



## Köylünün Alternatif Tarım ve Ulaşım Aracı: “Modern Eşek Patpat”

Adem ÖTER\*

\*Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sosyoloji Anabilim Dalı, Doktora Öğrencisi, Isparta.

\*Sorumlu Yazar

E-mail: ademoter@yahoo.com

Geliş Tarihi: 15 Eylül 2018

Kabul Tarihi: 4 Aralık 2018

### Özet

Türkiye’de tarımsal üretimi gerçekleştiren köylüler Cumhuriyetin ilanından 1960’lara kadar çoğunlukla ulaşım, yük taşıma ve tarımsal üretim faaliyetlerinde en çok at, eşek, katır, öküz ve manda gibi geleneksel tarım hayvanlarını kullanmışlardır.

Ülkemizde ilk traktör fabrikası 1955 yılında Amerikan yardımları ile Ankara’da kurulmuştur. Üretimi yapılan ilk traktör, %100 yerli olmadığı için 1961’de Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel’in Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü’ne vermiş olduğu talimatla AR-GE çalışmaları başlamış, 1963’de HSG markasıyla 2 adet traktör üretilmiş de devamı gelmemiştir. Devlet, köylünün traktör ve motor ihtiyacını karşılamadaki yetersizlik ve millî traktör üretimi arayışları çerçevesinde kamu iktisadî teşebbüsü (KİT) olarak iki adet traktör fabrikası kurmuştur. Bunlardan ilki, TZDK’nın 1962’de Adapazarı’nda kurduğu traktör fabrikası, ikincisi ise 1976’de Konya’da kurulan TUMOSAN Motor ve Traktör Fabrikası’dır. Her iki işletmenin de temel amacı, ülkenin traktör ve motor ihtiyacını daha uygun koşullarda ve yerli üretimle karşılamaktır.

Hayatını tarım ve hayvancılıkla idame ettiren Türk köylüsünün çoğunluğunun satın alma gücünün düşük olmasına karşın, traktör fiyatlarının yüksek olması Anadolu insanını pratik zekâsını kullanmaya yöneltmiştir. Bu bağlamda, ilk patpat 1962-1963 yıllarında Akşehir Gürnes (Altıntaş) köyünde Deli İsmail lakaplı İsmail Aktekin tarafından yapılmıştır. Isparta Senirkent Büyükkabaca, Afyon Çobanlar ve Konya Akşehir en önemli üretim merkezleridir. Patpat; ülkemizde her geçen gün giderek yaygınlaşan, Türk insanın zekâsının ürünü olan alternatif bir tarım ve ulaşım aracıdır. Kısaca, günümüzün “modern eşeğidir”.

Makalede, alternatif tarım ve ulaşım aracı olan patpatın icadı, gelişimi, günümüzdeki kullanım alanları ve tarım ekonomisindeki yeri irdelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kırsal Yaşam, Patpat, Tarımda Makineleşme, Tarımsal Üretim

## Peasants’ Alternative Vehicle for Agriculture and Transportation: “Patpat as a Modern Donkey”

### Abstract

After the proclamation of the Republic, the villagers perform agricultural production in Turkey until 1960, mostly to transportation, cargo transportation and agricultural production activities in most horse, donkey, mule, used their traditional agricultural animals such as oxen and buffaloes.

The first tractor factory in our country was established in 1955 in the framework of American aid in Ankara. As the produced tractor is not 100% native, in 1961, with the instruction given by the President Cemal Gürsel to the Agricultural Machinery Department of the Agricultural Faculty of Ankara University, two tractors under the brand HSG were produced in 1963, but the continuation did not come. The state has established two tractor factories as a state economic enterprise in the framework of the inefficiency to meet the needs of the tractor and engine of the village and the search for national tractor production. The first of these is the tractor factory established by TZDK in Adapazarı in 1962 and the second is the TUMOSAN Engine and Tractor Factory established in Konya in 1976. The main objective of both operators is to meet the needs of villagers/farmers tractor and engine, in more favorable conditions and with domestic production.

Despite the low purchasing power of the majority of the villagers who are dominated by the agricultural and livestock economy in the countryside, the high prices of tractors have led the people of Anatolia to use their practical intelligence. The first patpat was invented by Crazy İsmail (Aktekin) in 1962-1963 in the village of Akşehir Gürnes (Altıntaş). Isparta Senirkent Büyükkabaca, Afyon Çobanlar and Konya Akşehir are the most important production centers. Patpat is an alternative means of agriculture and transportation, which is the product of the intelligence of the Turkish people, which is becoming increasingly widespread every day in our country. Briefly, it is the “modern Donkey” of our day.

In this article, the invention of patpat, which is an alternative agricultural and transportation means, its development, its usage areas and its place in agriculture economy was probed.

**Keywords:** Rural Life, Patpat, Mechanization in Agriculture, Agricultural Production

## GİRİŞ

Türk köylüsü, Osmanlı döneminde olduğu gibi, Cumhuriyet ilan edildikten sonra da, tarımda makineleşme ve modernleşmenin henüz kırsal kesimde çok fazla yaygınlaşmadığı 1960’lara kadar çoğunlukla ulaşım, yük taşımada ve tarımsal üretimde at, eşek, katır, öküz ve manda gibi hayvanlardan yararlanmıştı. Bu hayvanlar içinde eşeğin, köylünün gündelik yaşantısındaki yeri büyüktür. Eşek, makineli tarıma geçilmeden önce alt ve orta sınıf tarafından çoğunlukla yük-yolcu taşıma ve çift sürme gibi farklı işlerde kullanılmıştır. Bu nedenle, köylünün hayatını idame

ettirirken en önemli yardımcısı eşektir. O dönemde “Eşeğini kaybeden ya da eşeği ölen eşekten düşmüş dönerdi.” Eşek, etinden, sütünden, kas gücünden hatta gübresinden dahi yararlanılan çok sabırlı ve gayretli, az masraflı, çilekeş bir hayvandır [1]. Eşeğin insanlığa olan hizmeti, Kur’an’da, Nahl Suresi’nde şöyle ifade buyrulmuştur: “Hem binesiniz diye hem de süs olarak atları, katırları ve eşekleri de yarattı. Bilemeyeceğiniz daha nice şeyler yaratır” [2].

Türkiye Cumhuriyeti Devleti, 1954 yılına gelindiğinde, Türkiye’de tarımsal üretimi artırmak ve makineleşmeyi teşvik etmek amacıyla traktör fabrikası kurulması

yönünde girişimlerde bulunmuştur. İlk traktör fabrikası, “Türk Traktör” adıyla 1955’de, Ankara’da kurulmuştur [3]. Böylece, tarımda ithal traktörlerin yanında, yerli malı traktörler de kullanılmaya başlanmıştır. Üretimi yapılan ilk traktör, %100 yerli olmadığı için 1961 yılında Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel’in Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Tarım Makineleri Bölümü’ne verdiği talimatla traktör ar-ge çalışmaları başlamıştır. 1963’de HSG markasıyla 2 adet traktör üretilmişse de devamı gelmemiştir [4].

1970’lerde Türkiye nüfusunun yüzde 65’ini köylüler oluşturmaktaydı. Büyük çoğunluğu tarımsal üretimle uğraşan Türk köylüsü hem ülke ekonomisinde hem de toplumsal yaşamda büyük bir işleve sahipti. Bu durumun farkına varan Cumhuriyet hükümetleri, “Köy ve köylümüzün kalkınması davası” için her daim yeni arayışlar içine girmiştir [5].

Devlet, köylünün daha iyi koşullarda, daha çok üretim yapabilmesi için traktör ve motor ihtiyacını karşılamak üzere, millî traktör üretimi arayışları çerçevesinde iki adet traktör fabrikası kurmuştur. Bunlardan ilki, 1962’de TZDK’nın Adapazarı’nda kurduğu traktör fabrikası[6], ikincisi ise 1976’da Konya’da kurulan TÛMOSAN Motor ve Traktör Fabrikası’dır [7].

Çiftçinin traktör alamamasının en önemli nedeni, sürekli artan sanayi ürün fiyatlarına karşın, köylünün yetiştirdiği ürünlerin aynı oranda değer kazanamamasıdır[8]. Ülkemiz çiftçisinin 1980 öncesi alım gücü az, iş yükü ise çok ve ağırdır. Alım gücünün düşük, traktör fiyatlarının yüksek oluşu, Türk köylüsünü pratik çözümler aramaya yöneltmiştir. Bu noktada, patpat adlı araç dikkati çekmektedir. İlk patpat, 1962-1963 yılında Akşehir Gürnes (Altuntaş) köyünde Deli İsmail lakaplı İsmail Aktekin tarafından evinin altına açtığı dükkânda üç tekerlekli olarak üretilmiştir [9]. Ülkemizde patpat üretimi en çok Isparta Senirkent Büyükkabaca, Afyon Çobanlar ve Konya Akşehir’de yapılmaktadır. Üretim merkezleri civarında yaşayan köylülerin çoğunun traktörün yanında patpatı da vardır. Köylü, ihtiyaca binaen, traktörünü ya da patpatını kullanmaktadır. Patpat, ülkemizde her geçen gün giderek yaygınlaşan, Türk zekâsının ürünü olan alternatif bir tarım ve ulaşım aracıdır. Çünkü bu araç, modernleşme sonucunda ortaya çıkan bir makine olup insanlar tarafından insan hayatını kolaylaştırmak için icat edilmiştir. Patpat, tıpkı eşek gibi çok çile çeken, az masraflı, çok amaçlı, kullanımı ve bakımı kolay olan tarım-ulaşım aracıdır. Kısaca günümüzün “modern eşeğidir” [10].

## MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmada nitel araştırma tekniği olarak konu merkezli görüşme kullanılmıştır [11]. Araştırma, gözlem [12] ve medya haber analizleri ve literatür taramasıyla desteklenmiştir. Araştırma sahasında konuyla ilgili resimler çekilmiş, görüşmeler kamera ve ses kayıt cihazı ile kaydedilmiştir.

Araştırma, zaman açısından Aralık 2014-Ağustos 2018 yılları arasında elde edilen verileri, yer bakımından Isparta Senirkent Büyükkabaca, Afyon Çobanlar ve Konya Akşehir’i ve kullanım açısından patpatın tarım ve ulaşım amaçlı kullanımı ile sınırlıdır.

Araştırma, 1960’lardan sonra ülkemizde alternatif tarım ve ulaşım aracı olarak icat edilen “patpat” ve patpatın başta bölge ve ülke ekonomisine olan sosyo-ekonomik katkısını bilimsel bir bakış açısıyla ilk kez ortaya koyması açısından önem arz etmektedir.

Araştırma, alternatif tarım ve ulaşım aracı olarak patpat

ve bu aracın en önemli üretim merkezleri olan Büyükkabaca, Çobanlar ve Akşehir’deki imalatçıları, özellikle üretim bölgelerinde yaşayan, aracı alıp kullananlar ile yurdun diğer yerlerinde kullanan çiftçilerin elde ettiği yarar ilişkilerini kapsamaktadır.

## BULGULAR VE TARTIŞMA

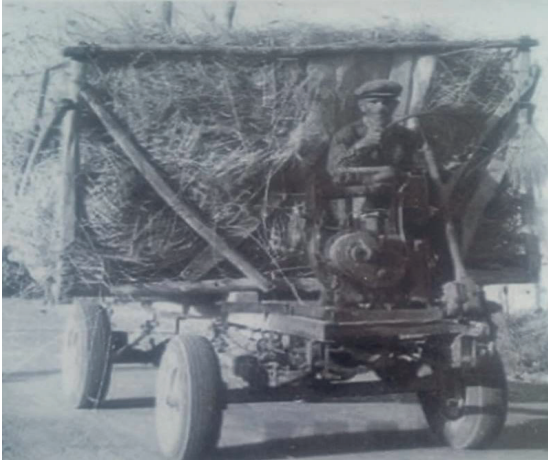
Türkiye’de 1980 öncesi nüfusun yarısından çoğu kırsal kesimde yaşamakta olup hayatını tarım ve hayvancılıktan elde ettiği gelirlerle sağlamaktadır. 1979 yılı Türkiye’inde köylünün ihtiyacını karşılamak üzere üretim yapan 10 traktör fabrikasından ikisi kamu iktisadi teşebbüsüdür [3]. Devlet, bu fabrikalarda köylünün tarımsal üretim faaliyetlerini daha modern koşullarda yapmasını sağlamak için çiftçiye uygun şartlarda yerli traktör temin etmeye çalışmıştır.

Kırsal kesimde yaşayan köylünün, satın alma gücünün düşük, iş yükünün çok ve ağır olması, Anadolu insanını pratik zekâsını kullanmaya yöneltmiş, bu bağlamda patpat adlı araç icat edilmiştir. İlk prototip patpat, şeklen eski üçtekerli motosikletlere benzemektedir. Deli İsmail, bu yeni aracı demir şase üzerine önde tek, arkada iki teker olacak şekilde ahşap kasalı olarak tasarlamıştır. Aracın aktarma organları ve şanzımanını hurda araçlardan temin etmiş, hareket içinse tek silindirli *Wisconsin Motor* kullanarak yaklaşık 2 yıl pancar taşımıştır. Deli İsmail, 1964’te üç tekerlekli patpatı geliştirmiş, yeni tasarladığı şasede tekerlek sayısını dörde çıkarmıştır. Ayrıca, hurda araç parçalarını daha sistemli hâle getirmiş, 4 tekerli bu yeni araçta Wisconsin Motor’dan daha güçlü olan tek silindirli 9 hp gücünde *Pancar Motor* kullanmış, motordan alınan gücü ise kayış kasnak sistemi esasına dayalı olarak aktarma organlarına ileterek patpatın daha güçlü hareket etmesini sağlamıştır.

Tek silindirli motora sahip olmasından dolayı, bu yeni aracın motor çalışması sesi komşu köylerden bile “pat pat” diye duyulduğu için adına sesinden dolayı “patpat” denilmiştir. Halk arasında yöresel olarak *patpat, tak tak, patı patı* veya *pati* de denilmektedir.

Deli İsmail, 1960’ların sonlarına doğru patpat şasesinin üzerine sondaj makinesi yerleştirerek, tarımsal kullanım için, su çıkartma faaliyetine başlamıştır. Kendisi, 1970’lerde Akşehir ve Afyon civarında hem sondajcılık yapmış hem de kasalı-sondajlı patpat imalatını yapmaya devam etmiştir [9].

1974 yılına gelindiğinde Afyon Çobanlar Kasabasında Yanık Osman (Buldan), Akşehir sanayisinde faaliyet gösteren tornacı Alişan’dan etkilenecek imkân ölçüsünde temin edebildiği, çoğunluğu hurda araç parçalarını kullanarak *Pancar Motorlu* patpat yapmaya başlamıştır [13]. Yanık Osman’ın yaptığı bu patpat, günümüzde özellikle Afyon-Akşehir civarında kullanılan yüksek şase kayış kasnak sistemli patpatların atalarındandır. Günümüz patpatlarına göre oldukça ilkel nitelikleri olan bu patpat, tarımsal üretim faaliyetlerinde kullanılmıştır. Yanık Osman, kısıtlı imkânlarına rağmen, yaratıcı zekâsını kullanarak tarladan biçtiği ekinini harman yerine götürebilmek için, ağaçtan tasarladığı modüler kasayı geliştirmiştir (Bkz. Resim1). Motor gücüyle çalışın bu araç, at arabası ve öküz/ manda tarafından çekilen kağnı arabasından daha çok ve daha çabuk olarak çiftçinin ekinlerini tarladan harman yerine götürmesine imkân sağlamıştır.



**Resim 1 Yanık Osman Tarafından 1974 Yılında İlk Yapılan Tek Silindirik Pancar Motorlu Patpat**

Yanık Osman, 1980'lerin başında yaptığı patpatlarda sabit kasaya geçmiştir. Aracın şase ve kasa iskeletini demirden, kapaklarını ise ağaçtan yapmıştır. Hareket içinse pancar motoru kullanmaya devam etmiştir (Bkz. Resim 2).

1977'de, Patpat Osman (Arslan), ailesiyle birlikte İstanbul'dan Senirkent Büyükkabaca Kasabası'na göçerken beraberlerinde getirdikleri 2 eski taksinin (*Chevrolet ve Buick*) kupasını ve motorunu indirip şasesi üzerine *Super Star Motor* koymuş, arkasına traktör kasası gibi bir kasa



**Resim 2 Yanık Osman Tarafından 1980'lerin Başında Yapılan ve Hâlen Kullanılan Ağaç Kasalı, Pancar Motorlu Patpat**

yapmış ve böylece Büyükkabaca'da ilk patpat imalatı başlamıştır. Taksilerin şasesinin düz olmaması, aracın yaylı, yollarına bozuk olması vb. nedenlerden dolayı Patpat Osman, hazır şase kullanmaktan vazgeçmiş, yeni bir şase, aktarma organı ve kasa tasarlayarak 1981'de günümüzün patpat üretim merkezlerinden Büyükkabaca tarzı patpatların temel tasarımını tamamlamıştır (Bkz. Resim 3). Patpat Osman, yaratıcı zekâsı ile hurdaya çıkmış BMC kamyonu parçalayıp yeniden tasarlayarak kepçe dahi yapmıştır [14].



**Resim 3: Patpat Osman Tarafından Yapılan Kas Gücüyle Çalışan Tek Silindirik Lombardini Motorlu Büyükkabaca Tarzı Patpat (1985)**

1980'lerin ortalarında patpatların kasalarının tamamı, demir olarak yapılmaya başlanmıştır. Patpatların kasa ve şaselerinde yeni demir malzemeler kullanılırken, mekanik



**Resim 4: Marşlı, Tek Silindirik Lombardini Motorlu, Aydınlatmalı, Büyükkabaca Tarzı Patpat (2018)**

aksamının tamamına yakınında, hurda araçlardan çıkma parçalar kullanılmaya devam edilmiştir. Araçların hareketini sağlamak içinse ikinci el veya yeni pancar motorlar ağırlıklı olarak kullanılmıştır (Bkz. Resim5).



**Resim 5: 1980'lerin Ortalarında Yapılan ve Hâlen Kullanılan Yüksek Şase, Demir Kasalı, Kas Gücüyle Çalışan Tek Silindirik Pancar Motorlu Patpat**



Günümüz patpatları eski ve yeni malzemelerin birleşiminden oluşmaktadır. Mekanik aksamın çoğunluğu -vites ve direksiyon kutusu, diferansiyel, şaft, makas, jant vs.- hurda, kaza yapmış araçların parçalarından oluşurken, şase, kasa, koltuk, lastik, elektrik aksamı ile motorları yenidir. Patpatlarda çoğunlukla **Lombardini Motorlar** tercih edilmektedir.

### **Kullanım Yerlerine ve Özelliklerine Göre Modern Eşekler:**

Köylüler, tarımsal üretim sürecinde patpatları yük ve yolcu taşıma, ilaçlama yapma, su sulama, sondaj yapma, tarladaki odunları parçalama, gübreleme yapma vb. ihtiyaçları karşılamada kullanılmaktadır. Kullanım amacına göre patpatlar farklı motor, şase ve kasa seçenekleriyle üretilmektedir.



**Resim.6 İlaçlama Sistemli, Kas Gücüyle Lombardini Motorlu Patpat**



**Resim.7 Sulama Sistemli, Marşlı Lombardini Motorlu Çalışan Aydınlatmalı Patpat**



**Resim. 8 Sondaj Sistemli, Marşlı, Çift Silindir Pancar Motorlu, Aydınlatmalı Patpat**



**Resim. 9 Kabinli, Marşlı, Tek Silindir Lombardini Motorlu Aydınlatmalı Patpat**



**Resim.10 Murat 131 Motorlu, LPG'li, Aydınlatmalı 4\*4 Patpat.**



**Resim.11 Damperli, Tek Silindir Lombardini Motorlu, Aydınlatmalı Patpat.**





**Resim.12 Patpatlarına Yükleedikleri Kirazları Satma Kuyruğunda Bekleyen Çiftçiler**

Günümüzde patpat, ana üretim merkezleri olan Büyükkabaca, Çobanlar ve Akşehir üçgeninin dışında, yurt çapında farklı yerlerde de yapılmaya devam etmektedir. Ülkemizde her yıl tarımsal üretim faaliyetlerinde kullanılmak üzere yaklaşık olarak 15.000 civarında patpat imal edilip satışı yapılmaktadır[15]. Fakat bu rakamın yaklaşık olarak yarısını kasalı çapa motorları oluşturmaktadır.

Ülkemizde trafiğe kayıtlı ve karayollarında kullanılmakta olan *Motorlu Kara Taşıtları, Eylül 2018 itibarıyla 22 798 221*'dir. Eylül ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı toplam 22 milyon 798 bin 221 adet taşıtın %54,2'sini otomobil, %16,4'ünü kamyonet, %14,1'ini motosiklet, %8,2'sini traktör, %3,7'sini kamyon, %2,1'ini minibus, %1'ini otobüs, %0,3'ünü ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır [16]. Ülkemizde halen kullanılmakta olan patpat sayısı ile ilgili resmi bir kayıt bulunmamaktadır. Çünkü yürürlükte olan 2918 sayılı *Karayolları Trafik Kanunu* ve bu kanun uygulanmasıyla ilgili çıkartılan *Karayolları Trafik Yönetmeliği*nde trafikte yer alan araçlar kategorisinde patpat bulunmamaktadır [17].

2000'lerin başında patpatın yurt çapında giderek artan bir pazarının oluşması, makine üreticilerini alternatif araç yapımına teşvik etmiştir. İlk olarak **ÇAPA MAKİNESİ**'ne belden kırmalı kasalar ve dümen kontrolü eklenerek yük taşıyabilen araçlar imal edilmiştir. Bu araçların ülkemizde en yaygın kullanıldığı yerler ise Ordu ve Giresun illeridir. Kasalı çapa makinelerinin yurdumuzda kullanımını her geçen gün yaygınlaştırmaktadır. Bu nedenle farklı tip ve teknik özellikte kasalı çapa makineleri imalatı devam etmektedir.

İkinci olarak, 2003'de, Giresun'da Yılmazlar Makine tarafından Karadeniz Bölgesi'nin zorlu arazi koşullarında çiftçinin tarımsal üretim faaliyetlerini kolaylaştırmak amacıyla **YILKI** adı verilen araçlar üretilmeye başlanmıştır. Firma yetkilisi Serdar Yılmaz, üretimde yola çıkış gerekçelerini şu şekilde ifade etmektedir: "Amacımız, çiftçinin tarımsal üretimde bahçe şartlarını kolaylaştırmaktır." Firmanın temel sloganı ise, "*Bütün patpatlar bir gün yıkılı olacak*"tır [18].

Üçüncü olarak, 2015'de, İstanbul'da AGRİVES A.Ş. tarafından **KATSU** Ves.20 tarım aracı üretilmeye başlanmıştır [19].

Tarımsal üretimde kullanılan Kasalı Çapa Makineleri, Yılkı ve Katsu sahip oldukları teknik özellikler ve bunlara bağlı işlevselliği açısından patpattan farklılıklar göstermektedir. Patpatın alternatifi olarak kullanılmaya başlayan üç aracın en önemli ortak özelliği, araçların yapımında kullanılan malzemelerin tamamının yeni

olmasıdır. Oysaki patpat imalatında hurda, kaza yapmış araç parçalarından geri dönüşüm yapılarak milli ekonomiye de katkı sağlanmaktadır.

#### **Maliyetler Açısından Patpatın Tarım Ekonomisindeki Yeri:**

Tarımsal üretimdeki kullanımı açısından traktöre alternatif olarak icat edilen patpatın tarım ekonomisindeki mukayesesini de doğal olarak rakibiyle yapmak daha uygun olur kanaatindeyiz. Maliyetler açısından patpatın tarım ekonomisinde traktörle olan farkları:

1. Yeni bir patpatın ortalama fiyatı yeni bir traktörün yaklaşık ¼ ü oranındadır. Yani Temmuz 2018 fiyatları ile yeni patpatın fiyatı 16.000 TL  $\geq$  iken yeni traktörün fiyatı 60.000 TL  $\geq$  'dir [20].

2. Patpatlarda çoğunlukla tek silindirli dizel motorlar tercih edildiği için yakıt tüketimi oldukça düşüktür. Çünkü ortalama 1 depo mazot ile (6 litre) yaklaşık 5 saat tarımsal üretim faaliyetinde kullanılan patpat ortalama bir traktörün 1/6'sı kadar yakıt tüketim değerine sahiptir [21].

3. Tarım araçları tarımsal üretim etkinliğinde zorlu arazilerde kullanıldığı için en çok yıpranan bu araçların tekerleridir. Patpatlarda çoğunlukla 13-14" ebatlarında otomobil tipi tekerler kullanılmaktadır. Bu bağlamda ortalama 4 tane yeni patpat tekerinin fiyatı ile normal bir traktörün arka tekerlerinden birisinin fiyatı aynıdır [22].

4. Patpat kasalı olarak imal edildiği için yük taşımada traktörde olduğu gibi römork ihtiyacı yoktur. Bu özellik çiftçinin girdi maliyetini azaltmaktadır.

5. Traktörlerin her yıl düzenli olarak ödenen yıllık Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) bulunmaktadır. Ayrıca ilk üç yaş ve sonrası her üç yılda bir traktörlerin araç muayene zorunluluğu varken [23] patpatlar yasal trafik araçları olarak tanımlanmadığı için vergi ve araç muayenesinden muaftır.

6. Traktörlerde kullanılan ilaçlama sistemleri ortalama 5000 TL  $\geq$  iken patpatlarda kullanılan ilaçlama sisteminin ortalama fiyatları 2000-3000 TL arasındadır.

Yukarıdaki ekonomik göstergelerden de anlaşılacağı üzere patpat traktöre göre daha az maliyetli alternatif bir tarım aracı olduğu için köylünün tarımsal üretimdeki girdi maliyetini de azaltmaktadır.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Her toplum kendisine özgü düşünce, yaşama biçimi ve hayatı yorumlama tarzına sahiptir. Türk toplumu içinde yaşayan bireylerde yeri ve zamanı geldiğinde gündelik yaşamlarında karşılaştıkları sorunlara bazen geçici bazen ise kalıcı çözümler üretmişlerdir. Yaratıcı zekânın çözüm odaklı kullanılmasıyla karşılaşılan sorunlar bazen deneme yanılma bazense kavrayış yoluyla öğrenme yoluyla çözüme kavuşturulmuştur. Bireylerin zekâlarını kullanarak sorun çözme şekilleri, içinde doğup büyüdüğü toplumun kültürüyle doğrudan ilintilidir.

Türkler konargöçer yaşam sürerken karşılaştıkları sorunlara “göç yolda düzülür/ kervan yolda düzülür” mantalitesiyle çözümler üretmiştir. Türk konargöçer yaşamı kendine özgü idare kültürü çerçevesinde mümkün olabildiğince mevcut kaynakları israf etmeden etkin kullanma ve israftan kaçınma üzerine inşa edilmiştir. Bu çerçevede mevcut kaynakları ortaya çıkan yeni sorunun çözümü için kullanılır. “Etkin kaynak kullanımına dayanan bu çözümlerde beklenmedik gündelik malzemelerden beklenmedik ve işe yarar çözümler üretilmektedir. Çoğu zaman imkânsızlık yaratıcılık potansiyelinin ortaya çıkması için uygun ortamlar hazırlamaktadır.” Traktör alacak maddi güce sahip olamayan ülkemiz çiftçilerinin su motorlarını kullanarak yaptıkları patpatlarda bu pratik ve pragmatik Türk zekânının ürünüdür [24].

Ülkemizde patpat, iki farklı yerde ve zamanda yaşayan, sahip oldukları kıt kaynaklarını yaratıcı zekâları sayesinde “akıl yolu birdir” atasözünde de ifade edildiği gibi, kullanarak deneme yanılma yoluyla geliştiren Deli İsmail ve Patpat Osman tarafından yaklaşık 15 yıl arayla yapılmıştır. Her iki usta da daha önce patpatı herhangi bir yerde görmemiştir.

İcat edildiği ilk yıllarda estetik tasarım ve konfordan uzak olan Türkiye ve Türk halkına özgü bir araç olan patpat, köylünün ihtiyaçları ve çağın teknolojik gelişmesine bağlı olarak, her geçen gün daha da gelişmektedir. İlk nesil patpatlar yavaş hareket eden, kas gücüyle çalışan, marş ve aydınlatma sisteminden yoksun, yük taşıma kapasitesi az olan araçlarken günümüzün modern patpatları, özelliklerine göre, saatte 60-100 km arası hıza, marşlı çalışma ve modern aydınlatma sistemine ve 1,5-3,5 ton arası yük taşıma kapasitesine sahiptir. Yeni nesil patpatlar, yük-yolcu taşımanın haricinde sondaj yapma, su sulama, ilaçlama yapma, odun kesme, gübre atma gibi birden fazla işleve sahiptir [21].

Patpatın alternatifi olarak kabul edilen üç aracın tarımsal üretim içindeki işlevleri, tarım aletleri piyasasındaki yeri ve değeri ondan farklılıklar göstermektedir. Yılkı ve Katsu üreticileri, özellikle patpat kullanan köylüyü hedef tüketici kitlesi olarak görseler de, patpat piyasasında henüz istedikleri pazar payını yakalayamamışlardır [18,19].

**Sonuç:** Patpat kırsal yaşam süren köylü için;

1. Traktöre göre ekonomikliği, (İstenilen özelliklere göre Temmuz 2018 Fiyatı 16.000 - 22.000 TL arasında değişmektedir.)
2. Yakıt tüketiminin düşüklüğü (Ortalama tek silindirli dizel Lombardini Motor ile 6 litre/180 km mesafe gitmektedir),
3. Bakım-tamiratının kolay ve masrafının az olması,
4. Tarla, dağ vb. zor şartlarda sağlam yapısı ile iyi manevra kabiliyetine sahip olması,
5. Traktöre göre hızlı olması,
6. Vergi ve vizesinin olmaması,
7. Sürücüsünün ehliyetli olma zorunluluğunun

bulunmaması, v.b. faktörlerden dolayı alternatif tarım ve ulaşım aracı “modern eşek” olarak tercih sebebidir.

### Öneriler:

1. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının bünyesinde patpatla ilgili uzman bir heyet oluşturulmalı ve bu heyet patpat üretim merkezlerinde patpat imalatı yapan kalifiye ustalardan oluşacak bir heyetle işbirliği içinde çalışarak patpat imalatıyla ilgili; taşıt güvenliği, sağlamlığı, sürücü ve yolcu taşıma konforu, yük taşıma kapasitesi ve işlevsellikleri açısından çeşitli standartlar geliştirmelidir. Böylece Karayolları Kanunu ve Yönetmeliğinde patpatın tarım aracı olarak tanımlanması mümkün olacaktır.

2. Patpat imalatı belirli bir eğitimden geçen Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılacak sözlü ve uygulamalı sınav sonucunda başarılı olan imalat yetki belgeli ustalarca ve imalat alt yapısına sahip iş yerlerinde yapılmalıdır.

3. İmalatı yapılan her bir araç güvenlik ve sağlamlık açısından belirli testlerden geçirildikten sonra piyasaya sürülmelidir.

4. Kaza yapmış ya da hurdaya çıkmış araç parçalarının geri dönüşüm aracılığıyla milli ekonomiye kazandırılmasında kontrollü ve planlı bir devlet politikası takip edilmelidir.

Yukarıda bahsedilen öneriler gerçekleştiğinde ülkemizde belirli standartları olan motorlu tarım aracı imalat sanayi gelişecek, böylece milli ekonomimizin büyümesine katkı sağlanacaktır. Tarımsal üretimde köylünün girdi maliyeti azalacak böylelikle kırsal kalkınmaya destek olunacak, köylümüz tasarruf yapabilecektir.

## KAYNAKLAR

1. Şanzumi, H. 2006. *Üçüncü Harname [Eşek Kitabı]*, Pegasus Yayınları, İstanbul, s.25, 27.
2. *Kur'an-ı Kerim Meali*, 2011. Diyanet İşleri Başkanlığı 12. Baskı, Ankara, s.287.
3. Özdemir, M. 2004. Türk Traktör Tarihi, T.T. ve Ziraat Mak. A.Ş., 2. Basım Ankara, s.47,48.
4. <https://www.tarimdanhaber.com/haber/tarim/tarimin-devrimi-hsg/> (Erişim: 15.08.2018)
5. Erdentuğ, N. 1978. “Türk Köyünde Modernleşme”, *A.Ü. D.T.C.F. Fakültesi Dergisi*, Cilt: 29 Sayı 1-4, s.211.
6. Elmacı, F. 2012. *Adapazarı'nda Sanayi Faaliyetleri (1940-1980)*, M.Ü.,T.A.E. Türk Tarihi A.B.D., Cumhuriyet Tarihi B.D., Yayınlanmamış Y.L.T., İstanbul.
7. Erbakan' N. (04.07.1976).Türk Motor Sanayi (TÜMOSAN) Motor Fabrikası Temel Atma Töreni Konuşması
8. Uras, G. 30.09.1985. “Traktör Sorunu”, *Dünya Gazetesi*.
9. Aktekin, A. Deli İsmail Oğlu (D.1958), Patpat ve Tarım Makineleri İmalatçısı (Görüşme Tarihi: 14.08.2018).
10. Patpatı “Modern Eşek” olarak nitelendirme ilk kez Büyükkabaca Belediye Başkanı Ali İhsan Temurçin tarafından yapılmıştır. (Görüşme Tarihi: 11.08.2018). Ayrıca Bkz. <http://www.tarim.com.tr/Ciftecinin-Modern-Esegi-Pat-Pat,22215h> (Erişim: 11.08.2018).
11. Kuş, E., 2009. *Nicel-Nitel Araştırma Teknikleri*, Anı Yayıncılık, Ankara, s. 87,116.
12. Arıkan, R. 2007. *Araştırma Teknikleri ve Rapor Hazırlama*, 6.Basım, Asil Yayın Dağıtım, Ankara, s.111,112.
13. Buldan, M. (D.1972), Çobanlar, Görüşme Tarihi:15.08.2018.

**14.** Arslan, O. (D.1956) Patpat İmalatçısı, (Görüşme Tarihi: 10.12.2014); Aslan, H. (D.1959) Patpat Osman'ın kardeşi, (Görüşme Tarihi: 11.08.2018).

**15.**Gergin, M. 15 Ocak 2016, “Türk Mühendislerinin Yeni İcadı Çok İşe Yarayacak”, <https://www.haberler.com/turk-muhendislerinin-yeni-icadi-cok-ise-yarayacak-8065677-haberi/> (Erişim 29.11. 2018),

**16.** TÜİK Haber Bülteni. 02 Kasım 2018. Motorlu Kara Taşıtları Eylül 2018, Sayı: 27663.

**17.**2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin>.