



# Türklerin atları hakkında bir kitap

---

LÜTFİ BERGEN



Anadolu atı, Antalya.

**E**RTUĞRUL Güleç'in *Türk At Irkları* adlı kitabı, soyu tükenmiş "Türk atı" hakkında bir kaynak eser niteliğindedir.

Kitabın kaynakçasının da söz konusu sahâyla ilgili geniş bir literatüre yer vermesi nedeniyle bibliyografya değeri taşıdığı ifâde edilebilir. Ancak söz konusu kaynakça tasnif edilmemiş, ilmî kritere uygun olarak künyelendirilmemiştir.

Kitap dikkatle "Türk atı" terimini kullanmaktadır. Bu terim literatürde "Türkmen atı" şeklinde geçmektedir. Yazarın Türk atı terimini tercih etmesi -Kök-Türk ya da Ön-Türk kavimlerinin de at yetiştiriciliği hesâba katıldığında- isâbetlidir. Yazar "Anadolu atı"ndan da bahseder. Anadolu'daki at cinsleri hakkında bilgi verir. Kitapta ayrıca, erken dönem Cumhuriyet'in at yetiştiriciliğini örnekleyen at şecereleri (soy kütükleri) hakkında listeler yer almaktadır.

Ertuğrul Güleç; atların sütünden, gübresinden, gücünden ve etinden faydalanılabileceğine dâir örnekler verdikten sonra meseleyi belediyeciliğin de konusu olan Türkiye'nin tarım-kent probleminde getirir: Türkiye Cumhuriyeti kuruluşundan itibaren makineli tarıma geçmeye çalışmıştır. Geliştirilen iyi politikalar ile Türkiye'de tarım makineleri sanâyi kurulmuş ve köylü makineleşmeye teşvik edilmiş, onlara krediler ve teşvik primleri verilmiştir. Daha sonraları benzine ve mazota sübvansiyonlar yapılmış ve makineli tarım büyük bir avantaj kazanmıştır. Bilâhare sun'î gübre yaygınlaştırılmış ve iyi tohumluklar kullanılarak tarımda reform yapılmıştır. Netîcede tarımsal ürünümüz inanılmayacak derecede artarak Türkiye'de o güne kadar görülmeyen bir bolluk ve refah yaşanmıştır. Tarımdaki atağa, yurt dışındaki işçi dövizleri eklence Türkiye altın çağını yaşamıştır ve bu durum sanâyimize de yansiyarak bu târihlerde kamu sanâyisinin yanında özel sektör sanâyisinin temeli atılmıştır.

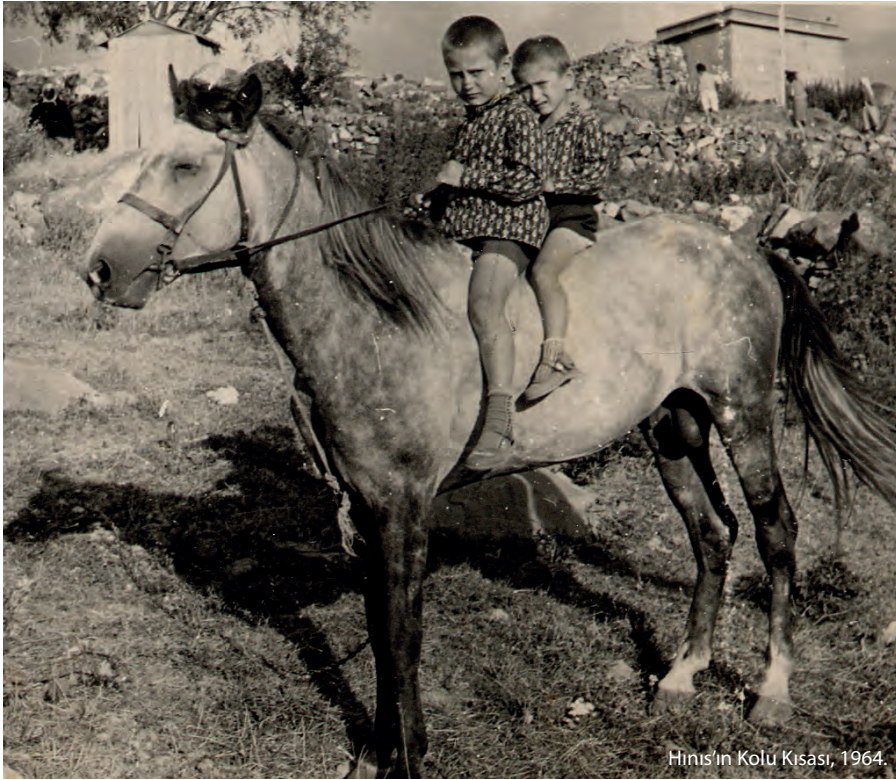
Ancak bu dönemlerde çok büyük bir hatâ yapılmıştır. Netîcede büyük şehirlere göç başlamış, sağlıksız kentleşmeler olmuş, o dönemde kazanılan paraların kıymeti bilinmemiş, barda pavyonda harcanmış, çar çur olmuş, gerektiği gibi sanâyi ve kültür yatırımlarına dönüştürülememiş-

tir. Köyde kalanlar ise makineli tarımın getirdiği kolaylık ile daha önce yaptıkları geleneksel işlerini çabucak yaparak boş oturmaya başlamışlar, boş vakitlerini değerlendirememişler, enerjilerini iyi yönde kullanamamışlar ve kahvelerde dedikodu yaparak vakit geçirmeye başlamışlardır.



Netîcede köylerdeki bu gâyesiz yaşama, mutsuzluğun kaynağıdır. Köylüdeki traktöre sâhip olma bir prestij/statü göstergesi sayılmıştır. 30 dönüm, hatta 10 dönüm arâzisi olan köylü dahi traktör almıştır. Tarım işlerini bitiren bir köylünün traktörüyle zaman zaman kasabaya gidip geldiğini saymazsak aracı bir sene evinin önünde yatmıştır; traktöre yapılan yatırım boşa gitmiştir. Çoğu köylü ise atını ve öküzünü satmış tarlasını ücreti karşılığı traktörü olanlara sürdürmüş ve yine hasadını da ücreti karşılığı traktörü olanlara yaptırmıştır. Bu arada şehir hayâtı ve makineleşme özlemi ile atlar unutulmuş ve hatta at sevgisi de kalmamıştır.

Buraya kadar her şey ekonomik yönden iyi gitmiştir. Ancak 1974 yılından sonra meydana gelen petrol krizleri ile petrol pahalılaşmış daha sonra serbest ekonomi sistemine geçilmesiyle de sübvansiyonlar kaldırılmıştır. Dolayısıyla günümüz tarımının üç önemli maddesi olan mazot, sun'î gübre ve tohumluk çok pahalılaşmış-



Hinis'in Kolu Kısası, 1964.



Uzunayla atları, Pınarbaşı, 1940.

tır. Bu durumda küçük tarım işletmeleri verimli olamamış ve çiftçi ektiği mahsul ile masrafını dahi çıkaramamış, sonunda köylüler topraklarını işleyemez hâle gelmiştir. Böylece tarımda kriz ortaya çıkmıştır. Bunun tek çözümü tarımdaki küçük işletmelerde tekrar at kullanımıdır. Atla tarım yapıldığı takdirde, at bitki artıkları ile besleneceği için mazota bağımlı olunmayacak, aynı zamanda atın gübresini tarımda kullanabileceğimiz için sun'î gübre kullanımı azalacak-

tır. Aynı zamanda toprakta denge sağlanacak, dolayısıyla sun'î gübrenin toprak üzerindeki menfi etkileri kaldırılacaktır. Böylelikle tarım girdileri ucuzlayacağı için at ile yapılan tarım kârlı olacaktır. Atın tarımdaki faydalarından başka atçılığımızın ülkemiz açısından başkaca birçok faydası da vardır. 1974 yılında 1 milyon 200 bin civârında olan at sayımızın 15 sene zarfında 650 bin civârına inmesine veya daha da azalmasına artık dur deme zamânı gelmiş olup kaliteli at

sayımızı artırmamız gerekmektedir.

Yazarın atı ekonomi-politik bir nazarla ve tarım toplumu-köylülük temelinde ele alması ilginçtir. Kitabın satır arası mesajında at ile benzin/otomobil kıyaslaması yapılarak Batı teknolojisinin eleştirisi verilmiştir. Türklerin atlarla ilişkisini önemsemek gereklidir. İbn Haldun'un bozkır halklarını koyun güdücü ve göçebe olarak kabûlünün Türklerin özellikle süvârî atı yetiştiriciliği hakikati karşısında yeniden ele alınması gerekmektedir. Bu eleştirimiz isâbet kaydedtiği takdirde yeni bir paradigmanın inşa edilmesine katkıda bulunacaktır.

Ertuğrul Güleç'in özetlemeye çalıştığım kitabı, Kök-Türklerden veya Ön-Türklerden beri gelen süvârî atı yetiştiriciliğini öne çıkararak "ordu" fikrini îmâ etmektedir. Bilindiği üzere ordu, "devlet kurgusu" anlamına gelmektedir. İbn Haldun bedevîlerde reislik, beylik, şeflik olduğunu ifâde etmiştir. Ona göre asabiyetin gâyesi, riyâsetten fazla ve onun ötesinde bir şeydir: "Asabiyetin mütegalip olması gerekir. Aksi hâlde onun kudreti eksik kalır. Bu tagallüb mülktür. Mülk, tagallüb ve zorla hükm (hükümet) etmektir. Mülk, tagallüb ve hüküm bi'l-kahrdr." Yâni zora ve baskıya dayanan bir idâre şeklidir. (İbn Haldun, *Mukaddime*, Dergâh Yayınları, c. 1, 1988, s. 450). Türkler, at ile bedevîlerin erişemediği bu mülke ulaşmışlardı. Kanaatimizce İbn Haldun, bozkır halkları konusunda yanılmıştır. 🐾

**Ertuğrul Güleç'in Türk At Irkları** (Anadolu At Irklarını Yaşatma ve Geliştirme Derneği, Ankara, 2005) kitabından.

... Eski Türk atları; 1.45-1.55 m nâdiren 1.60 m yüksekliği olan, tıknaz, yerden yapılı, karınlı, güçlü sağrılı, oldukça ince fakat sağlam kemikli, kaslı, küçük başlı, çabuk, çevik, dayanıklı atlardı. Türkler beygirleri kapalı yerde tutmazlar, gecenin serin havasına çıkarırlar. Üzerlerini kaba bir örtü ile örterler ve altlarına biraz kuru gübre sererler. Bunun için beygirin gübresini bütün sene toplarlar, güneşte kuruturlar, alt üst ederler ve toz hâline getirirler. Hayvana yatak olarak bu gübreyi kullanırlar. Saman yedirmezler. Onlara yedirdikleri şey, biraz kuru otlâ mütedil miktarda arpadan ibârettir. Bu, onları semirtmekten ziyâde beslemeye hizmet eden bir gıdâdır. Prof. Dr. Faruk Sümer'in *Türklerde Atçılık ve Binicilik* kitabına göre; Memluk yazarlarından Sihabeddin El Ömerî Kastamonu, Sinop bölgesinden 1348 yıllarında Candaroğulları Türkmenlerinden Mısır'a at satıldığını belirtir. Demek ki bu atlar Mısır'daki Arap atlarından üstündür.

Orta Asya'da Çinliler, bir gün içerisinde 500 km yol giden Türk cennet atlarının soyunu bozmuştur. Bu atlar, Avrupalılar tarafından da çeşitli politikalar ile ya Avrupa'ya götürülmüş veya yok edilmiş, böylece bugün dünyamız bu atlardan mahrum kalmıştır.

XVI. yüzyılda Osmanlı ordusundaki süvârî sayısı 200 bine yükselmiştir. Bu kuvvet, zamânının en büyük kuvvetidir. Prof. İhsan Abidin Akıncı, bugünkü modern haraların Avrupa'da henüz bilinmediği XV. ve XVI. yüzyılda Osmanlılarda hara teşkilâtına tekâbül eden "Hayvanât Ocakları" teşkilâtının çok ileri vaziyette

olduğunu kaydeder. Edirne, Dimetoka, Filibe, Selânik, Eskişehir ve çevresinde 19 at yetiştirme ocağı mevcut idi. Her bir ocak, bir ocak ağası idâresinde idi. Bu ocakların ihtiyâcî karşılayacak binâları, meraları, çayırları, zirâat arâzileri, orman ve koruları vardı. Bu ocakların vazîfesi; devlete at, katır, deve yetiştirmek, lüzûmu hâlinde at neslini ıslâh etmektir. Buralarda Arap, Acem, Buğdan (Romanya, Macaristan) atları ile Anadolu Türk atları arasında melezlemeler yapıldı. Osmanlı imparatorluğunun idârî bozukluklar nedeniyle gerilemeye yüz tutması sonucu; Türk atçılığı da gerilemeye başlamıştır. Bunun neticesi olarak Türk atçılığı ıslâh ve üretim teşkilâtı bozulmuş ve sipâhî teşkilâtı çökmüştür. Yapılan hatâ suydur: Yabancı devletler, Osmanlı imparatorluğuna topçu, süvârî ve bunun gibi ordu hizmetine yarayacak atları çok ucuz fiyatlarla sattılar. Bunun üzerine Osmanlı hükûmeti, halk elinden uzun zaman at satın almadı ve zâten Osmanlı imparatorluğunun gerileme devrinde ekonomik durumu bozulan halk, atları devlete satamayınca ucuz fiyata en kıymetli atları elinden çıkarmaya başladı. Bu sefer Avrupalılar bu atları ucuz fiyatla kapıp gittiler ve bu durum atçılığın çöküşüne sebebiyet verdi. Meşrûtiyet döneminde de damızlıklar yok pahasına satılmışlardır. Atları cambazlar, ecnebîler; damızlık sığırları ise kasaplar almışlardır. Bu sûretle atçılık ve hayvan ıslâhı târihten büsbütün silinmiştir. İstiklal Harbi'nde ise kalan iyi atlar da orduya alınınca halkın elinde küçük irtifâlî atlar kalmıştır. Eskiden Osmanlı savaş atları ortalama 1.52 m yükseklikte iken bugün Türk atlarının genellikle âzamî yüksekliği 1.34 m yüksekliktedir. Bu yüksekliği geçen atlar enderdir.

1960-1975 yılları arasında Türk atçılığı görülmemiş bir darbe daha yemiştir. Bu dönemlerde benzinin son derece ucuz olması ve traktörün yaygınlaşmasıyla ve Türkiye'de (Kur'an'da yasak olmamasına rağmen) at eti yeme alışkanlığı olmadığı ve at yetiştirme işi bir külfet hâline geldiği için halk, atlarını elinden çıkarmıştır. Bu dönemde 650 bin Türk atı değerinin 1/6 fiyatına Avrupa'ya götürülmüş, iyiler damızlık olarak kullanılmış, diğerleri ise kasaplık olarak tüketilmiştir. Bu arada devletin ıslâh edip yetiştirdiği Karacabey atı ve Karacabey nonius atı ırkları haralardan kaldırılmıştır. Türkiye'de atçılık; halkın elindeki atların kayıtları tutulmadığı ve devletçe yol gösterilip teşvik edilmediği için tamâmen çökmüştür. Bugün Türkiye'deki at sayısının 400 binin altına düştüğü tahmin edilmektedir. Atçılığımızın gelişmesi ve at sayımızın çoğalması ile ülkemize iki önemli fayda sağlamak olanağımız vardır: 1) Şehirlerarası ulaşım ve nakliye, fabrikalar ve büyük inşaatlar hâricinde taşradaki işlerde atı kullanırsak dış menşeli petrol alımında %40 tasarruf ve dolayısıyla döviz tasarrufu sağlanır. 2) Eğer Türkiye bir harbe girerse ticârî, siyâsî ve sosyal faaliyetlerini, at sâyesinde aksatmadan yürütebilir. Motorlar, ithal ettiğimiz yakıtı yakıp %35'ini ancak yararlı hâle çevirirken at Türkiye'de bulunan ve tarım artığı olan ot ve kırpıntının %40'ını yararlı işe çeviriyor. Üstelik bir de diğer gübrelerden çok daha değerli olan at gübresi elde ediliyor. 3 kg at gübresinden 1 kg yemeklik mantar üretildiği göz önüne alınırsa at gübresinin önemi görülmüş olur.