

# ANADOLU'DA ATIN YENİDEN KEŞFİ VEYA ATLI TARIM HAKKINDA YOZGAT'TAN BİR KESİT

Yrd. Doç. Dr. M. Öcal OĞUZ

Bu yazıda bir binek hayvanı olmanın da ötesinde binicisi ile aynileşen ve Türk kültürünün binlerce yıl ötelere dayanan belgelerinde bile "yâr", "sevgili", "can dostu", "arkadaş", "kardeş" olarak karşımıza çıkan ve Kaşgarlı Mahmud'un Divanı Lügat'it-Türk'ünde "Türk atı ile kuş kanadı ile" atasözleriyle önemini derecesi belirlenen, Anadolu atasözlerinde "At-avrat-silah" üçlemesinde kıymetini devam ettiren, kısacası; Türk'e ülkeler fethettiren, savaşlar kazandıran, etiyile, sütüyle besleyen, gönüyle giyindiren bu kadim Türk dostunun bu özelliklerinden söz açmayacağız; atın Türk tarihindeki yerine ve bu yerin edebiyatımıza, kültürümüze ve sosyal hayatımıza yansımalarına dair yüzlerce irili ufaklı çalışmanın yapıldığını biliyoruz.

Anadolu'da atlı tarıma geçiş sanıldığı gibi uzun bir geçmişe sahip değildir. Daha 1950-1960'lı yıllarda Anadolu toprakları büyük ölçüde "çift, kasaban boyunduruk, öküz ve manda" ile işleniyordu. Gerçi yüzyılımızın başından itibaren mekanize tarıma az sayıdaki "örnek çiftlikler"de ve sınırlı sayıdaki zengin çiftçi tarafından geçilmiş ise de bunlar Anadolu'ya yayılmıştır. 1950'li yıllara gelinceye kadar Anadolu, traktörü, biçerdöveri tanımamıştır. Ancak bu yıllarda Anadolu, tarımda sessiz sedasız bir devrim gerçekleştirmiştir: Atlı tarım. Tarıma müsait geniş toprakların yer aldığı ve gözlemlerimiz veya kaynak kişilerden aldığımız bilgilere göre 1950'li yıllarda atlı tarıma geçen Yozgat yöresinde, tarımda makinalaşma ancak kendini 1970'li yıllarda hissettirirken, atlı tarım süratle yayılmış ve yaklaşık otuz-kırk

yıllık bir sürede de ortadan kalkma noktasına gelmiştir.

1950'li yıllarda Orta Anadolu'ya "tarımda modernleşme" olarak giren atlı tarım, bugün bu bölgede tamamen ortadan kalkma noktasına gelmiştir. Bugün Orta Anadolu, tarımda süratle modernleşmiş, makinalaşmış ve eski tarım kültürünün bütün araç-gereçleri kullanımdan düşerek, birer müze malzemesi haline gelmiştir. Yaklaşık kırk yıllık bir süreyi içine alan atlı tarımdan geriye kaynak kişilerin hafızalarındaki kültürel birikim kalmıştır. Müzelik malzemeleriyle birlikte bu birikimin tesbit edilmesi, medeniyet ve kültür tarihimizin bir noktasının daha karanlıkta kalmasını önleyecektir.

Ath tarım Anadolu'nun sosyal, kültürel ve ekonomik hayatında köklü değişiklikler yapmıştır. Ağır hareket eden öküz ve mandanın aksine at ile daha fazla toprak sürülmüş, daha fazla ekin ekilmiş, daha fazla kıraç alan tarıma açılmıştır. Bu faaliyet hayvancılığı nispeten geriletirken "rençberlik"i geliştirmiştir. Daha sonraki yıllarda bu süreç traktörle daha da hızlanacaktır.

At; öküz ve mandaya göre çok tüketen bir hayvan olduğundan "ayaklı değirmen" olarak netilenmiştir. Bu sebeple atlı tarıma geçmeden önce Yozgat'ta sadece sayılı zenginler at beslerken, atlı tarıma geçtikten sonra hemen hemen her köylü bir çift at alma yoluna gitmiştir. Bu husus at sayısını süratle artırmış, eski "yılık" geleneği yeniden canlanmıştır. Tarım zamanlarının dışında atlar, bir at çobanına teslim edilmekte ve "ırgatlık" denilen hasat zamanında

atlar yıldıktan alınmaktadır. Yüksek dağların doruklarında otlayan yıldıktan at tutmak, at getirmek başlı başına bir folklor hadisesini meydana getirmektedir. Kışı az yiyecek (genellikle bu yiyecek arpa, çavdar, saman, çayır ve yonca "kes"i olmaktadır) geçirmek zorunda kalan atlar, nisanla birlikte yıldıya katılmakta ve hasadın başladığı temmuz ayında alınmakta, sonbahardaki ekim işleri de tamamlandıktan sonra kar yağınca kadar yeniden yıldıya salınmaktadır. yüzlerce at bir dağdan bir dağa koşup otlamakta, Anadolu'nun ortasında bir Orta Asya havası estirmektedir. Ekinler sürülüp, "tığ"lar "cec"e dönünce yılki çobanı emeğinin karşılığını buğday olarak harmandan almaktadır.

Atın tarımda kullanılması, Anadolu'da bir çok iş kolunun ortaya çıkmasını veya yeniden canlanmasını sağlamıştır. Atın tarımda kullanılması, öküz ve manda örneklerinde olduğu gibi, basit araç gereçlere dayanmamaktadır. Atlı tarımla birlikte demir pulluk, hamut, yan kayış, marka, at arabası, tapan, at mibzeri, at biçeri gibi "modern" aletler ve bunların yan sanayii ortaya çıkmıştır. Nal ve mih tüketimi artarken nalbant sayısı yükselmiştir. Çok sayıda genç kârlı bir iş kolu olan nalbantlığı tercih etmiştir. Atın tarımda kullanılması, binek atların nallarından değişik bir nallın üretilmesini de beraberinde getirmiştir. Atın ayak tabanını bütünüyle kaplayan bu nal, ekin saplarının atların ayaklarına batmamasını sağlayan özelliğiyle tercih edilmiştir. Atın nallanması, mihnin acemi nalbant tarafından ete çakılması, atın ayağının tutulma biçimi, tekmeye meydana gelen "iş kazaları", acı tath yönle-riyle halen kaynak kişilerin hatıraları arasında yer almaktadır.

Atlı tarımla birlikte Anadolu'nun bir çok kasaba ve şehrinde saraçlık önemli bir meslek haline gelmiştir. Atların başından boynuna geçirilen ve döş kısmında tutulan hamutun bulunması, atlı tarımın başlamasını sağlamıştır dersek

abartmış olmayız. Çünkü, hamut (veya hamıt) arkadaki bütün yükün atın en güçlü yeri olan "döş" olarak nitelenen omuz bölgesine gelmesini sağlamaktadır. Hamut iki tarafında yer alan ve "kulak" denilen kısımlarına "yan kayış" denilen kalın deri halatlar "marka" denilen çekilen araca monte edilmiş âlete sökülüp takılmayı kolaylaştıran özel usullerle hazırlanarak bağlanmaktadır. Ayrıca atın veya atların arabaya koşulması sırasında inişlerde çok işe yarayan "gömlek" denilen ve hamutun atın döşüne sabitlenmesini sağlayan kısım da deriden yapılmaktadır. Bu gömleklerin üzeri çeşitli işleme ve nazar boncukları ile süslenmekte, ayrıca özel günlerde kadınların el işlemesi olarak yaptıkları örtüler de bu gömleklerin üzerine konulmaktadır.

At pullukları, atlı tarımın modern âletlerinden biridir. Sabanın aksine demirden olduğu için daha fazla derine batan ve çeşitli sebeplerle (taş, ayrık otu vb.) kolayca kırılmayan ve pulluklar, tekerlekleri, sık sık "yülünen" bıçaklarıyla, sabandan çok farklı ve çok modern gelmiştir 1950'lerin insanına. Anadolu'da pulluk sayesinde demircilik yeni bir ivme kazanmış, demirciler örs, çekiş ve tırpan gibi az sayıdaki tarım aletinin yanında pulluk yapımıyla bir altın devir yaşamışlardır.

Orta Anadolu'da atlı tarımın en büyük gelişmelerinden birisi, at arabasının yaygınlaşmasıdır. Binlerce yıldır bir yerden bir yere atının sırtında ulaşan Türk insanı, at arabasının yaygınlaşması ile kır hayatında "toplu taşıma"yı gerçekleştirmiştir. "Tekne"sine yaklaşık on kişinin sığabildiği tahtadan ve demirden yapılan bu harika araç, dört tekerlekli olup, ön tekerlekler "makaslı" sistemle ortadaki ok'a bağlanmakta, atların başına geçirilen terbiye ve yaklaşık üç-dört metre uzunluğundaki terbiye kayışı ile arabanın istikameti belirlenmektedir. At arabasında da bugünkü motorlu araçlarda olduğu gibi en fazla problem teker-

lekte ortaya çıkmaktadır. Ortası delik ve kenarlardaki parmaklarla tahta çembere bağlanan ve top adı verilen kısım "teker" in en can alıcı kısmıdır. Kenardaki tahta çemberin dış kısmı da sadece "çember" olarak nitelenen demirle çevrilidir. Aşırı yük veya beklenmeyen bir darbe neticesinde çemberin çıkması, parmakların kırılması "teker uçtu" denilerek açıklanmaktadır. Tekerciler de ayrı bir iş kolunu meydana getirmektedir.

At arabasının yapım yeri genellikle Eskişehir'dir. Eskişehir'de gelişmiş bir araba sanayii mevcut olup, bütün Anadolu'ya en güzel arabalar buradan yayılmıştır. Orta Anadolu'da zamanla bir kaç şehirde daha araba yapılmış ise de Eskişehir arabalarının şöhretini gölgeleyememiş, yerini dolduramamıştır. Eskişehir'de at arabası yapan ustaların çoğunun Kırım Türklerinden olduğu söylenmektedir. Acaba, Anadolu'da atın tarımda kullanılması uygulaması da onların getirdiği bir yenilik mi? Elbette araştırılması gereken bir nokta.

At arabası, köyden köye, köyden şehire ulaşımında uzun yıllar yegane araç olmuştur. Üstelik, öküzlerin koştuğu kağı ile kıyaslandığında bir hayli hızlı bir ulaşım aracı. Köyden köye gelin almaya giderken at arabalarının yarattığı görkemli manzara artık tarihte kaldı. Rengarenk boyalı araba tekneleri, zillerle süslenmiş atlar, işlemeli at gömlekleri, allı-yeşilli giyimleriyle tef çalan türkü söyleyen "yenge"ler, çifte davullu çifte zurnalı arabalar... Araba konvoyunun büyüklüğü ile oğlan tarafının zenginliği, itibarı doğru orantılı, çeyiz yüklü arabaların çokluğu ile de kız tarafının zenginliği... En önde gelin arabası, sandalye üstüne oturtulmuş al duvaklı gelin ve dört tarafına tutulan "boy aynası" ile bir ışık demeti halinde damat evine ağan at arabası...

At arabası, bağ bozumunda, değirmene un öğütmeye gidildiğinde, hastayı kasabaya doktora yetiştirirken... Anadolu at arabasıyla büyük bir medeni merha-

leye girmiştir. Büyük zenginlerin, büyük şehirlerin "yaylı"sına geçmiş tarihlerde gıptaıyla bakan Anadolu köylüsü, emeline, idealine ulaşmıştır adeta...

At arabası, tarladaki ekin köklerinin harmana getirilmesinde de çok büyük bir yere sahiptir. Arabanın üzerindeki tekne indirilmekte "sal" denilen ve ekin saplarını kolayca taşımaya yarayan gereç, ön ve arka tekerin arasındaki mesafe açılarak yerleştirilmekte ve "yığın"lar bir bir bu şekilde harmana taşınmaktadır. Daha sonra harmana getirilen sapsar "döven"le sürülmekte, bu işte de atlar imdada yetişmektedir. Hayvanların kış yiyeceği olan saman, evde dokunan kendir çulların bu salın üzerine gerilmesiyle taşınmakta, atlar burada da üzerlerine düşen görevi en hızlı ve en güvenli şekilde yerine getirmektedirler.

Anadolu'daki athı tarımdan Yozgat'ta yaşanmış bir kesiti içine alan bu tespitlerin arkasında devasa bir folklor dünyasının bulunduğunu hemen hatırlatmalıyım. Tarımdaki son modernleşme ile ortadan kalkan ve ancak yüzde birine belki dokunabildiğimiz araç-gereç dünyasının yanında fıkraları, atasözleri, deyimleri, hikâyeleri, efsaneleri, değer yargıları... ile bir dünya hızla ellerimizin arasından kayıp yok oldu. Bu dünyadan arta kalanların mutlaka tesbit edilmesi lazımdır.

Her arabanın kendine özgü bir sesi vardır. Başka bir arabadan asla aynı ses çıkmaz. Bu sesi tekerin topu ile arabanın dingilinin son bölümünde yer alan "çarpana"nın birbirine çarpması sağlamaktadır. Arabayı görmeden kime ait olduğu bu şekilde anlaşılabilir, evde oturan yaşlı, âmâ bir kadın oğlunun gelmekte olduğunu rahatlıkla anlayabilmektedir. Tabii sesin sürekli ve güzel çıkması için dingilin "ince yağ" ile yağlanması gerekir.

Arabaya koşulacak atların elde edilmesinde iki yol izlenmektedir. Ya evlerde beslenen kısrakların yavrularının yetiştirilmesi ya da kasaba pazarından sa-

tin alma... Pazardan at satın alanlar atları çeşitli özelliklerini gözönüne alarak seçerler. Güçlü olup olmaması, haylaz olup olmaması, genç olup olmaması, huylu olup olmaması (uzun süre boynuna hamut geçirilmeyen atlar, "boyun kanlılığı" denilen, arabaya koşulduğu zaman çekmeme, yatma, sağa sola uygunsuz hareket vb. olumsuzluklar yapabilirler ki bu atlar makbul değildir.), çocukları ısırma, tekme atma gibi kusurlarının bulunup bulunmaması alıcının en çok dikkat ettiği hususlardır. Ayrıca arabaya koşulmadığı zaman, binek atı olarak kullanılması da satın alanın aradığı özelliklerdir. Çünkü, "ayaklı değirmen" olarak nitelediği atı, bir çok bakımdan kullanmak zorundadır. Ayrıca binek atı beslemek, Anadolu köylüsü için öteden beri bir lüks olagelmıştır. Atların binek atı olarak kullanılırken 'eşkin' veya "rafan" denilen ve binicisini incitmeden, hızlı gidenleri makbuldür. "Zonzon", "tırıs" ve "dörtнал" koşu yapan atlar ise pek tercih edilmez. Yalnız "dörtнал" koşan atları genç çiftçiler özellikle tercih ederler.

Eğer atlar evde yetiştiriliyorsa, iki yaşına geldiği zaman önce binek olarak alıştırılır. İki yaşındaki bir taya binmek bir hayli zor ve tehlikelidir. Bu görevi daha çok gençler ve "cesaretliler" üstlenirler. Üzerine binilerek iyice yorulan atın daha sonra boynuna hamut geçirilir ve bir müddet böylece dolaşması ve hamuta alışması sağlanır. Ardından uslu ve yaşlı bir atın yanında arabaya koşulur. Bir kaç gün süren bu uygulamanın sonunda genç at iyice uslanır ve güvenle arabaya koşulur.

Atların seçiminde genellikle deri renkleri de tercih sebebi olmaktadır. Buna göre en makbul atlar "doru" tenliler olurken, en az isteneni ise "al" atlar olmaktadır. Atlar, ten renklerine göre "kır", "demir kır", "yağz", "doru", "yağz-doru", "al", "ala" gibi adlar almaktadır. Ayaklarındaki ve alınlarındaki beyazık ise ayrı bir değer ifade etmektedir. Atla-

rın makbul olanı dört ayağı beyaz, alınında ise kulak hizasından burnuna kadar uzun ince bir şerit halinde beyaz olanlarıdır. Ayaklardaki beyazlığa "seki", alınındaki beyazlığa ise "akıtma" denilmektedir. Alın akıtmalı, ayakları sekili doru taylar çoğu zaman kolay müşteri bulabilmektedir. Nitekim Yozgat'ta da yaygın olan "Alma alı, satma kır, yağzım da binde biri, ille doru ille doru" atasözünü bu gerçeği açıkça ortaya koymaktadır.

Türk kültüründe atın arabaya koşulmasının tarihini ve tarımda kullanılmasını 1950'li yıllara ve Anadolu'ya bağlamak mümkün değildir. Bilhassa atın arabaya koşulmasının çok uzun bir geçmişi vardır Türkler arasında. Ancak ne var ki, geniş halk kitlelerine atlı tarım bu yıllarda ulaşmış, at arabası Anadolu'da bu yıllarda yaygınlaşmıştır. Kısa sürede bütün Anadolu'ya yayılan atlı tarım, tam kökleşmeye başladığı sırada traktör karşısında önemini ve geçirililiğini yitirerek hızla ortadan kalkmıştır. Kısacası traktör, sadece atlı tarımın değil, geleneksel tarımın da sonunu getirmiştir. Hem geleneksel tarımın hem de son kırk elli yılın atlı tarımının köklü müesseseleri son onbeş-yirmi yılda süratle ortadan kalkmıştır. Nalbantlar, tekerciler, saraçlar, arabacılar, tamirciler, çulcular, zilciler, boncukcular, sırmacılar, anadutçular, tırmıkçılar, dirgenciler, dövenciler, döven dişçileri, sap cerekçileri, tırpancılar, örs-çekiççiler, yıldı çobanları vs. hayatlarını tamamlayıp aramızdan ayrılmadan meslekleri geçerliliğini yitirdi. Bu insanların yaptığı tarım alet ve edevatının çoğu metruk köy evlerinin metruk köşelerinde unutulmuş durumdadır. Bu insanların eli iş tutanları daha sonra hangi meslekleri seçtiler, hangi işleri tuttular, sosyal ve ekonomik durumları, ruh halleri nasıldır?, Ellerinde, dillerinde bu kültürden geriye ne kaldı acaba?

**Kaynak Kişi:** Memduh Oğuz, yaş: 74, okur-yazar (üç sınıflı ilk mektep mezunu), Yozgat-Pınarkaya doğumlu.