, yabancı topraklara yapılan akınlar sırasında da kullanılmıştır (Kurat 1972:238).

Sal Yapımı

Eski Türklerde bir *salın* yapımı konusunda, örnek olarak kuşaktan kuşağa aktarma yoluyla günümüze kadar ulaşan *Alay* ve *Cerge-Tal* bölgelerindeki Kırgız tecrübesi ele alınmıştır. Halkbilimi derlemelerinden elde edilen bilgilere göre, bir *salın* hazırlanabilmesi için öncelikle büyük baş hayvanlardan boğa, öküz, sığır veya inek; küçük baş hayvanlardan ise koyun, koç veya keçi seçilir. Bir derinin tulum olarak tamamından yararlanabilmek için hayvan derisinin kesiksiz ve deliksiz olmasına dikkat edilir. Çünkü kesme ve yüzme sırasında delinmiş derilerin tulum olarak kullanılması mümkün değildir. Dolayısıyla Kırgızlarda *kasapçı* adıyla bilinen kesici, hayvanın başını sol eliyle kendisine doğru çekerek boyunu gerer (büyük baş hayvanlarda kesicinin yanında yardımcıları bulunur) ve hayvanı gırtlığından keserek başı ayırır. Kasaplar, kesilmiş hayvanın gövdesinden deriyi sağlam olarak çıkarmak için dört ayağından küçük delikler açmakla işe başlarlar. Deri ile et arasında yumruklayarak ve mümkün olduğunca bıçak kullanmadan hayvanın derisi çıkarılmaya çalışılır. Aslında bu teknikle deri yüzme işlemi, *tulum çıkarma* olarak da bilinir. Bundan sonra dikkatli bir şekilde önce ayaklar, sonra gövde ve boyun kısmına

doğru deri indirilerek tulum hâlinde çıkartılır; küçük baş hayvanlarda bıçak çok daha az kullanılır; çoğunlukla el ve yumruk sokularak deri etten ayrılır.

Bu teknikle tulum hâlinde çıkarılan deriler koruma altına alınır. Derinin iç yüzündeki et ve yağlar iyice temizlendikten sonra üzerindeki sular giderilerek tuzlanır. Türklerin kendilerine özgü sanatlarından biri de deri işlemeciliğidir. Bu sebeple *sal* yapımında kullanılacak deri tulumları güneş, gölge, hava cereyanı, akarsu akımı gibi çeşitli yöntemlerle kullanıma hazır hâle getirilir. Deri tulumlar üzerindeki yağ, et, yün ve kılın temizlenmesinde kullandıkları en önemli yöntem, akarsu içinde birkaç gün bekletilmesidir. Ham deri akarsu içinde birkaç gün bırakılınca üstündeki yün yumuşar ve deri üzerinden kolayca dökülür. Bundan sonra derici, deriyi akarsudan alır ve üzerinde işlem yaparak iyice yumuşatır; deri üzerinde delikler varsa buraları iyice onarır.

Sal için hazırlanan büyük baş hayvanlardan elde edilen deri tulumlarına hava doldurulması ve şişirilmesi sırasında keçi derisinden yapılmış tulumlar kullanılır. Keçi tulumunun arka bacağına ucu açık/delik bırakılır; bu deliğin ucu büyük tulumun ağzına sokulup bağlanır. Daha sonra keçi tulumu üstten elle pompalanarak büyük deri tulum içine hava doldurulur. Büyük tulum havayla şişirildikten sonra ağzı yün iple sıkı bir şekilde bağlanır (Resim 5). Bir büyük *salın* hazırlanması için dört, altı, sekiz veya daha fazla deri tulum ihtiyacı duyulabilir. Tulumların sayısı ne kadar çok olursa, ağır yük kaldırıp taşıyabilme kapasitesi o ölçüde artacaktır. Deri tulumun kalınlığı genelde standart olup uzun süre kullanılabilme ihtimâli yüksektir (Baybosunov 1990:11, Mukambayev 2009:777).

Deri tulumlar hazırlandıktan sonra eşit sıralar hâlinde dizilir. Bunların üzerine sırtlardan sağlı sollu kirşer konur; bunların üstüne ise ince tahtalar dizilerek dört köşeli ızgara şekli verilir. Bunlar deri tulumlara sıkıştırılarak bağlanır ve istenen *sal* hazır hâle getirilmiş olur (Resim 6). Sıkıca şişirilmiş deri tulumlar su üzerinde rahatça gidebilir. *Salın* su altındaki taşlardan veya güneşten etkilenerek zarar görmesini engellemek için deri tulumlar sıkı sık yağlanır; on günde bir üzerine “koçkor tuz” denen kaya tuzu serpilir. Bu tuzlama işlemi, tulumların daha sağlam olması ve içerisine daha fazla hava doldurulması için çok gereklidir. *Sal* tulumları, bir iş için kullanılmadığı zamanlarda ağızları çözümlenerek içlerindeki hava boşaltılır ve serin yerlerde muhafaza edilirler. Kırgızlar, *salı* idare eden kişilere *salçı* derler. Bunlar *salın* bir kenarına oturarak ellerindeki küreklerle *salı* su üzerinde yönlendirirler (Mukambayev 2009:777).

Kayık

Türkler, Kuzey Denizi toplumlarında olduğu gibi, çok eski dönemlerden beri ağaçların gövdesini oyarak kayıklar yapmayı ve bunları yürütmeyi biliyorlardı (Erdemir 2011:827, Vamberi 2003:40, 46). Bu çerçevede, Büyük Selçuklu sultanı Melikşah’ın şahsi hekimi Marvezî’nin (XII.yüzyıl) *Tabâyi’u’l-Hayevân* adlı eserinden yararlanan Avfi’nin *Câmi’ü’l-Hikâyât* (XIII.yüzyıl) eseri ile Müslüman tüccarların anlattıkları hatıralardan faydalanarak XVI. yüzyılda kaleme alınan Mecdüddin Muhammed el-Hasanî’nin (Mecdî) *Zînetü’l-Meclis* adıyla bilinen *Şecereler Külliyyâtı* eserinde, Türklerin su üzerinde kullandıkları kayıklar hakkında mühim bilgiler verilmiştir. Birbirlerinden yararlanarak yazılan bu eserlerde Sibiryâ’daki Yenisey ve Altay Kırgızlarının su üzerinde kullandıkları kayıklarla ilgili şu bilgiler verilir:

Kırgız ülkesi uzun ve geniştir. Kırgız ülkesi Çinlilerle sınırlıdır. Kırgız ülkesinde dört büyük ırmak akar. Bu dört büyük nehir varır bir ulu ırmağa dökülür. Bu ırmakların aralarında ıssız dağlar ve karanlık mağaralar vardır. Bir rivayete göre, bir Kırgız bu karanlığın sırrını öğrenmek için küçücük gemi kurdu. O, küçücük gemi üzerine oturup karanlığın sonuna varmak ve nereden çıktığını görmek için ırmakta yol aldı. Hiç bir aydınlığa çıkmadı. Ne yıldız, ne ay, ne güneş aydınlığını gördü. Sonra

bir sahraya erişti. Orada aydınlık ortaya çıktı... (Materiyalı 2002:188, Minorsky 1942:30, Şeşen 1985:92).

Bu bağlamdaki bilgiler Manas Destanı'nda da verilir:

Tüştük çağı Mangübö,	Güney tarafı Mangübö
Beecindegi biz bildik,	Beecin'de bulunan biz öğrendik,
Atı ugulbas öngögö	İsmi duyulmamış başkalarınca,
Sazan-Şanjın eli bar,	Sazan-Şan'ın eli var,
Arı çağı dayraga	Öbür tarafı nehir
Kayık menen can girse	Kayık ile adam girse
Kelbeyt degen kebi bar..	Dönmez diye söz var..

(Manas II 2017:745).

Bu bilgilerden anlaşıldığı üzere, Altay ve Yenisey Türk topluluklarının ekonomik ve sosyo-kültürel hayatlarında kayıklar da önemli bir yer tutuyordu (bk. Manas Destanı).¹ Bu bağlamda XVI. yüzyılda Mecdi tarafından verilen bilgiler, daha önce yaşamış olan Marvezî ve Avfi'den alınmış olduğundan, bunların Kırğızların Yenisey ve Altay taraflarından Tanrı Dağları çevresine gelmelerinden önceki dönemlere âit olduğu rahatça söylenebilir.

Gemi

Yukarıdaki bilgiler, Türk topluluklarının su engellerini aşmak için uzun yıllara dayanan bir tecrübe birikimine sâhip olduklarını göstermektedir. Bu bilgi ve birikimden hareketle Türkler hem daha güvenli hem de daha hızlı ve konforlu su araçları icat etmişlerdir (Kurat 1972:197-198, Gömeç 2011:40-42). Eski çağlar Hazar, Burtas ve İtil havzası Türklerinde olduğu gibi *sal*, *kayık* ve *gemi* sanatı, diğer Türk ülkelerinde de gelişmiştir (Şeşen 1985:36-55, Erdemir 2011:827). Nitekim Kâşgarlı Mahmud'un *Dîvânü Lügâti't-Türk*'ünde yer alan *uçân* sözü, Kıpçak lehçesindeki "iki kanatlı gemi"; *kemi*, *gemi* tabirleri ise Oğuz ve Kıpçak lehçelerindeki "su araçları" olarak izah edilir (DLT 2014:61, 448-449). Kâşgarlı Mahmud, gemilerle ilgili olarak Oğuz ve Kıpçak boyları arasında söylenen halk şiirinden örnekler de vermiştir:

kimi içre olduru.p	"Gemi içerisine oturup
İla suwın keçtimiz	İli akarsuyun geçtik
Uygur tapa başlanıp	Uygura doğru yönelip
Minlak ilin açtımı.z	Minlak ülkesin fethettik"

(DLT 2014:448-449).

Bu bağlamda XI. yüzyılda Merkezî Asya'da hâkim olan Türk kökenli toplulukları, yelkenli ve ahşap gemiler yaparak daha geniş topraklara yayılmışlardır. Su ve nehirleri kutsal sayarak büyük önem veren Türkler, *Dede Korkut Destanı*'nda da görüldüğü üzere, su hakkında türküler söylemişler, ahşap gemilerden söz etmişlerdir:

Çağnam çağnam kayalardan çıkan şu,	Çağıl çağıl kayalardan çıkan su
Ağaç gemileri oynadan şu	Ağaç gemileri oynatan su
Hasanla Hüseyinün hasreti şu,	Hasan ile Hüseyin'in hasreti su
Bağ u bostânun hasreti şu,	Bağ ve bostanın süsü su
'Âişe ile Fâtîmânun nikâhı şu,	Ayşe ile Fatma'nın nikahı su"

(2016:97, 641)

Dede Korkut Destanı'nda da gemi yapımı ile ilgili bilgilerden söz edilir:

Böyük böyük şuların köprisi ağaç	Büyük büyük suların köprüsü ağaç
Kara kara denizlerün gemisi ağaç...	Kara kara denizlerin gemisi ağaç...
Ağ şaklı Dede Korkutdan öğüt aldım	Ak sakallı Dede Korkut'tan öğüt aldım.
Karşun yatan kara tağları aşdım	Karşı yatan kara dağları aştım.
İlerü yatan kara denize girdüm	İleride yatan kara denize girdim.
Ağaçdan gemi yapup	Ağaçdan gemi yapip,
Ağ gömlegüm çıkardım, yelken kurdum	Ak gömleğimi çıkardım, yelken kurdum

İlerü yatan denizi dildim geçdüm

İleride yatan denizi dildim geçtim
(2016:117, 647, 419, 421)

Nitekim XIX. yüzyılın ortalarında Tanrı Dağlarındaki Kırgızlara gelen Kazak bilgini Çohan Valihanov, *Manas Destanı*'ndan alıntılar yaparken, destanda adı geçen su araçlarıyla ilgili bilgiler de vermiştir: *Kalkan yerleşkesindeki nehirden kayık ve sal ile geçeceğim. Karşıdaki Ak-Tersken'de atların eyer takımlarını çıkarmadan dinlenerek Turgen-Aksu yerleşkesi üzerinden dönüşte at-develerime orada istirahat vereceğim...* (Valihanov 1985:93). Bu bilgiler, Kırgızların Tanrı Dağlarındaki ve Yedisu bölgesindeki ırmakları geçebilmek için sadece sallarını değil, kayıkları da kullandıklarını gösteriyor.

Böylece Türkler, uçsuz bucaksız bozkırdaki büyük nehirleri ve gölleri geçerken güvenliği önemli ölçüde sağlamışlardı. Su araçları sayesinde hem ekonomik yönden hem de sosyo-kültürel açıdan gelişerek ulaşım hızlarını mümkün mertebe arttırdıkları söylenebilir. Nitekim yüzyıllar süren *sal* tasarımı, üretimi ve kullanımı konusundaki tecrübe birikimiyle büyük gemiler ve mavnalar yapılmaya başlanmıştır. Mesela Çin Tang sülalesi (618-907) vesikalarında, Yenisey Kırgızlarının ahşap gemiler inşa ettiklerine dair ayrıntılı bilgiler bulunmaktadır. Yine Tang Şu vesikalarında şöyle bir bilgi yer alır: *Karadağ'ın doğusunda Gayanhe nehri akar ve buradan onlar bat olarak adlandırdıkları gemi ile yüzüp geçerler...* (Biçurin 1851:270). Sinolog Biçurin'in belirttiği Gayanhe Irmağı, günümüzde Moğolistan ve Buryat toprakları içinde kalan Selenge nehrinin sol kolu olarak bilinen Buryatiya'daki Jida-Gol Irmağı'dır. Bu ırmak üzerinde kullanılan *batın* ağaç kütüğünden yapılan ve yük taşımak için kullanılan güvertesiz gemiler olduğu kanısındayız. Güney Sibirya'nın en eski toplulukları üzerine odaklanan çalışmalar yürüten ünlü bilim adamı L. R. Kızlasov (1969:128), *bat* terimi hakkında açıklamalarda bulunurken, onun başka bir gemi türü *barka* ile eşanlamlı olduğunu ifade eder. Bu bilgilerden açıkça anlaşıldığı üzere, Güney Sibirya'daki nehirlerde hayvan postundan hazırlanmış tulumlar dışında, ağaç kütüklerden yapılmış, ağır yükler taşıyabilen çeşitli gemiler de inşa edilip kullanılmıştır (Somuncuoğlu 2008:39-41, Resim 7-8). Şu halde Sibirya'daki dingin göllere ve coşkun nehirlerle uygun olan *bat* veya *barka* türü gemiler, günümüzün güvertesiz gemileri olarak bilinen mavnaların ilkel bir türü olmalıdır.

Analiz

Oğuz Kağan Destanı'nda ve İbn Fadlan'ın *Seyahatnâme*'sinde görüldüğü üzere, İdil-Ural bölgelerindeki Türkler, nehirlerde ulaşımı hem hayvan postundan hem de ahşaptan faydalanarak yaptıkları sallar sayesinde sağlamışlardır (Sinor 1977:159-162). Kâşgarlı Mahmud'a göre, Avrasya'nın geniş topraklarına hâkim olan Oğuz ve Kıpçak boyları, geleneksel salların yanında daha gelişmiş araçlar olan kanatlı gemiler de kullanıyorlardı.

Aslında MÖ 5000'li yıllardan itibaren Doğu Asya'da yelkenli gemilerin ortaya çıktığı biliniyor ise de bunlar çok basit şekilde deriden veya kamış gibi çeşitli ağaç demetlerinin birleştirilip bağlanması yahut ağaç kütüklerinin içlerinin oyulması suretiyle yapılmış araçlardı. Bu gemiler, akıntıların ve rüzgarın yönüne göre uzun süre yol alabiliyorlardı. Akıntıların ters aktığı veya rüzgarın yeterli olmadığı durumlarda bu gemileri yürütmek için kürekçiler devreye giriyorlardı. Bu bilgilerden hareketle, Türklerin yelkenli gemilerin yapımı konusunda Ön Asya halkalarının tecrübelerinden faydalandıklarını söylemek mümkündür. Ancak çift kanatlı su araçlarının, komşuların etkisinden bağımsız olarak, Türklerin bizzat kendileri tarafından icat edildiği kanaatindeyiz. Çünkü yelken anlamına gelen *uçân* (uçmak) sözü Türkçe bir kelimedir. Söz konusu kelimenin, Rusların *İpat'ev Sâlnâmesi* ve *Smolensk Sâlnâmesinde* görüldüğü üzere, “nehir gemisi” anlamında Rus diline de girdiğini söyleyebiliriz. Bu konuda araştırmalarda bulunan Rus bilim adamları,

söz konusu terimlerin Polovets-Türk lehçeleri aracılığıyla Rus diline girdiği görüşünü ileri sürmektedirler (Dal' 1982:527, Fasmer 1987:179, Çernih 1956:136).

Genel olarak Türklerin yelkenli gemilerinin Güney Sibirya, Moğolistan ve Kazakistan toprakları üzerindeki göller ve büyük coşkun nehirlerde kullanıldığı düşüncesindeyiz. Tanrı Dağlarının dar ve eğimli bölgelerindeki engebeli ve dalgalı ırmaklarda veya engellerin aşıldığı sığ akarsularda ise, yelkenli gemilerin kullanımı neredeyse imkansızdır. Bu yüzden Kırgızistan'ın dağlık bölgelerinde, en eski Türklerde olduğu gibi, hayvan postunun şişirilmesiyle elde edilen tulumlardan faydalanılarak yapılan geleneksel ilkel *sal* sanatı, aynı özelliklerini koruyarak nesilden nesile aktarılıp muhafaza edilmiştir.

1954 yılında günümüz Kırgızistan ve Tacikistan toprakları içinde kalan Alay Sıra dağlarına gelen Sovyet Alpinistleri tarafından kaleme alınan hatıralarda, ilgi çekici bilgiler bulunmaktadır. Bu dağcılarının günlüklerinde, Kırgızların eskiden beri su üzerinde *sal* kullandıkları ve bu *salların* özellikleri ayrıntılarıyla anlatılmıştır. Nitekim bu Sovyet Alpinistleri de *Kızıl-Suu* adıyla bilinen nehirde karşıya geçebilmek için sekiz öküz postunun şişirmesiyle elde edilen tulumlarla hazırlanmış *salı* kullanmışlardır (Resim 9). Zikrolunan Alpinistlerin bu *salla* su üzerinde nasıl yüzdüklerine dair verdikleri bilgiler şöyledir:

Bu sal bir tona yakın yük kaldırabildiği gibi, su altındaki taşların çarpmasına ve sürüklenmelere karşı da dayanıklıydı. Bu salın su üzerindeki ilk hareketi sırasında üzerinde dağcılarının yaklaşık 500 kg civarında yükleriyle birlikte, yedi kişilik dağcı ekibi ve salcı adıyla bilinen iki kürekçi de vardı. Nehir kıyısından kolayca itilen sal, aşağıya doğru hepimizi alıp uçtu. Kürekleriyle sala yön veren iki salçıdan biri sağ, diğeri solda küreğiyle hem salın devrilmesini önler, hem de düz ilerlemesini sağlamaya çalışıyorlardı.

Verilen bilgilere göre, su üzerindeki bu yolculuk, (iki kez gidiş-dönüş olarak) dört saat sürmüştür (Ecegodnik 1957:101).

Sovyet Alpinistlerinin *Kızıl-Suu* nehri üzerindeki *sal* ve *sal* yolculuğuyla ilgili verdikleri bilgiler, dilbilimci C. Mukambayev'in XX. yüzyılın ortalarında Tacikistan'ın *Cerge-Tal* bölgesinde yaşayan Kırgız-Türkleri arasında yaptığı dil araştırmaları, dolayısıyla *sal* sözü üzerine verdiği bilgilerle örtüşmektedir (Mukambayev 2009:777). Mukambayev'in derleme sözlüğünde belirttiği üzere, Kırgızistan'ın güney bölgelerindeki dalgalı nehirlerde kullanılan hayvan postundan şişme tulumlarla yapılmış *sallar*la insanların her türlü taşıma ihtiyaçları karşılanıyordu (Resim 10).

Diğer bir halkbilimci A. Baybosunov'un XIX. yüzyılın sonu ve XX. yüzyılın ortalarında Tanrı Dağlarında yürüttüğü etnografik yüzey araştırmaları sırasında, yerlilerin, hayvan karnını şişirerek kullandıkları tulumlarla su altına dalmayı öğrendiklerine dair verdiği bilgiler dikkat çekicidir. Baybosunov'un (1990:9-11) verdiği bilgilere göre, Isık-Göl çevresindeki yerliler, dalgıçlıkta *üylötüp tolturulgan karın* dedikleri havayla doldurulmuş karınla² derin gölde su altına inerek kaybolan veya batan eşyalarını aramışlardır. Bu sırada bir Kırgız dalgıç, gölün daha derinlerine inebilmek için ayaklarına taş bağlamış, su altında nefes alabilmek veya uzun süre kalabilmek için de yanına içi havayla doldurulmuş karın tulumlar almıştı.

Sonuç

Eskiçağlarda Merkezî Asya'da Türkler tarafından oldukça ilkel ve basit *sallar* ve *târ* adıyla bilinen *keleklar* icat edilmiştir. Türkler, söz konusu *sallar*ı ve *keleklere* geliştirmek suretiyle, zamanla Avrasya'nın büyük göllerinin ve nehirlerinin oluşturduğu her türlü engelin üstesinden gelmişler ve geniş bozkırlara hâkim olmuşlardır. Avrasya tarihinde Türklerin müreffeh bir seviyeye ulaştıkları Köktürk ve Karahanlılar döneminde, su üstü ulaşım araçları ve teknikleri, iktisadi ve siyasi açıdan gelişip güçlenmelerinin de etkisiyle,

bir taraftan *uçân* adıyla bilinen iki kanatlı yelkenli gemiler imal edilmiş, diğer taraftan ağır yükleri taşımak için *bat* veya *barka* adıyla anılan ahşaptan yapılmış güvertesiz gemiler yapılmıştır. Hatta Türklerin dalgıçlık mesleğine de uzak kalmadıkları, halkbilimiyle ilgili kaynaklardan anlaşılmaktadır.

Bunun yanı sıra yelkenli gemilerin kullanılmadığı çok yüksek Altay, Tanrı ve Pamir dağları arasında bulunan engebeli coğrafyaların dalgalı ırmakları üzerinde ise ilkel *sallar* kullanılmış ve bu *sallar* yakın zamanlara kadar kendilerine has özelliklerini muhafaza etmişlerdir. Dolayısıyla Türk topluluklarından biri olan Kırgızlar arasında *sal* yapma yöntemleri, bunu kullanma teknikleri ve bununla ilgili kültürel unsurlar nesilden nesile aktararak günümüze kadar ulaşabilmiştir. Türklerin içtimâî, iktisadi ve siyasi alanlarda kuşaktan kuşağa kullanılagelen geleneksel *sal* sanatı, geçmişte yapıldığı şekliyle sürdürülmüştür. Yakın dönemlere kadar Doğu Anadolu Türkleri tarafından muhafaza edilmeye çalışılan *kelek* sanatı, günümüzde Orta Asya’da sadece *Çoş-Alay* bölgesindeki *Kızıl-Suu* nehri ile Tacikistan toprakları içinde kalan *Cerge-Tal* yerleşkesinde varlığını koruyabilmiştir. Modern dönemlerin teknolojik gelişmeleri, bu sanatın sürdürülmesini ve yaşatılmasını artık mümkün hâle getirmiştir. Bununla birlikte, söz konusu sanatın en azından bir folklorik unsur olarak muhafazası ve konuyla ilgili bilgilerin kayıt altına alınması mutlaka sağlanmalıdır.

NOTLAR

1. Manas Destanı’nda *sal*, *kayık* ve *kemi/gemi* ile ilgili bilgiler birkaç mısradan verilmiştir. Bu konuda bakınız: Manas Destanı (W.Radloff) ve Kırgız Kültürü ile İlgili Tezpit ve Tahliller Hazırlayan: Naciye Yıldız; Ankara: Türk Dili Kurumu Yayınları, 1995. Manas, Sağımbay Orozbak Uulu Varyantı, I, II, III. Ed. Naciye Ata Yıldız. İstanbul: Türk Dünyası Belediyeler Birliği Yayını, 2017.
2. Koyun midesinden *tulumba* hazırlama işlemlerine bakıldığında ilk olarak kesilen koyunun midesi alınır ve içi temizlenir. Daha sonra sıcak suda bekletilir. Midenin içinde bulunan tortular mideye zarar vermeden bir bıçak yardımıyla ayrılır. Temizlenen bu mide şişirilerek ağzı bağlanır ve bir kaç hafta serin bir yerde bekletilerek kuruması sağlanır. Eskiden Kırgızların günlük hayatında kullanılan bu tulumlar içerisine sarımsak dedikleri tereyağı da konularak muhafaza edilirdi. Bunlarla ilgili bir atasözü bir karın maydı bir kumalak çiritet “Karına doldurulmuş tereyağına, bir tane pislik düşerse çürütür”.

KAYNAKÇA

- Armaco Expats. “Kelleks: The Inflatable Rafts of Yesteryear”. (3.10.2018). Erişim tarihi: 03.03.2019. <<https://www.aramcoexpats.com/articles/kelleks-the-inflatable-rafts-of-yesteryear/>>
- Avdiyev, İ. *İstoriya Drevnego Vostoka. Uçebnik dlya studentov vuzov*. Leningrad: Gospolitizdat, 1953.
- Bang, R. “Down the Gorge,” *Aramco World* 22(1), January/February, 1981.
- Baybosunov, A. *Donauçımye Predstavleniya Kirgızov o Prirode*. Frunze: Mektep, 1990.
- Biçurin, Ya. *Sobraniye svedeniy o narodah, obitavşih v Sredney Azii v drevniye vremena*. çast’ I-III, St.Petersburg, 1851.
- Caparov, A. Z. Belek, K. Asangulova, A. B. “Kırgızskiye Natsional’niye Voyloçniye İzdeliya: Sovremenniye Trasformatsii”, *Etnografiçeskoe Obozrenie*. No.1. 2019.
- Casson, L. *Ships and Seamanship in the Ancient World*. New Jersey: Princeton University Press, 1971.
- Çelebi, E. *Kniga Puteşestviya. Krim i sopredel’niye oblasti. İzvleçeniya iz soçineniya Turetskogo puteşestvennika XVII veka*. İzd.2. İspravlennoe i Dopolnennoe. Simferopol’: İzdatel’stvo “Dolya”, 2008.
- Çernih, Ya. Oçerk Russkoy İstoriçeskoy Leksikologii. *Drevnerusskiy period*. Moskova: İzdatel’stvo Moskovskogo Universiteta, 1956.
- Clauson, G. *An Etymological Dictionary of pre-thirteenth-century Turkish*. Oxford: Oxford University Press, 1972.
- Dal’, V. *Tolkoviy Slovar’ Civogo Velikorusskogo Yazıka*. Tom IV. Moskova: “Russkiy Yazık”, 1982.
- Dede Korkut Dresden Nüşası: metin, dizin / Haz.: Sadettin Özçelik*. Ankara: Türk Dil Kurumu, 2016.
- Dıbo, V. “Vokalizm Rannetyurkskih zaimstvovaniy v Vengerskom”. *Finnisch-Ugrische Mitteilungen*: Band 32/33. Hamburg: Helmut Buske Verlag, 2009.
- DLT. Divânu Lugâti’t-Türk: Giriş - metin - çeviri - notlar - dizin/ Kâşgarlı Mahmud; hazırlayanlar: Ahmet B. Ercilasun, Ziyat Akkoyunlu*. Ankara: Türk Dil Kurumu, 2014.
- DS. *Drevnetyurkskiy Slovar’*. Nauka, Leningrad, 1969.
- Erdemir, H. P. “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”. *Turkish Studies*, Volume 6/2. Turkey, Spring 2011.
- Ecegodnik Sovetskogo Al’pinizma*. Moskova: Gosudarstvennoe İzdatel’stvo Geografiçeskoy Literaturi, 1957.

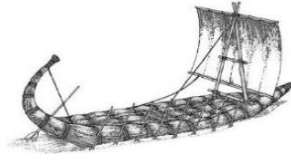
- Fasmer, M. R. *Etimolojik Sözlük Rusça Yazıya Çetireh Tomah. Tom IV*. Moskova: Progress, 1987.
- Gömeç, S. *Şamanizm ve Eski Türk Dini*. Ankara: Berikan Yayınevi, 2011.
- Gündoğdu, H. “Kürtün ve Çevresinde El Sanatları-I”, *Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, Erzurum, 1999.
- Gürçayır Teke, Selcan. “Somut Olmayan Kültürel Mirasın Korunması Sözleşmesi Listelerinde Yaşayan Miraslar ve Sabitlenen Gelenekler”, *Millî Folklor*, Yıl 30, Sayı 120, 2018.
- İvanin, M. *Voyennom' İskusstv' i Zavoyevaniyah' Mongolov' . St.Petersburg: Peçatano v Voennoy Tipografii , 1846.*
- İstoriya Vodnogo Transporta. (16.02.2015). Erişim tarihi: 12.10.2018. <<https://studfiles.net/preview/1853155/>>.
- Katanov, N. F. *Oçerki Uryanhayskoy Zemli. Dnevnik Puteşestviya, İspolnennogo v 1889 godu po poruçeniyu İmperatorskoy Akademii Nauk i İmperatorskogo Geograficeskogo Obşestva*. Kızı1, 2011.
- Keleş, N. “Türk Dili ve Kültürünün Alman Dili ve Kültürüne Etkileri”, *Millî Folklor*, Yıl: 15, Sayı: 57, 2003.
- Kızlasov, L. R. *İstoriya Tuvi v Sredniye Veka*. Moskova: İzdatel'stvo Moskovskogo Universiteta, 1969.
- Kurat, A. N. *IV-XVIII. Yüzyıllarda Kara Deniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1972.
- Malov, S. Ye. *Pamyatniki Drevneturkskoy Pis'mennosti Mongolii i Kirgizii*. Moskova-Leningrad: İzdatel'stvo Akademii Nauk SSSR, 1959.
- Manas, Sagımbay Orozbak Uulu Varyantı, I, II, III*. Ed. Naciye Ata Yıldız. İstanbul: Türk Dünyası Belediyeler Birliği Yayını, 2017.
- Manas Destanı (W.Radloff) ve Kirgiz Kültürü ile İlgili Tespit ve Tahliller*. Hazırlayan: Naciye Yıldız; Ankara: Türk Dili Kurumu Yayınları, 1995.
- Materiyalı po İstorii Kirgızov i Kirgızstana*. Bişkek: KTÜ “Manas” yayınları, 2002.
- Mert, O. Orkun. *Uygur Dönemi Yazıtlarından Tse-Tariat-Şine Us*. Ankara: Belen Yayıncılık Matbaacılık, 2009.
- Minorsky, F. Sharaf al-Zamân Tâhir Marvazî on China, the Turks and İndia. *The Royal Asiatic Society*, London: Cambridge University Press, 1942.
- Mukambayev, C. *Kirgiz Tilinin Dialektolojik Sözdüğü*. Bişkek: B.Sultanov Basmakanası. 2009.
- Oğuz, M. Ö. “Terim Olarak Somut Olmayan Kültürel Miras”. *Millî Folklor*, Yıl: 25, Sayı: 100, 2013.
- Şeşen, R. *İbn Fadlan Seyahatnâmesi ve Ekler*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2010.
- _____. *İslam Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*. Ankara: Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1985.
- Sevortyan, E. V. *Etimolojik Sözlük Tyurkskih Yazıtkov: Obşşeturskiye osnovi na bukvi “L”, “M”, “N”, “P”, “S”*. Moskova: Vostochnaya Literatura RAN, 2003.
- Somuncuoğlu, S. *Sibirya'dan Anadolu'ya Taştaki Türkler*. İstanbul: Ege Basım ve Sanatları Ltd. Şti. Nisan 2008.
- Sinor, D. “On Water-Transport in Central Eurasia”. *İnner Asia and its Contacts with Medieval Europe*. London: Variorum Reprints, 1977.
- Valihanov, Ç. *Sobranie Soçineniy v pyati tomah. Tom 5*, Alma-Ata: Glavnaya Redaktsiya Kazahskoy Sovetskoy Entsiklopedii, 1985.
- Vaucher, J. “History of Ships Prehistoric Craft”. (April 2014). Erişim tarihi: 03.03.2019. <http://www.iro.umontreal.ca/~vaucher/History/Prehistoric_Craft/#Rafts>
- Vamberi, A. *Puteşestviye po Sredney Azii*. Moskova: İzdatel'skaya Firma “Vostochnaya Literatura” RAN, 2003.
- Yudahin, K. *Kirgizsko-Russkiy Slovar'. 1 kniga*, A-K. Moskova: İzdatel'stvo “Sovetskaya Entsiklopediya”, 1965.
- _____. *Kirgizsko-Russkiy Slovar'. 2 kniga, L-Ya*. Moskova: İzdatel'stvo “Sovetskaya Entsiklopediya”, 1985.

EK: FOTOĞRAFLAR

Resim 1: MÖ ~ 8.000 kanoye. Holland. Vaucher 2014.



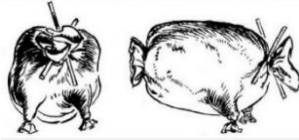
Resim 2: MÖ ~ 10.000 gemi. Gobustan, Azerbaycan. Somuncuoğlu 2008:442, Vaucher 2014



Resim 3: Eskiçağ Mısırlıların kürekli kamış gemileri. İstoriya 2015:128, 131.

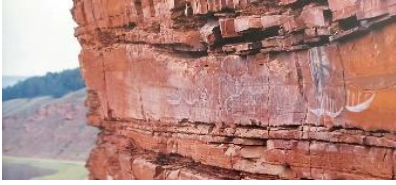


Resim 4: Asur kabartmalarındaki tulumba *sal*. Avdiyev 1953:22.



Resim 5: Hayvan postundan şişme tulum.

Resim 6: Hazır bir *sal*. Armaco, 3.10.2018



Resim 7-8: Güney Sibirya, Lena nehri kaya tasvirleri üzerindeki gemiler. Somuncuoğlu 2008:39, 41



Resim 9: Kırgız *sal*ının genel görünümü. Ecegodnik 1957.

Resim 10: *Kızıl-Suu* nehri üzerindeki *sal*. Baybosunov 1990.