



AT BİNİCİLİK TAKIMLARININ MOTOSİKLET KÜLTÜRÜ ÜZERİNDEKİ YANSIMALARI

Reflections of Horse-Riding Equipment on Motorcycle Culture

Ayşe KURTIPEK *

Dilek AKBULUT *

ÖZ

At, eski çağlardan sanayi devrimine kadar toplumlarda çok önemli bir değer olmuştur. İnsanlık tarihinde birçok toplulukta simgeleştirilmiş ve gıda, yük taşıma, ulaşım, savaş, hobi vb. alanlarda insanlığa hizmet etmiştir. Tarihimizde önemli yere sahip olan atların kullanımını kolaylaştırmak için eyer, üzengi, koşum takımları gibi atın kullanıcısı ile at arasındaki bağı sağlayan binicilik takımları mevcuttur. Eski topluluklar için at çok önemli bir figür olmasıyla beraber atların ve binicilerin üzerine giydikleri eşyalar da ön planda olmuştur. Birçok kültürel değeri üzerinde taşıyan bu aksesuarlar da zaman içinde değişime ve dönüşüme uğramıştır. Sanayi devriminde buhar motorunun icadı ile birlikte günümüzün vazgeçilmezi olan motorlu taşıtlar tasarlanmaya başlamıştır. Özellikle yük taşıma ve ulaşım amacıyla çok sık kullanılan atların yerini motorlu taşıtlar almıştır. Atların kullanım değerini kaybetmesi nedeniyle at malzemeleri yapan saraçlık sektörü de değişime uğramıştır. Günümüzde bazı saraç ustaları spor ve hobi amaçlı binilmeye devam eden atlar veya giyim sektörü için özel deri ürünler çalışarak zanaatını sürdürmektedir. Atlarla benzer amaca hizmet eden motosikletlerin tarihsel gelişimi ve motosikletler için kullanılan aksesuarlar ele alındığında aralarında ortak özellikler olduğu görülmektedir. Sanayi devrimi sonrasında ortaya çıkan bisiklet ve motosiklet denemelerinde at figürünün izlerine rastlanmaktadır. Ayrıca atlara özgü önemli eşyalardan eyer, koşum ve binicilik takımları incelendiğinde motosiklet kültürüne yansımaları ortaya çıkmaktadır. Bu çalışmada biri doğarken diğeri yok olan at ve motosiklet kültürleri arasındaki ilişki ele alınmıştır.

Anahtar Sözcükler: at kültürü, motosiklet kültürü, at eyeri, binicilik takımları, koşum takımları.

* Arş. Gör., İstanbul Aydın Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Endüstri Ürünleri Tasarımı Bölümü, İstanbul/Türkiye. E-mail: aysekurtipek@aydin.edu.tr. ORCID ID: 0000-0002-6661-4598.

* Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Endüstriyel Tasarım Bölümü, Ankara/Türkiye. E-mail: dilekakbulut@gazi.edu.tr. ORCID ID: 0000-0003-1005-3395.

ABSTRACT

From ancient times till industrial revolution, horse is regarded as an important asset. In history, it has been symbolized by many communities and it has served humanity as food, or for weight-carrying, transportation, war, or hobby purposes. The horse-riding equipment such as saddle, stirrup and horse harnesses, provides interaction between the user and the horse. In old civilizations, the items worn by horses and horse riders stand in the forefront as well as the horses. However those accessories have undergone a change and a transformation in time. After the invention of the steam engine in industrial revolution, motor vehicles started to be designed. In time, motor vehicles took the horses place in weight-carrying and transportation. As a result, saddlery, which is involved in producing horse riding equipment have undergone change due to the decrease in using horses in such duties. Nowadays, some saddlers continue their craft by producing special leather products for clothing sector and horse riding that remains as a sports or a hobby activity. The equipment used for riding horses and motorcycles, serving similar purposes, are observed to be similar as well. The traces of horse culture can be found in bicycle and motorcycle designs that emerged after the industrial revolution. Further, the reflection of horse-riding equipment, such as saddles, or horse harnesses on motorcycle culture is stand out. In this article, the relation between horse and motorcycle cultures, as one was born with the disappearance of the other, is discussed.

Keywords: horse culture, motorcycle culture, horse saddle, horse-riding equipment, horse harness.

Giriş

At, eşek, inek gibi yük ve binek hayvanları evcilleştirilmeden önce insanlar tarafından besin olarak kullanılmıştır. Araştırmalara göre atın, MÖ bin yıllarında Kazakistan, Ukrayna, Mezopotamya, Türkmenistan ve Moğolistan bölgelerinde bulunduğu söylenmektedir. İnsanların hayvanlarla bir arada hayat sürmeleri o dönemin topluluklarının kültürlerine yansımış, atların kullanıldıkları alanlar ve onlara binme teknikleri de gelişmiştir. Tarihsel kalıntılara bakıldığında o dönemin insanların çadırlarında atlardan elde edilen eşyaların varlığı tespit edilmiştir (Belek, 2008: 114). Atların evcilleştirilmesi ulaşım, yük taşıma gibi işlere önemli katkılar sağlayarak göçebe hayatın gelişmesinde de büyük rol almıştır (Durmuş, 1997: 16).

Ural-Altay topluluğu, at yetiştiriciliği ve demiri işleme teknikleri üzerine ustalaşmıştır. Geçmişte Türkler tarafından kullanılan on iki hayvanlı Türk takviminin bir yılının adının at olması onlar için atın değerinin yüksek olduğunu kanıtlar niteliktedir (Karcioğlu, 2001: 167). Refik Özdek (1990: 40) kitabında Türklerin geçmişte atlarla sürekli bütünleşik yaşadığından ve atların

onlar için önemli bir yeri olduğundan bahsetmiştir. Altay Dağı Pazırık bölgesindeki kazılarda bulunan ve MÖ 3. yüzyıla ait olduğu anlaşılan Hun halısındaki işlemlere bakıldığında (bk. Görsel 1) Türklerin Orta Asya'da atlara eğitim verdiği ve atlarla iç içe bir millet olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca görsel (bk. Görsel 2) daha derinlemesine incelendiğinde topluluğun atları daha iyi kullanabilmek için at binicilik takımlarının yapılmaya başlandığı görülmektedir. Bu işlemlere bakıldığında saraçlık mesleği çok eski tarihe dayanmaktadır.



Görsel 1-2. Hun halısı (Şen vd., 2016: 590).

Eski çağ insanları atlardan gıda malzemesi olarak faydalanmaya başlamış daha sonra atların hızını, binek özelliklerini ve gücünü keşfederek onları eğitmeye çalışmışlardır. Yüzyıllar boyunca atlar savaş alanlarında, uzun mesafe ulaşımda, yük taşımada insanlığa hizmet etmişlerdir. İnsanlar ve atlar arasında bağı güçlendirecek çoğu aletler de bu dönemlerde yapılmaya başlanmıştır. Atlar bazen savaş alanlarında bazen spor, şölen ve sosyal alanlarda kullanılmıştır. Türklerin geçmişteki kültürleri üzerine yapılan araştırmalarda onların hayatlarının geniş bir alanında atların öneminin büyük olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu nedenle atı evcilleştirme ve kullanma hususunda diğer toplumlardan daha ileride olmuşlardır.

Atların kullanımının önemli ve yoğun olduğu bu dönemlerde ortaya çıkan saraçlık mesleği erbabları, atlar için eyer takımları, dizgin, yular, üzengi, koşum takımları, binici takımları gibi nesnelere yapmıştır. Atın hayatımızdaki yerinin büyük olduğu yıllar boyunca bu zanaat kolu ustalığıyla ve işçiliğiyle saygı görmüştür (Kula, 2006: 17). Atı iyi kullanılmasında koşum takımlarının da rolü büyüktür ve dolayısıyla saraçlık mesleği de öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, at ve binicisi arasındaki uyumun daha iyi olabilmesi için atlara özgü yapılan koşum ve binici takımları da önemlidir.

Nüfusun hızla artışı, tarım alanındaki gelişmeler ve teknolojik buluşlar, 16. yüzyıl itibariyle toplumda devrim niteliğinde değişikliklere yol açmıştır.

Yeni dinamiklerin hız kazanmasıyla birlikte sosyal, siyasal, ekonomik değişimler 18. ve 19. yüzyılda yeni buluşları beraberinde getirmiştir. İlk olarak İngiltere’de ortaya çıkan daha sonra Avrupa, Amerika ve Japonya’da devam eden ve tüm dünyaya yayılan büyük dönüşüm sanayi devrimi gerçekleşmiştir. Buhar gücüyle çalışan makinelerin icadı, insan gücü yerine makine gücünün kullanımını arttırmıştır (Cirhinlioğlu, 1996: 22).

Bilim, sanayi, ticaret alanlarındaki gelişmeler ve dönüşümler bireylerin üretim ve tüketim tercihlerini de etkilediği için bazı geleneksel mesleklerde olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Değerini kaybeden geleneksel mesleklerle birlikte el emeğine dayalı üretim yapılan bazı ürünler de kaybolmaya yüz tutmuştur (Koyuncu, 2016: 201). Gelişmeler sonucu ihtiyaç ve taleplerdeki değişim, eski zamanlarda ulaşım aracı olarak kabul edilen atlar için yapılan binici takımlarının da kullanımını azaltmıştır. Günümüzde ulaşım aracı olarak motorlu taşıtların tercih edilmesi saraç esnafının mesleki faaliyetlerini değiştirmiş, onları deri mamulleri üretim sektörüne yönlendirmiştir (Yıldırım, 2010: 66). Ayrıca saraçların oto döşeme malzemeleri, kemer, deri eşyalar, çadır, köpek süsleme takımları gibi ürünlerin yapımına yöneldikleri gözlemlenmiştir (Yolcu, 2014: 25).

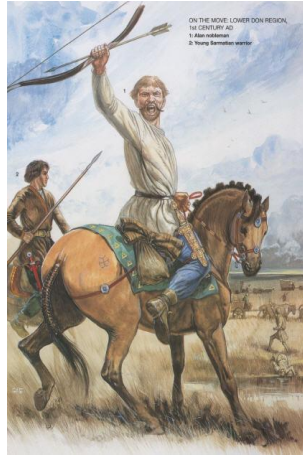
Bu makalede, benzer amaçlara hizmet eden at koşum ve binici takımları ve motosiklet aksesuarları ele alınmıştır. Biri doğarken diğeri yok olan at ve motosiklet kültürleri arasındaki ortak yönlerin ortaya çıkarılması, çalışmanın hedeflerinden biridir. Sanayi devrimi sonrasında atların kullanımının azalmasıyla birlikte at binici takımlarının ve onları yapan saraçlık mesleğinin de değerinin azaldığından bahsedilmektedir. İlk motorlu bisiklet ve motosiklet denemeleri incelendiğinde at figüründen ilham alındığı anlaşılmaktadır. Özellikle motosiklet aksesuarları ile ata binmeyi kolaylaştıran ve atın sırtına konan eyer arasında kullanım amacı, malzemesi, biçimi yönüyle pek çok benzerlikler görülmektedir. Bu araştırma at kültürünün yansıması olan atlara özgü yapılan eşyalardan eyer, koşum ve binit takımları ile endüstriyelleşme sonrası ortaya çıkan motosikletin ve ekipmanlarının arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır.

1. Tarihte Binici ve Koşum Takımları

Atlar evcilleştirildikten sonra ata ilk zamanlar eyersiz binilmiş ancak bu durum uzun sürmemiştir. Biniciyi ve atı rahat ettirmekle birlikte atın kontrolünü kolaylaştırmak için at koşum ve binici takımlarına ihtiyaç duyulmuştur. At kültürü en gelişmiş toplumlardan olan Türklerin koşum ve binici takımlarının atın hızını kesmemesi için hafif tasarlanması dikkat çekmektedir (Çı-

nar, 1993: 35). Savaşlarda atın hızının ve binicisinin manevralı hareketlerinin sağladığı avantajlar savaş sonucu etkileyecek kadar büyük değere sahipti. Bu nedenle at ve binicisi için kullandıkları binici ve koşum takımlarının tasarımı büyük önem taşımaktadır. Özellikle eyerin yapısı, binicisini ve atı rahat ettirebilmesi açısından ön plana çıkmaktadır (Şahin, 2019: 35-58).

Erhan Çiftçi'nin blog yazısında (URL-1), atın kullanımı hakkında bilgiler verilmektedir. Bu bilgilere göre; dünya tarihinde MÖ 14. yüzyıllarda Mısır yarı kabartmalarında savaş alanlarında atın kullanımının başladığı görülebilmektedir. Bu kabartmalarda savaşa katılmış bir atının tasvirinde atın üzerinde eyer ve üzenği gibi aletler bulunmadığı, atının atın arkasında oturduğu fark edilmiştir. MÖ 8. yüzyılda ise Asurlular ağırlıklarını atın sırtına eyerlerle birlikte vererek atlara günümüzdeki gibi binmeyi öğrendiler. Böylelikle atların kontrolünü kolaylaştırarak, binicisinin at üzerinde ok atabilmelerini sağladılar. Atların yönlendirilmesini kolaylaştıran diğer önemli eşya, üzenğinin MÖ 2. yüzyılda kullanıldığı ifade edilmektedir. Bu döneme ait bir İskit vazosundaki kabartmalarda üzenği ile donatılmış eyer bulunmaktadır. Samatra ve İskit atlılarını gösteren illüstrasyonda (bk. Görsel 3) savaşçı atının üzerinde eyer ve üzenği örneği görülebilmektedir.



Görsel 3. Atlı savaşçı (URL-1).

MÖ 10. yüzyılda binit ve koşum takımlarının bulunması ile birlikte muhtemelen at ile ilgili en büyük yeniliklerden biri gerçekleşmiştir. Bu yenilikle atın kontrolü kolaylaşmış ve hızından faydalanılmıştır (Koçak, 2015: 62). Anthony ve Brown (2011: 135) kaynaklarında ilk eyerin yaklaşık MÖ 700 yıllarında Asur süvarileri tarafından kullanılan saçaklı bezler olduğunu belirtmektedir.

Üzenginin eyer gelişimi için çok önemli bir buluş olduğu hatta Yeni Çağ'a geçişte etkili olduğu düşünülmektedir. Üzengi benzeri ilk nesnenin MÖ 2. yüzyılda Hindistan'da yapıldığı ve basit deri kayıştan oluştuğu iddia edilmektedir. Daha sonra 302 yılında Çin'de tasarımının geliştirildiği ve daha güvenilir bir sistemin yapıldığı ortaya çıkmıştır. Çin'den sonra Avrupa'ya yayılan bu buluş, at binicisine atı yönlendirebilmesi için kolaylık sunmuş ve sonraki savaşlarda üstünlük elde edebilmesi için önemli avantajlar sağlamıştır (UNESCO, 1988: 18). En eski demir üzengi Altay'da tepe biçimindeki gömütte bulunmuştur (Toraman, 2018: 232). 13. yüzyılda Göktürk Devleti'nin batı bölgelerinde yaşayan Türk boylarının geniş ayaklığa sahip üzengiler kullandıkları dikkat çekmiştir. Bu özellikte üzengiler binicinin arkasını dönüp ok atması durumunda güvenlik açısından biniciye destek vermektedir (Şahin, 2019: 35-58). Geçmiş yıllardan bugüne bakıldığında (bk. Görsel 4) üzengiler kullanım amaçlarına göre farklı formlarda ve malzemelerle karşımıza çıkmaktadır.

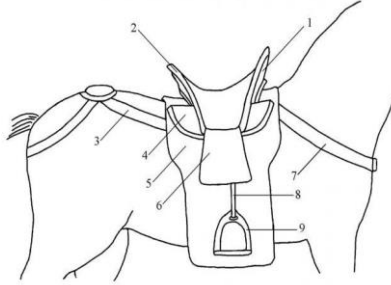


Görsel 4. Üzengi örnekleri (URL-1).

Atlar beslenirken kaçımlarını engellemek için ayaklarına “kişen” adıyla da bilinen köstek bağlanırdı. Atı yönlendirmeyi kolaylaştırmak için demir veya deri malzemeden yapılan, atın ağızına takılan, dizgin olarak da bilinen gem adı verilen bir nesne kullanılmaktaydı (Şahin, 2019: 35-58). İskit döneminden günümüze kadar bronz ve demir gemler kullanılmaya devam etmiştir. Dizgin olarak da bilinen gemlerin yapımında deri malzeme de tercih edilmiştir. Bu dönemlerde eski tepe biçimindeki gömütlerde nal veya nala benzer bir nesnenin bulunmaması dikkat çekmiştir (Toraman, 2018: 157).

Atın yönlendirilmesindeki kolaylığın ve at üzerinde hızlı hareket etmenin savaş alanlarında sonucu belirleyici olduğu belirtilmektedir. Koşum ve binit takımlarındaki gelişmeler özellikle savaşlarda üstünlük elde etmek için avantaj sağladığından değerli unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı kaynaklarda eyerin bir parçası olan üzenginin yeni bir çağ açıp kapattığı da vurgulanmaktadır (Kabadayı, 2020: 30-32; Dingiş, 2011: 13; Kahraman,

2017: 459; Karcioğlu, 2017: 178). Bununla birlikte ata daha rahat binmeyi ve kontrolünü sağlayan pek çok nesne (bk. Görsel 5) yapılmıştır. Bu nesnelere zaman içerisinde ihtiyaçlara göre değişime ve gelişime uğramıştır.



Görsel 5. 1. Eyer ön kaş, 2. Eyer arka kaş, 3. Kuskun, 4. Diz yastığı, 5. Te-pindirik, 6. Eyer örtüsü, 7. Göğüslük, 8. Üzengi kayışı (URL-1).

Osmanlı dönemindeki sultanlar ve yüksek devlet görevlileri atları için kullandıkları koşum takımlarında özenli ve gösterişli süslemelerle kullanırdı. Birer sanat eseri gibi karşımıza çıkan bu koşum takımlarından Osmanlı döneminde atlara çok değer verildiğini görebiliyoruz. Eyer örtüleri için ipek ve kadife kumaşlar tercih edilir, ata giydirilen nesnelere kıymetli taşlarla süslenirdi (Gömeç, 2011: 68). Atların boyunlarına değerli taşlardan oluşan boncuk adı verilen eşyalar takılarak görsel estetik sağlanırdı (Şahin, 2019: 36). Cinsleri ve giyim takımları bakımından saraylıların kullandığı atlar farklıydı. Saray atları kıymetli eyer ve örtülerle donatılırdı. Törenlerde ve şölenlerde eyerler gümüş, altın gibi değerli taşlarla ve kumaşlarla süslenirdi. At binit takımlarındaki bu gösterişli bezemeler, atın sahibinin statüsünü belirleyen bir unsur olarak kullanılmaktaydı (Dingeç, 2011: 3).

Türklerin tarihi gidişatları, kültürleri, inanışları ve gelenekleri üzerinde atlar büyük rol oynamaktadır. Atlar için yapılan eyer, üzengi, zırh, yular, başlık ve koşum takımları gibi nesnelere hünerli zanaat ustaları tarafından yapılmıştır. Bazı kaynaklar üst sınıf insanlar için yapılan koşum ve binici takımlarında her bir detayın özenle ustalıklarla işlenerek kıymetli taşlarla bezenildiğini belirtmektedir. O dönemin anlayışına göre atlarının görünümü, asil ve güçlü duruşu sahiplerinin konumunu temsil etmektedir.

Meksika ve İspanya topraklarında sığır ve at evcilleştiricisi olarak ortaya çıkan kovboy kültürü 19. yüzyılda Amerika'da yaygınlaşmaya başlamıştır (Ceyhan, 2003: 42). 1950'li yıllarda Amerikan kovboyları atlarını deri nesnelere süslemenin yanında kendileri de deri ceket, post gibi eşyalar giymişlerdir. Bunu sadece giyim stili olarak değil aynı zamanda yaşam tarzı olarak

benimsemişlerdir. Kendilerini korumak için pantolon üzerine giydikleri “chap” ve eldivenleri için de deri malzemesini kullanmışlardır. Kovboylar, kullandıkları binici takımlarının üzerine semboller, süslemeler de uygulamışlardır. (Kula, 2006: 27). Bu bağlamda her bir kovboyun atla ilgili eşyalarına kendi kişiliklerini yansıttıklarından, eşyalarını kendilerine özelleştirdiklerinden bahsedebiliriz.

2. Eyerin Tarihsel Gelişimi

Ata binmeyi kolaylaştırmak ve atın yaralanmasını engellemek için sırtlarına konan araçlara eyer denir. Her bir atın eyeri sırt ölçülerine uygun yapılıdır. Eyer çeşitleri kullanım amacına göre değişebilmektedir (URL-2). İlk eyer, MÖ 700'lü yıllarında Asurlular tarafından yapılmıştır. MÖ 400-500 yıllarına ait olan eyere ait kalıntılar Pazırık bölgesindeki gömütlerde yapılan kazılarda bulunmuştur ve elde edilen verilerde atların o dönemlerde genel olarak eyerli olduğu ortaya çıkmıştır. Kazıdan çıkarılan Pazırık eyerlerinde (bk. Görsel 6 ve Görsel 7) eyerin etrafından sarkan kordonlar ve püsküller bulunmaktadır (Rudenko, 1970: 136). Avrasya göçebeleri yanlardan sarkan eyeri kayış yardımıyla atın beline bağlamışlar, kemik ve boynuz malzemelerini kullanarak eyerin ön ve arka kısmı içinde tasarımlar yapmış ve ilkel eyer şeklini geliştirmişlerdir (Kabadayı, 2020: 31).



Görsel 6-7. Pazırık eyerleri (URL-3; URL-2).

Eyerin üzengi ile birlikte yapılması, at kültürünün tarihi bakımından çok önemli bir yenilik olarak bahsedilmektedir. Bazı kaynaklarda üzenginin feodalizm döneminin başlamasında büyük etkisinin olduğu düşünülmektedir (Kabadayı, 2020: 32). Üzengi ile beraber yapılan eyerin bir faydası da at hareket halindeyken atın üzerinden ok atma tekniklerinin geliştirilmiş olmasıdır. Böylece hem atın hızından verimli olarak yararlanılmış hem de o esnada savaşçının eyer ve üzengi üzerinde denge sağlayarak atış yapabilmesi savaşların seyrini değiştirmiştir (Kahraman, 2017: 460).

Günümüzdeki eyer formuna benzer eyer takımlarının Asur ve Bozkır göçmenlerinin yaptığına dair sanatsal simgeleştirilmiş kanıtlar vardır. Ayrıca İskitler dekoratif süslemeli ve dolgu içeren eyeri (bk. Görsel 8) geliştirmişlerdir. MÖ 200 yıllarında Han Hanedanlığı boyunca eyerlerde Asya tasarımları da yapılmıştır. Batıdaki en eski eyerlerden biri MÖ 1. yüzyılda ilk kez Romalılar tarafından kullanılan süsleme ve üzengi içermeyen “dört boynuzlu” (bk. Görsel 9) tasarımıdır (Beatie,1981: 36-68).



Görsel 8-9. Dolgu eyeri ve dört boynuzlu tasarım (URL-1; URL-4).

Türkler savaşlarda kullandıkları eyerlere çok önem vermekteydi, sanat eseri niteliğinde olan bu eyerler gümüş, altın gibi değerli taşlarla süslenir ve işlemelerle donatılırdı. Haçlı seferleri sırasında Hıristiyanlar Müslümanlardan eyer yapımını öğrenerek almışlardır. Bu dönemlerde Avrupa’da eyer yapımında değişimler meydana gelmiştir (Kabadayı, 2020: 32). Göktürkler dönemine ait buluntulardaki eyerin yapısı ve süslemeleri, o dönemde at ve ata binme alışkanlıklarıyla ilgili önemli bilgiler vermektedir. Bu buluntularda eyerin arka ucunun kuyruğa takılabildiğini ve kuskun denilen parçasının atlarda uygulanmaya başlandığı görülmektedir. Ayrıca ön kısmında da öne doğru yükselen bir eyer kaşısı vardır. Eyerlerin Çin ve Sasani eyerlerinden ayrıldığı gözlemlenmektedir (Ögel, 1984: 162). Eyer takımına kuskun, göğüslük (bk. Görsel 10) gibi parçalar eklenmiş, eyer ağaç parçalarla desteklenmiş ve malzeme olarak dolgulu yumuşak deri kullanılmıştır. Eyere tutturulmuş olan üzengi temel formu hala günümüzde kullanılmakta ve eyerin son elemanı olarak bilinmektedir. (URL-2). Orta Çağ’da günümüz görünümüne benzeyen eyerler, kumaş veya deriyle kaplı eyer içinin yün ya da at kılıyla doldurulmasıyla yapılmaya başlanmıştır. Bu eyerlerin üstüne savaş ve hayvan motifleri işlidir (bk. Görsel 11). Ağaçsız eyer tasarımlarına geçilmesine rağmen bazen üzengi gibi aletleri desteklemek için ata ağırlık yapmayacak ve hızını kesmeyecek şekilde ağaçtan yapılmış parçalar eklenmiştir (URL-5).



Görsel 10. Kuskun ve göğüslük (URL-2).



Görsel 11. Motifli eyerler (URL-2).



Görsel 12. Eyer süslemeleri (URL-5).

Türkler için at önemli bir figür olmakla birlikte eyer ve koşum takımları onlar için sadece ata binmek amacıyla kullanılmamıştır. Eyer ve koşum takımlarının üzerinde işli motifler, semboller ve süslemeler bunu kanıtlar niteliktedir (bk. Görsel 12). Ayrıca Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Has Ahur defterinde at koşum takımlarının değerli olduğu ve hediye edilen eyerlerin, genellikle yaldızlı ve sim kaplı olduğu belirtilmektedir. Osmanlı zamanında atların görünümü ve güçlü duruşu sahibinin statüsünü temsil etmektedir. Bu dönemde eyer üzerinde bulunan kumaşlarda da motifler bulunmaktaydı. Bazı yerlerde sim güllü kadife eyer ifadesi yer almaktadır. Özellikle törenlerde donatılan atlar devletin gücünü, zenginliğini halka ve diğer devletlere

göstermiştir. Türkler eyer takımları ile ilgili süsleme ve sanat hususunda ustalaşmışlardır (Dingeç, 2011: 11). Kişinin zenginliğini ve değerini göstermek için eyer takımlarına özenli dikişler, motifler, deri çalışmaları, altın gibi değerli malzemeler, tahta ve boynuz oymaları uygulamaları gibi süslemeler eklenmiştir. Eyer takımları statü simgeleri olarak da kullanılmıştır.

Zaman içinde eyer takımları çeşitlenmiş ve kullanım amaçlarına, kültürlere göre farklı formlarda tasarımlar yapılmıştır. Değişikliklerden biri François Robinchon de la Guerinie tarafından yapılan, at terbiyecilerine katkı sağlayan ve bugün hala birçoğu tarafından kullanılan İngiliz eyerindeki gelişimlerdir. 18. yüzyılda popüler olan tilki avcılığı için tasarlanan eyerin ön ve arka hane kısmının yüksek olmasından dolayı binici atla birlikte engellerden atlarken binici açısından güvensizlik, rahatsızlık ortaya çıkmıştır. Bu yüzden Guerinie daha alçak bir ön ve arka hanesi olan eyer tasarımları yapmış ve bu tasarım Güney Avrupa boyunca yayılmıştır. 20. yüzyılın başlarında Frederico Caprilli'nin engibeli arazi boyunca hızlı bir şekilde seyahat eden ve yüksek çitlerden atlayanlar için gerekli ileri koltuk modeli tasarımıyla eyer tarihinde önemli bir gelişme meydana gelmiştir (URL-2). Günümüzde kullanılan eyer takımlarının her biri binicilik disiplini içinde kullanılmakta ve hem ata hem de biniciye zarar vermeyecek şekilde dolgulu deri malzemesinden yapılmaktadır. Doğru yapılan bir eyer takımı atın ömrünü uzatmaktadır.

3. At ve Motosiklet Arasındaki Kültürel Etkileşim

Bisiklet tasarımındaki ilk denemeler pedalı olmayan ve sürücünün aleti ayaklarıyla iterek kullandığı “Celerifere” isimli bisiklet olarak 1791 yılında Fransa’da yapılmıştır. Ancak bu aletin yönlendirme sistemi yoktu daha çok yürüme veya koşma hareketleri ile kullanılıyordu. İki taşıyıcı tekerleği tutan iki çatalla biten ahşap çubuktan daha fazlası olan bu alet (bk. Görsel 13) tahta at figüründen ilham alınarak yapılmıştır (Bartholomew ve Kidd, 2004: 22). 1817 yılında Celerifere formuna yönlendirme kabiliyeti kazandırılarak ahşap malzemedен “Draisine” olarak adlandırılan bisiklet benzeri tasarım (bk. Görsel 14) yapılmıştır (Süme ve Özsoy, 2010: 346). 1861 yılında Draisine'nin ön tekerlerine ilk defa pedal takıldı. 1867 yılında bisiklete pedal takan mucitler bu seferde buhar motoru monte ederek bisiklete enerji kaynağı sağlayan ilk aleti geliştirdi. Motorun bir bisiklet üzerine monte edilmesiyle ortaya çıkan yeni tasarım kimliğinin adı motosiklet oldu (Alford ve Ferriss, 2007: 14).



Görsel 13-14. Celerifere ve Draisine (URL-6; URL-7).

Motosiklet kavramına alışmaya çalışırken 1876 yılında Nicholas August Otto tarafından benzinle çalışan dört-zamanlı motor tasarlandı. 1885 yılında Alman mucitler Gottlieb Daimler ve Wilhelm Maybach tarafından benzinli içten yanmalı motosikletlere öncülük eden “Daimler Einspur” adını taşıyan motosiklet bulundu ve üretildi (URL-8). Daimler ve Wilhelm’in tasarladığı motosikletin replika görseli (bk. Görsel 15) EFA Alman Otomotiv Tarihi müzesinde sergilenmektedir. Motosiklet sürücüsünün oturması için yapılan sele ile at binicisinin kullandığı eyerin arasındaki form ve malzeme kullanım benzerliği dikkat çekmektedir.



Görsel 15. Daimler Einspur (URL-8).

1894 yılında motor teknolojisinde önemli bir gelişme yaşandı. Comte Albert de Dion ve Georges Bouton Fransa’da 125 cc motorlu üç tekerlekli aracı tasarladılar ve çeşitli Avrupa ülkeleri ile Amerika’da bu icadın lisansını aldılar. Bu gelişme, günümüzde kullanılan standart motosiklet motoruna öncü olan bir buluştur. Bu yılın devamında dünyada ilk seri üretilen motosiklet “Hildebrand Wolfmüller” ortaya çıktı. Bu da daha sonra üretilen pek çok motosiklet için dünya çapında üretilme imkânı sundu (Alford ve Ferriss, 2007: 15).

Birinci Dünya Savaşı’nda, askerlerin daha hızlı ve etkili iletişim sağlayabilmesi için cephelerde motosikletler kullanıldı. Geçmişte atların üzerinde

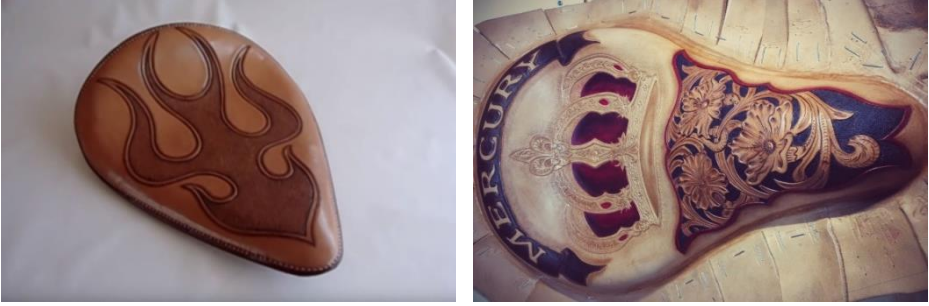
ileti taşıyan haberci atlıların yerini motosikletli cephe askerleri aldı. Savaş döneminde Amerikan şirketi Harley Davidson üretim hacminin yüzde elliden fazlasını askeriye ayırmaktaydı (Youngblood, 2001: 30). Motorlu taşıtların icadıyla birlikte atın gücünün ve işlevinin yerini motorlar sahiplendi, bu da atın kullanımını azalttı. Ancak tarihi süreçte motosikletlerin gelişim aşamasında benzer amaçlara hizmet ettiği için atlardan etkilendiği düşünülmektedir.

1990’larda motosiklet egemenliği Amerikan ve İtalyan şirketlerinin oldu. Bugünlerde Suzuki, Kawasaki, Yamaha, BMW, Ducati, Victory ve Harley Davidson firmaları motosiklet üretiminde lider konumdadır. Motosiklet, farklı amaçlara ve arzulara uygun olarak birçok değişik şekillerde tasarlanmaktadır. Günümüzde motosikletin uzun mesafe seyahat, yarış, spor, hobi amaçlı olanları ve off-road çeşitleri bulunabilmektedir (Smith vd., 2006: 16).

Zaman içindeki gelişmeler ilerlemeyi; ilerlemelerde değişimi meydana getirir ve bunun sonucunda yaratıcı işler ve dönüşüm gerçekleşir. Toplum yaşamındaki bu devamlılık, akıcı bir kabiliyete sahipse, kurulan medeniyet ve kültürde süreklilik ortaya çıkaracaktır (Yıldırım, 2000: 13). Endüstri devrimi öncesinde ulaşım ve taşımacılık amaçlı kullanılan atların yerini, sanayi sonrasındaki teknolojik gelişmeler ve demografik yapıdaki değişimlerle birlikte motosikletlerin alması saraçlık mesleğinde de dönüşümlere neden olmuştur. Atlar ve binicileri için yapılan eyer, koşum takımları gibi eşyaların yerini motosiklet ve sürücüleri için tasarlanan ekipmanlar almıştır. Deri ustaları saraçlar yaratıcılıklarını bu formda geliştirerek benzer kültürde ürünler ortaya çıkarmışlardır.

20. yüzyılın başlarında motosikletçi dernekleri kurulmaya başlanmıştır. “New York Motorcycle Club” ve “Brooklyn Alpha Motorcycle Club” bilinen en eski motosiklet kulüpleridir. 1903 yılında kurulan “Federation of American Motorcyclist (FAM)” motosiklet kulübü hala günümüzde etkinliğini sürdürmektedir (URL-9). İlerleyen yıllarda motosiklet kültürünün hızla yayılması ile farklı ideolojilerde pek çok motosiklet kulübü açılmıştır. Motosiklet sürücüleri, düşme ve kazalardan kaynaklanabilir yaralanmalardan en iyi korumayı sağlayan deri ekipmanlar kullanmaktadırlar. Deri ceket, yelek, botların yanı sıra kulüplerine özgü logo, sembol, slogan vb. işaretleri motorlarında veya bedenlerinde taşırlar (Quinn ve Forsthy, 2007: 242). Motosiklet giysileri için ilk zamanlarda rüzgâr ve soğuktan korunmayı sağlaması amacıyla at derisinden üretilen deri ceketler kullanılmıştır. Daha sonra beli kemerli uzun deri ceketler, uzun deri eldivenler, binici pantolonları, botları tasarlanmış ve bu giysiler, motorcu çeteleri için asiliğin, isyanın sembolü olmuştur. Böylece

atların kullanımının azalmasıyla gözden düşen deri giyim stili tekrardan popüler olmaya başlamıştır. Zamanla motosiklet topluluklarının kullandığı deri giysiler metal aksesuarlarla birleştirilmiş, slogan ve armalarla süslenmiştir (Kula, 2006: 32). Eski tarihlerde at binicilerinin eyer, koşum takımları vb. malzemeleri üzerine kendilerine özgü işlemler, semboller uyguladıkları gibi motor sürücüleri de sele, çanta vb. aksesuarlar için benzer faaliyetlerde bulunmuşlardır. Motosiklet sürücüleri, selesinin üzerine özel deri işlemler, logolar yaptırarak (bk. Görsel 16 ve Görsel 17) ulaşım araçlarını kendilerine özgü simgeleştirmişlerdir.



Görsel 16-17. Özel deri işleme ve logolar (URL-10; URL-11).

Otomobil, motosiklet, motor ve bisikletin önemli üretici firmasından biri olan BMW'nin ürettiği F 800 GS Adventure model motosikleti üzerine binicisi tarafından özel motif işlemleri (bk. Görsel 18) yapılmıştır. Sürücü ulaşım aracını simgeleştirerek motosikletinin belli yerlerine uyguladığı deri işlemlerle kendine özgü bir gösteriş sembolü ortaya çıkarmış, aracını statü simgesi olarak kullanmıştır. Bir alışveriş sayfasında satışa sunulan el yapımı motosiklet çantasının üzerindeki işlemler (bk. Görsel 19) dikkat çekmektedir. Bu çanta, geçmiş yıllardaki at binicilerinin seyahat esnasında eşyalarını taşımak için kullandıkları deri heybelere benzemektedir.



Görsel 18-19. Motosiklette motif işlemleri, motosiklet çantası (URL-12, 13).

Motosiklete binme pozisyonunu ve oturma duruşunu belirleyen ergonomik faktörler olarak ayak, koltuk ve gidon yüksekliği, açısı, konumu öne çıkmaktadır. Motosikletçi oturma pozisyonu binicisinin antropometrik yapısı ile ilişkilidir ve kullanılan motorun cinsine göre üç temel duruş şekli vardır. Bunlar spor binici, standart binici, cruiser binici pozisyonu olarak gruplandırılmaktadır. Her bir duruş pozisyonun kendi içinde güvenlik, hız, viraj, konfor gibi avantaj sağlayan özellikleri mevcuttur (Smith vd., 2006: 16).



Görsel 20. Bazı modeller (URL-2; URL-14).



Görsel 21. Bazı modeller (URL-15; URL-16).

Bir motosiklet sürücüsünün fiziksel geometrisinde oturma duruşuna katkı sağlayan birincil unsurlar arasında koltuk bir diğer adıyla oturma selesi sayılabilir. Yapılan araştırmalar sonucunda sürücünün oturma pozisyonu, dik duruşu ve görme açısındaki ergonomisi motosiklettteki kaza riskini azaltmaktadır. Zaman içinde gelişen bazı eyer ve motosiklet selesi modellerinin görsellerini (bk. Görsel 20 ve 21) incelediğimizde kullanım amacı ve şekli, malzemesi, formu arasında benzerlikler bulunduğunu görebiliriz.

Sonuç

Dünya tarihinde atlar tüm toplumlarda önemli bir yer edinmiş ve yük taşımaya, ulaşıma, savaş alanlarına hizmet etmişlerdir. At ile bütünleşik hayat yaşayan insanlar atı kullanmayı, yönlendirmeyi, ona binmeyi kolaylaştıracak faaliyetlerde kullanılan aletler tasarlamışlardır. Geçmiş yıllardaki

toplumlar için atın değeri kadar eyer, koşum ve binit takımları da çok önemli olmuştur. Bu eşyalardan özellikle de eyer, insanların büyük değer verdikleri atlarının daha uzun ömürlü olmasını sağlamıştır. Kullanım amaçlarına ve yaşanan bölgeye göre değişen eyer, koşum ve binit takımları çeşitleri sahibinin statüsünü temsil eden bir unsur olarak görülmüştür. Geçmiş tarihlerde var olan eyerlerin görünümü, malzemesi, konforu, işçiliği, detayları incelendiğinde insanlar için atların ve onlara giydirdikleri eyerlerin, koşum takımlarının çok değerli olduğu görülebilir.

20. yüzyılda sanayi devrimi ve makine gücü ile birlikte ulaşım için motorlu taşıtlar tercih edilmeye başlanmıştır. Günümüzde at biniciliği genellikle hobi ve spor amaçlı bir etkinliktir. Atın kullanımının azalmasıyla beraber atlar ve binicileri için eşyalar yapan saraçlık mesleği eski değerini kaybetmiş ve dönüşüme uğramıştır. Bazı saraç ustaları çanta, kemer, ayakkabı, cüzdan, para kesesi, sandık, hurç, kırbaç, heybe, berber takımları, tütün kesesi gibi nesnelerin yapımına yönelmişler, diğerleri ise atın yerini alan motosikletler ve sürücüleri için özel üretim deri işlemler, aksesuarlar yaparak at kültüründeki nesnelerin üretimi geleneklerini devam ettirmişlerdir. Bu kültüre daha çok sele, çanta, sürücü ceketi gibi nesnelere rastlıyoruz.

At ve motosiklet binicileri için oturma esnasındaki konfor, araç yönlendirme kolaylığı, güvenlik, hız gibi faktörler önemli olmuştur. Bununla birlikte gerek biniciler gerek motosiklet sürücüleri için kıyafetlerde ve takımlarda kullanılan deri, ortak malzemelerden biri olmuştur. Motosikletler ve atların amaçları ile kullanım alanlarındaki ortak özellikler ekipmanları arasında tasarım paralelliklerine ve yapısal benzerliklere de neden olmuştur. Motosikletlerin tarihi sürecine baktığımızda ilk bisiklet formunun at figüründen ilham alınarak yapılması, ilk motorlu bisiklet koltuğu yapımında at eyerinden esinlenilmesi, geçmişte at binicilerinin atlarını ve aksesuarlarını statü simgesi olarak görmeleri ve günümüzde motosiklet binicilerinin motosiklet ekipmanlarına uyguladıkları özel motiflerle ideolojilerini yansıtmaları, her iki alanda da deri malzemesinin yoğun olarak tercih edilmesi, at ve motosiklet kültürlerinin aralarında güçlü bir bağ olduğunu kanıtlar niteliktedir.

Kaynakça

Alford, Steven and Ferriss, Suzanne (2007). *Motorcycle*. London: Reaktion Books Publisher.

- Anthony, David and Brown, Dorcas (2011). “The Secondary Products Revolution: Horse-Ridding and Mounted Warfare”. *Journal of World Prehistory*, 24(2): 131-160.
- Bartholomew, Mike and Kidd, Daniele (2004). “From Celerifere to Tricycle: Using National Board for Professional Teaching Standards as a Tool to Steer Agricultural Education”. *The Agricultural Education Magazine*, 76: 22-24.
- Beattie H. Russel (1981). *Saddles*. Norman, Oklahoma: University of Oklahoma Press.
- Belek, Kayra (2015). “Eski Türklerde At ve At Kültürü”. *Gazi Türkiyat Dergisi*, 16: 111-128.
- Ceyhan, Cem (2003). *Avrupa Şövalyesi ve Amerikan Kovboyu*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: Fatih Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Cirhinlioğlu, Zafer (1996). *Meslekler ve Sosyoloji*. Ankara: Gündoğan Yayınları.
- Çandarlı Şahin, Aslı (2019). *Maddi Buluntulara Göre Kuman/Kıpçaklarda Kültürel Hayat*. Ankara: Gece Kitaplığı.
- Çınar, Ali Abbas (1993). *Türklerde At ve On Dokuzuncu Yüzyıla Ait Bir Baytarnamede At Kültürü*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Dingeç, Emine (2011). “18. Yüzyılın İkinci Yarısında Saray Atlarının Binit Takımları”. *Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20: 1-20.
- Durmuş, İlhami. (1997). “Bozkır Kültürünün Oluşumu ve Gelişiminde At”. *Gazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2: 13-19.
- Gömeç, Sadettin Yağmur (2011). *Türk Kültürünün Ana Hatları*. Ankara: Berikan Yayınevi.
- Kabadayı, Osman (2020). *Kazak Türkçesinin At Koşum Takımlarıyla İlgili Söz Varlığı: Tarihi Karşılaştırmalı Bir İnceleme*. Doktora Tezi. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Karcioğlu, Uğur (2017). “Türk Kültüründe Atın Önemi ve Ata Sporlarımızdan Atlı Cirit Oyunu”. *ANASAY Dergisi*, 2: 167-198.
- Koçak, Kürşat (2015). *Bozkır Türk Kültür Tarihinin Kaynakları*. Konya: Kömen Yayınları.
- Koyuncu, Ayşegül (2016). “Denizli’de Kaybolmaya Yüz Tutmuş Kimi Meslekler”. *Akademik Bakış Dergisi*, 58: 201-223.

- Kula, Mustafa (2006). *Türk Moda Giyim Endüstrisinde Deri Tasarımların Gelişim ve Değişim Parametreleri Üzerine Bir Çalışma*. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü.
- Ögel Bahaeddin (1978). *Türk Kültür Tarihine Giriş I*. Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Özdek, Refik (1990). *Türklerin Altın Kitabı*. İstanbul: Tercüman Yayınevi.
- Quinn, James F. and Forsyth, Craig J. (2009). "Leather and Rolexs: The Symbolism and Values of the Motorcycle Club". *Deviant Behavior*, 30: 235-265.
- Rudenko, Sergei I. (1970). *Frozen Tombs of Siberia: The Pazyryk Burials of Iron Age Horsemen*. California: University of California Press.
- Smith, Terry et al. (2006). *A Three Dimensional Analysis of Riding Posture in Three Different Styles of Motorcycle*. California: Motorcycle Safety Foundation.
- Süme, Mehmet ve Özsoy, Selami (2010). "Osmanlı'dan Günümüze Türkiye'de Bisiklet Sporunu". *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 24: 345-360.
- Şen, Hayri vd. (2016). "Pazırık Halısından Günümüze Uzanan El Dokuma Hıncılığı Desenleri". *IMUCO Uluslararası Multidisipliner Konferans (Antalya, 2016)*. Antalya, 586-594.
- Toraman, Ali (2018). *Arkeolojik Veriler Işığında Altaylarda At Koşumları ve Savaş Aletleri*. Doktora Tezi. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- UNESCO (1988). "The Chinese Scientific Genius". *The UNESCO Courier Journal*, 4(34): 18-19.
- Yıldırım Recep (2010). *İstanbul Saraçhanesi ve Saraç Esnafı*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Yolcu, Mehmet Ali (2014). *Nevşehir'de Yaşayan Geleneksel Meslekler*. Ankara: Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Yayınları.
- Youngblood, Ed (2001). "The Rise and Fall". *American Motorcyclist*, 55(6): 28-33.

Elektronik Kaynaklar

- URL-1: "Savaşları Değiştiren 50 Silah: At ve Üzengi". <http://dunyaharptarihi.blogspot.com/2011/12/savaslari-degistiren-50-silah-2-at-ve.html> (Erişim: 30.12.2020)

- URL-2: “Saddle”. <https://en.wikipedia.org/wiki/Saddle> (Erişim: 30.12.2020)
- URL-3: “The World’s Oldest Carpet Story”. <https://azh.kz/en/news/view/1104> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-4: “Sassanian Persian: Roman Saddle Construction”. <http://www.rad-pour.com/persian-roman-saddle-construction> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-5: “Eyer ve eşitleri”. <https://atdunyasi.com.tr/eyer-ve-cesitleri/> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-6: “Bicycle Facts”. <https://didyouknow.org/bicycles/> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-7: “Bicycle”. <https://wikipedia-on-ipfs.org> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-8: “Motorcycle”. <https://en.wikipedia.org/wiki/Motorcycle> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-9: “History of The American Motorcyclist Association”. <https://www.americanmotorcyclist.com/About-The-AMA/Story/history-of-the-ama> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-10: “Banco Moto Chopper: Motorcycle Seat Leather Carving”. <https://www.youtube.com/watch?v=x5dBYEc20uE> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-11: “Leather Craft: Motorcycle Seat Part 5”. <https://www.youtube.com/watch?v=eaTGufiBU8A> (Erişim: 30.12.2020).
- URL-12: “Custom Motorcycles Chicago”. www.caseygunschel.com (Erişim: 30.12.2020).
- URL-13: “Hand Trolled Leather Motorcycle Saddlebags”. www.nbestan.com (Erişim: 30.12.2020).
- URL-14: “Low-Profile Solo Leather Seat 12 Distressed Brown”. www.thunderbike.de (Erişim: 30.12.2020).
- URL-15: “Medieval Type Jousting Saddle”. https://www.icollector.com/Medieval-Type-Jousting-Saddle_i26428928 (Erişim: 30.12.2020).
- URL-16: “Honda CB250 Cafe Racer by Blackbean Motorcycles”. <https://bikebrewers.com/honda-cb250-cafe-racer-blackbean-motorcycles/> (Erişim: 30.12.2020).

“COPE–Dergi Editörleri İçin Davranış Kuralları ve En İyi Uygulama İlkeleri” ereve-sinde aşağıdaki beyanlara yer verilmiştir:

Etik Kurul Belgesi: Bu alışma için etik kurul belgesi gerekmemektedir.

ıkar atışması Beyanı: Bu makalenin araştırması, yazarlığı veya yayınlanmasıyla ilgili olarak yazarların potansiyel bir çıkar atışması yoktur.

Katkı Oranı Beyanı: Birinci yazar araştırma fikrinin ortaya çıkması, literatür taraması, araştırma verilerinin toplanması ve incelenmesi ile araştırmanın raporlanması aşamalarında; ikinci yazar araştırma fikrinin geliştirilmesi, yöntemin belirlenmesi, tartışma bölümünün zenginleştirilmesi ve makalenin genel düzenlemesinde katkıda bulunmuştur.

The following statements are made in the framework of “COPE–Code of Conduct and Best Practices Guidelines for Journal Editors”:

Ethics Committee Approval: *Ethics committee approval is not required for this study.*

Declaration of Conflicting Interests: *The authors have no potential conflict of interest regarding research, authorship or publication of this article.*

Author–Contributions Statement: *The first author contributed to the emergence of the research idea, the literature review, the collection and analysis of the research data, and the reporting of the research. The second author contributed to the development of the research idea, determination of the method, enrichment of the discussion section and the general arrangement of the article.*