

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH BÖLÜMÜ
ESKİÇAĞ TARİHİ ANABİLİMDALI

ESKİ ÖNASYA MEDENİYETLERİNDE ARABALAR

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan
Metin Demirci

Ankara-2016

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH BÖLÜMÜ
ESKİÇAĞ TARİHİ ANABİLİMDALI

ESKİ ÖNASYA MEDENİYETLERİNDE ARABALAR

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan
Metin Demirci

Tez danışmanı
Prof. Dr. Turgut Yiğit

Ankara-2016

TEZ ONAY SAYFASI

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
ESKİÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

ESKİ ÖNASYA MEDENİYETLERİNDE ARABALAR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

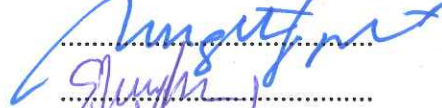
Tez Danışmanı: Prof. Dr. Turgut Yiğit

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

Prof. Dr. Turgut Yiğit
Doç. Dr. Esma Reyhan
Doç. Dr. Leyla Mirat





Tez Sınavı Tarihi

TÜRKİYE CUMHURİYETİ

ANKARA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile, tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(...28...../...06...../...2016...)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin

Adı ve Soyadı

...metin DEMİRCİ.....

İmzası

.....

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	iii
ÖNSÖZ.....	i
KISALTMALAR DİZİNİ	i
LEVHALAR VE ÇİZİMLER DİZİNİ.....	iii
ABSTRACT	vii
1. GİRİŞ	1
1.1. Yakınoğu, Mezopotamya ve Önasya	1
1.2. Eski Önasya 'da Araba ve Tekerlek.....	4
1.2.1 Eski Önasya 'da Tekerleğin Gelişimi	5
2. ARABA ÇEKİMİNDE KULLANILAN CANLILAR	11
2.1. Eşek	12
2.2. Boğa	13
2.3. At	14
2.3.1. Kikkuli Metinleri.....	16
2.4. İnsan	19
3. TAŞIT YAPIMI, MALZEMELER VE TEKNİKLER	21
3.1. Taşıt Yapımında Kullanılan Metaller	21
3.1.1. Bakır, kalay; bronz	21
3.1.2. Demir	23
3.1.3. Gümüş	24
3.2. Taşıt Yapımında Kullanılan Diğer Malzemeler	25
3.2.1. Ahşap.....	25
3.2.2. Deri ve Dokuma.....	25
3.3. Taşıt Yapımında Kullanılan Teknikler	26
3.3.1. Dövme Tekniği.....	27
3.3.2. Döküm Tekniği	27
4. AT KOŞUM TAKIMLARI VE ARABA AKSAMLARI	29
4.1. At başlıkları	29
4.2. Gem.....	30
4.3. Dizginler	32
4.4. Kamçılar.....	33
4.5. Çıngıraklar	34

4.6. Göz siperlikleri	35
4.7. At miğferleri	36
4.8. Alınlıklar	37
4.9. Göğüs plakaları	38
4.10. Koşum Kayışları.....	39
5. TAŞITLARIN KULLANIM AMAÇLARI	41
5.1. Taşıtların Sivil Amaçlı Kullanımı.....	41
5.2. Savaş veya Av Amaçlı Kullanım	44
5.2.1. Savaş Arabaları.....	46
5.2.1.1. Sümer savaş arabaları	49
5.2.1.2. Babil Savaş Arabaları.....	55
5.2.1.3. Asur Savaş Arabaları.....	56
5.2.1.4. Urartu Savaş Arabaları	62
5.2.1.5. Hitit Savaş Arabaları	63
5.2.2. Hitit Ordusundaki Hiyerarşik Düzendeki Savaş Arabaları.....	67
5.2.3. Arabaların Savaşı: Kadeş.....	70
SONUÇ.....	75
KAYNAKÇA	79
ELEKTRONİK KAYNAKLAR	86
RESİMLER, LEVHALAR VE ÇİZİMLER	88
HARİTALAR	116
ÖZGEÇMİŞ.....	120

ÖNSÖZ

Tarihin en eski çağlarından beri insana ev sahipliği yapmış Önasya’da meydana gelen savaşlar, barışlar, teknolojik gelişmeler, sadece Önasya ve Mezopotamya’yı etkilemekle kalmamış etkileri tüm dünya medeniyetlerine yayılmıştır. İlk defa ne zaman, nerede ve kimler tarafından icat edilip, kullanıldığı tam olarak bilinmeyen tekerlek, insanoğlunun hayatında yeni bir sayfa açmıştır. Önasya’da büyük medeniyetler kurmuş olan Hitit, Urartu, Asur gibi devletler, kendi dönemlerinin en başından dört ve iki tekerlekli taşıtları başta sivil ve askeri olmak üzere her alanda kullanmışlardır.

Bu tezin konusunu oluşturan arabaların tekerlekle beraber ortaya çıkması ve büyük uygarlıklar arasında yayılması çok uzun bir zaman dilimini kapsar. Bunun yanı sıra: coğrafi olarak da konu geniş bir alana yayılmış olmasından dolayı bu tezi hazırlarken kapsamlı bir çalışmaya ihtiyaç duydum.

Tez çalışmasının birinci bölümünde, dört tekerlekli yük arabası ile savaş arabasının kökeni hakkında bilgiler verilmiş; tezin ilerleyen bölümlerinde, arabaların zamanla geçirdikleri değişimler, farklı kültürlerle ait arabalar arasındaki benzerlik ve farklılıklar incelenmiştir.

Tezin son sayfalarında konuyu görsel olarak daha anlaşılır kılacak resim, harita ve çizimlere yer ayrılmıştır.

Gerek tez konusunu seçmemde, gerek kaynakça toplamamda, gerek tez yazım döneminde, engin sabrı ve derin bilgisi ile beni motive eden, yol gösteren çok değerli hocam Prof. Dr. Turgut Yiğit’e ne kadar teşekkür etsem azdır.

Lisans ve yüksek lisans eğitim hayatım süresince bana sağladığı burs imkânı ile hayatıma ciddi anlamda katkı sağlayan TÜBİTAK'a sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum, TÜBİTAK olmasaydı bu tez olmazdı.

Bana her konuda güvenen ve desteğini hiçbir şekilde esirgemeyen değerli dostum Sefa Denizoğlu'na teşekkürü borç bilirim. Ayrıca eğitim hayatım boyunca maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen aileme minnet ve şükranlarımı sunarım.

Metin Demirci

Ankara 2016

KISALTMALAR DİZİNİ

A.Ü.	: Ankara Üniversitesi
A.D.T.C.F	:Ankara Dil Tarih Coğrafya Fakültesi
AÜDTCFD	: Anakara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi
AMI	: Archäologische Mitteilungen aus Iran
AMIT	: Archäologische Mitteilungen
AnAr	: Anadolu Araştırmaları
AJA	: American Journal of Archaeology
AST	:Araştırma Sonuçları Toplantısı
D.T.C.F	: Dil Tarih Coğrafya Fakültesi
Bas	: Basım
B.C.	: Before Christ
B.C.E	: Before Common Era
Bkz.	: Bakınız
BM	: Bibliotheca Mesopotamica
c.	: Cilt
c.	: Circa
cm.	: Santimetre
çev.	: çeviren
ed.	: editör
DOI	: Digital Object Identifier
M.Ö.	: Milattan Önce.
M.S.	: Milattan Sonra.
m.	: Metre
No	: Numara
s.	:Sayfa.
S.	: Sayı.
JNES	: Journal of Near Eastern Studies.
StBoT	: Studien zu den Boğazköy-Texten

KBo	: Keilschrifttexte aus Boghazköi. Berlin
KTS	: Die altassyrischen Texte vom Kültepe bei Kaisarije.
PPS	: Proceedings of the Prehistoric Society
Res	: Resim
IrAnt	: Iranica Antiqua
T.T.K.	: Türk Tarih Kurumu.
T.D.K	: Türk Dil Kurumu.
TÜBA-AR	: Türkiye Bilimler Akademisi.
Vol.	: Volüme
yy.	: Yüzyıl.



LEVHALAR VE ÇİZİMLER DİZİNİ

Şekil: 1 Yükün Altına Koyulmuş Bir Kütük ve Tekerlekler.....	88
Şekil: 2 Tekerlekli Taşıtların Oluşumu ve Evreler	89
Şekil: 3 Ur Standardı: Dört Tekerlekli Savaş Arabası ve Sümer Askerleri	90
Şekil: 4 Akbabalar Steli. Ön yüzü.....	91
Şekil: 5 Akbabalar Steli. Arka yüzü.....	92
Şekil: 6 İnsanlar Tarafından Çekilen Dört Tekerlekli Bir Taşıt.....	93
Şekil: 7 Aslına Uyarlanmış Bir Yük Arabası.....	93
Şekil: 8 Boğalar Tarafından Çekilen İki Tekerlekli Bir Yük Taşıtı.....	94
Şekil: 9 İki Tekerlekli Ve Dört Atla Çekilen Bir Savaş Arabası	95
Şekil: 10 Asur Devleti Dönemine Ait Şehir Kuşatmalarında Kullanılan Altı Tekerlekli Bir Taşıt.	96
Şekil: 11 Araba Aksam ve Koşum Takımları	97
Şekil: 12 İki Tekerlekli Bir Savaş Arabası Ve Aksamı	98
Şekil: 13 İki Tekerlekli Hitit Savaş Arabası, Sürücü ve İki Asker	99
Şekil: 14 Hitit Ve Mısır Savaş Arabalarında Tekerleğin Yeri	99
Şekil: 15 Mısır Devletine Ait İki Tekerlekli Bir Savaş veya Av Arabası.....	100
Şekil: 16 Kadeş Savaşı Temsili.....	101
Şekil: 17 Bir Asur Savaş Arabası ve Ok İle Vurulan Bir Asker	103
Şekil: 18 Ninive Asurbanipal M.Ö 655- 630 Taş Kabartması ve Avlanan Bir Arslan.	104
Şekil: 19 Araba Aksamı Ve Koşum Takımları Üzerinde Çizilen Figürler	104
Şekil: 20 Araba Aksamı Ve Koşum Takımları Üzerinde Çizilen Figürler 2	105

Şekil: 21 Van Müzesinde Bulunan At Çingırakları	106
Şekil: 22 Urartu Devletine Ait At Göğüs Plakası	107
Şekil: 23 At Göz Siperlikleri, Yüz Kayışları ve Sorguçlar	108
Şekil: 24 Koruma Veya Süs Amaçlı Takılan At Alınlıkları	108
Şekil: 25 Koşum Takımlarının Diziliş Sırası	111
Şekil: 26 Önasya Kazılarında Ele Geçmiş Boyunduruk Ucu Başlıkları	112
Şekil: 27 Metalden Yapılmış Boyunduruk Süslemeleri.....	112
Şekil: 28 Kazılarda Ele Geçirilen Metal Dizgin Halkaları.....	113
Şekil: 29 Dingil Çivileri.....	113
Şekil: 30 Boyunduruk Çubuğu ve Diğer Parçaların Boyunduruk Üzerindeki Yerleri	114
Şekil: 31 Geç Hitit Dönemine Ait Beş Çubuklu Bir Tekerlek ve parçası.....	115

HARİTALAR DİZİNİ

Harita: 1 Dönemin Büyük Güçlerini Gösteren Yakınoğu Haritası	104
Harita: 2 Yakınoğu'da Taşıt Aksamları Ve Koşum Takımları Buluntu Merkezleri	106
Harita : 3 Hitit Devleti ve Yayılım Alanı.....	107
Harita : 4 Urartu Devleti Haritası.....	108



ÖZET

DEMİRCİ, Metin: ‘Eski Önasya Medeniyetlerinde Arabalar’ Yüksek Lisans Tezi, Danışman: Prof. Dr. Turgut Yiğit, s.131.

İnsanlar; tarih boyunca, kendi hayatlarını kolaylaştırmak için çok sayıda teknolojik buluşa imza atmışlardır. Bu teknolojik buluşlardan ikisi hiç şüphesiz tekerlek ve arabanın icadıdır. Ağır ve büyük hacimli yükleri bulunduğu yerden taşıma gereği duyan ilk insan toplulukları, bu yüklerin altına kalın kütükler koymuş ve yükü çekmeye ya da itelemeye çalışmıştır. Bu şekilde yükün daha rahat taşındığını gören insanoğlu zamanla taşıma işini kendisinden daha güçlü hayvanlara bırakmıştır. Önceleri yabandomuzu, yaban eşiği ya da boğalar tarafından çekilen ‘kızaklı taşıtlar’ daha sonra geliştirilerek önce dört, daha sonra iki tekerlekli taşıtlara dönüştürülmüşlerdir. İlk başlarda Asya ve Kafkasya steplerinde etleri için avlanan atlar, evcilleştirildikten sonra Mezopotamya’ya getirilmiş ve arabaya koşulmuşlardır. Arabanın hız ve manevra yeteneğini atın gücü ile birleştiren iki tekerlekli savaş arabaları, eski Önasya meydan savaşlarına yeni bir ivme kazandırmış ve ulusların mukadderatını belirleyen bir güç haline bürünmüştür.

Anahtar kelimeler: tekerlek, araba, savaş arabasının kökeni, savaş arabası, Kadeş Savaşı, ordu.

ABSTRACT

DEMİRCİ, Metin: ‘Wagons in Ancient Near Eastern civilizations’ Master Thesis,
Advisor: Prof. Turgut Yiğit, 131 p.

Throughout history; human beings, have made countless of technological innovations in order to facilitate their lives. Undoubtedly, the innovations of wheel and wheeled wagons are the most important of those innovations. First human societies started to put logs under big and heavy loads in order to carry them. While doing so, the idea of sliding this loads by more powerful animals had come up. ‘sliding vehicles’, which were pulled by such animals as wild boar, wild ass, and bulls were at first, transformed into four-wheeled and then into two-wheeled vehicles. At the beginning, horses were hunted in Asia and Caucasus steppes for their meats, after domesticated, they were hitched to the four and two wheeled vehicles in Near East. Two- wheeled war chariots, which combined the dragging power of horses and maneuver and speed of the wheeled chariots, brought new idea of war to the Middle East battle fields and changed the battle tactics in Near East.

Key words: Wheel, wheeled wagons, the origins of war chariots, the battle of Kadesh, army.

1. GİRİŞ

1.1. Yakınoğu, Mezopotamya ve Önasya

Yakınoğu (Near East) kavramı coğrafi terim olarak kullanıldığında genel olarak Akdeniz'in doğusunda bulunan geniş bölgeyi tanımlamak için kullanılır. Yakınoğu coğrafyasının sınırları genel olarak: Zağros Dağları, kuzeyde Doğu Toroslar, batıda Doğu Akdeniz boyunca uzanan kıyı şeridi, güneyde ise yarı kurak Suriye düzlüklerini içine almaktadır. Yakınoğu'nun çevresi beş denizle çevrili olduğu için bu coğrafyaya "Beş Denizler Ülkesi" de denilir. Bu denizler: Akdeniz, Karadeniz, Hazar Denizi, Basra Körfezi ve Kızıl Denizdir. Bundan iki yüz milyon yıl önce okyanus havzalarıyla birlikte dünya kabuğunu oluşturan iki eski kıtasal kara kütlesi, Gondova ve Lavrasya dağılmaya ve birbirlerine yaklaştırmaya başladılar. Aralarında ise Tethis denizi vardı. Bu iki kıta çarpışırken parçalanarak birkaç küçük kıyı "platosu" oluşturdular; bunların birbirlerine göre hareketleri de Çağdaş Yakınoğu'nun temel coğrafi özelliklerini yarattı.¹ Asya kıtasını güneybatısına yani İslam medeniyetlerinin yoğun olarak yayıldığı bölgeye Orta Doğu (Middle East, Mittlererosten, Şarkül Evsat) denilir. Amerikalı bilim adamı ve doğu bilimci Edward W. Said Oryantalizm (şarkiyatçılık) adlı kitabında: herkesçe kabul görmüş ve coğrafi sınırları belli bir Ortadoğu'nun olmadığını belirtir.² Yazarın burada kast ettiği Ortadoğu'nun; dağ, deniz, ova, akarsu gibi coğrafik oluşumlardan ziyade kültürel ve siyasal görüşlere göre sınırlandırıldığıdır. Orta Doğu coğrafyasının aslında Yakınoğu'nun bir parçası

¹ M. Roaf, *Atlaslı Büyük Uygarlıklar Ansiklopedisi, Mezopotamya ve Eski Yakınoğu*, İstanbul, Tuğ cilt, ISBN 975, 1996, S.470-516

² E. Said, *Oryantalizm (Doğubilim), Sömürgeciliğin Keşif Kolu*, Pınar Yayınları, İstanbul, 1982, S.6

olduğu dolayısıyla aralarında bir fark olmadığını savunan bilim adamları da vardır.³ Kaynağını Türkiye’den alan ve Basra Körfezi’ne dökülmeden önce birleşip Şatt’ül-Arab ismini alan Fırat ve Dicle nehirleri arasında kalan Bölgeye de Mezopotamya denir. Mezopotamya genel olarak iki temel parçaya bölünerek ele tanımlanır: Toroslar’dan Bağdat’a kadar olan kısım Yukarı Mezopotamya (Asur Ülkesi) olarak adlandırıldı. Güneydeki Bağdat’tan Basra Körfezine kadar olan bölgeye ise sırasıyla Akad, Bâbilonya, Sümer; Basra Körfezinin doğusundaki bölgeye ise Elam adı verildi.⁴ Kalde diye isimlendirilen parça Mezopotamya’nın güneyinde kalan kısımdır.

Önasya, (Vorderasien) Alman coğrafyacıları tarafından Güneybatı Asya’yı isimlendirmek için kullanılır ve Anadolu yarımadası, Güney Kafkasya, İran, Mezopotamya ve Arabistan bölgelerini içine alır. Burada asıl dikkat edilmesi gereken nokta, Önasya diye tabir edilen bölgede Afrika kıtasından hiçbir ülkenin yer almamasıdır. Dolayısıyla topraklarının tamamı Afrika kıtasında yer alan Mısır Medeniyeti, Önasya sınırlarının dışında kalır.

Yakındoğu ve Mezopotamya’da iklim denizlerin ve yer şekillerinin etkisi ile çeşitlilik gösterir. Bilim adamları tarafından yapılan jeolojik incelemelere göre, Yakındoğu iklim değerlerinin, geçmiş yıllara ait değerlerle çok yakın benzerlikler taşıdığı ortaya çıkmıştır, yani Yakındoğu’da son bir kaç yüzyılda iklim şartlarında çok az değişim meydana gelmiştir. Yakındoğu’da, özellikle Mezopotamya bölgesinde yazlar oldukça sıcak geçer, bu durum, bölgenin ve Akdeniz havzasının karakteristik özelliğidir. Yaz aylarının sıcaklığına rağmen, kış ayları ise kuzeyde İran ve Orta Asya stepleri üzerinden gelen soğuk hava dalgaları sebebiyle soğuk geçer. Güney

³ E. Said, *Oryantalizm (Doğubilim), Sömürgeciliğin Keşif Kolu*, Pınar Yayınları, İstanbul, 1982, S.7

⁴ N. Özçelik, *İlk Çağ Tarihi ve Uygarlığı*, 3. Bas., Nobel Yayınları, Ankara: 2006, s. 29.

Mezopotamya’da ise karasal iklimin tam tersine, tropikal iklim etkileri görülür ve yılın belirli ayları yağmurlu olur. Sonbaharda yeşermeye başlayan bölgede yaz kuraklığı Nisan ayında başlar ve tüm yaz devam eder. Akdeniz üzerinden esen alçak hava hareketlerinin bıraktığı bol yağışlar ile Toroslar ve Zagroslardan eriyen kar suları, ilkbahar aylarında Mezopotamya ovasını oluşturan Fırat ve Dicle ırmaklarının taşmasını sağlar. Meydana gelen bu taşkınlar Mezopotamya’da başta kutsal kitaplarda ve efsanelerde sıkça geçer. Az yağışlı geçen kurak yaz aylarından dolayı Fırat, Dicle ve bu iki nehri oluşturan kollarda su seviyesi epey azalır. Mezopotamya’nın güney bölgesinde ise çöller geniş yer kaplar, çöllük alanlarda ise sıcağa ve susuzluğa dayanıklı kaktüs gibi çöl bitkileri tek yetişir. Güney Kafkasya, Anadolu ve İran’ın yüksek platolarında da benzer karasal iklim hâkimdir.

1.2. Eski Önyasya 'da Araba ve Tekerlek

Araba, tekerlekli taşıt, yolcu ve yük taşımaya uygun tekerlekli, motorlu veya motorsuz hareket edebilen her türlü kara ulaşım taşıtının genel adıdır.⁵ Motorsuz olanlar hayvanlarla ya da insanlar tarafından yürütülür. Tez konumu oluşturan Önyasya ülkelerindeki dört ve iki tekerlekli taşıtın tanımı ise: dört veya iki tekerlek üzerinde monte edilmiş bir kasanın koşum takımlar vasıtası ile bir, iki, üç veya daha fazla koşum hayvanı ile çekilmesi sistemidir.

Dört tekerlekli bir araba genel olarak kasa, tekerlek, dingil, boyunduruk, taşıt oku, koşum takımı, lastik, kamçı, göz siperliği, gem, dingil, araba oku, alınlık, at örtüsü ve giysisi, dizgin, yular, süslemeler ve son olarak arabayı çeken bir, iki, üç, dört ya da daha fazla koşum hayvanlarından oluşur. Dört veya iki tekerlekli bir arabayı oluşturan temel parçalar bu tezin daha iyi anlaşılması için daha sonraki konu başlıkları altında ayrıntılı olarak verilecektir. Yukarıda saydığımız araba ve onu oluşturan orijinal parçaların çok azı günümüze kadar gelebilmiştir. Elimizde bozulmuş ve yetersiz sayıda gerçek buluntu olduğundan dolayı, arabalar hakkında bilgileri, çeşitli materyaller üzerinde betimlenen araba tasvirleri, kaya ve taş kabartmalar, bronz objeler, kalkanlar, miğferler, fildişi objeler, at gömüleri, çeşitli metal kaplar, mühür baskılar, pişmiş toprak ve bronz araba modellerinden alırız. Ayrıca bazı binaların dış kaplama duvarları, saray odaları veya bazı mezarların duvarları kazılarda ele geçen gerçek araba kalıntıları ve yazılı kaynaklar da iki veya dört tekerlekli arabalar hakkında kaynak oluşturur. Uruk, Ur, Kiş, Elam, Lağaş, Mari, Zincirli, Tell Asmar, Salamis, Tell Agrap, Thebes/Theben, Amarna, Assur, Syunik, Tell Brak, Sakçagözü, Karkamış,

⁵http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5740323a103319.01386178, Erişim tarihi: 21.05.2016.

Tell Barsip, Nuzi, Dilkaya, Chagar Bazar, Norşuntepe, Alalah, Arslantepe, Tell Beydar, Kültepe, Ninive, Acemhöyük, Nimrud, Maşathöyük, Ugarit, Gordion, Tell Madhur, Karataş-Semayük, Persepolis, Boğazköy, Hasanlu, Samos, Dinkha Tepe, Godin Tepe, Tepe Gilan, Marlık, Tell Tay gibi antik yerleşim yerleri Yakındoğu'da yapılan kazılarda araba aksamaları ve at koşum takımı parçalarının en çok rastlanıldığı merkezlerdir.⁶

Araba sistemi için hiç kuşkusuz en önemli parça tekerlektir, ben tezime başlamadan önce tekerleğin eski Önasya'da gelişimi hakkında yaptığım araştırmayı aşağıda aktarıyorum.

1.2.1 Eski Önasya 'da Tekerleğin Gelişimi

İnsanoğlunun tarih boyunca yapmış olduğu en önemli icatlardan bir tanesi hiç şüphesiz tekerlektir. Tekerlek modern tekniğin eksenî, tüm çağların en önemli mekanik icadıdır. Tekerleği bu kadar değerli kılan özellik: ulaştırma ve lojistiğin yanında; makinalarda, saatlerde, yel değirmenlerinde ve buharlı makinalarda tekerlek ve tekerlek ilkesine dayanan çarkların kullanılmasıdır. Tekerleği tek başına düşündüğümüzde ilk olarak ne zaman ve nerede kullanıldığını kesin tarihlerle belirtmek imkânsızdır; çünkü şu ana kadar arkeologlar tarafından yapılan kazılarda tekerleğin tam olarak hangi tarihte icat edildiğini gösterecek herhangi bir veri ele geçirilmemiştir. İnsanoğlunun tekerlekle olan ilişkisi yaklaşık olarak 5000 yıl öncesine kadar gitmektedir.⁷ Ephraim Avigdor Speiser adlı Amerikalı arkeolog Gawra'da,

⁶ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.455 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

⁷ S. Piggot, *The Beginnings of Wheeled Transport*, "Scientific American" 219/1, 1968, S. 82.

M.Ö. 3.000-2.500 yıllarına ait tekerlek kalıntılarına rastlamıştır.⁸ Yine İngiliz arkeolog Leonard Wooley Ur'da, M.Ö. 2.950 yıllarından kalma mezardan bir tekerlek çıkarmıştır.⁹

Ne gibi ihtiyaçların tekerleğin ortaya çıkmasına sebep olduğu tam olarak bilinmemekle beraber, ortaya atılan kayda değer teorilerden ilki şöyledir. Avcı toplayıcı insan topluluklarının özellikle Yontma Taş Devrinde avladığı hayvanı yaşadığı mağaraya ya da ağaç kavuğuna götürmek istemiş, fakat buna gücü yetmeyince de ağır nesnenin altına kesilmiş ağaç kütüğü koymuş ve yuvarlanan kütük insana kütükten daha pratik olan tekerlek fikrini vermiştir. Zamanla üzerine yük binmiş bu kütükleri hareket ettirmek için bir güce gereksinim duyulmuş, bu gereksinim de M.Ö. yaklaşık olarak 8. veya 7. binlerde yabani eşek ve öküzlerin evcilleştirilmesiyle çözüme kavuşmuş olmalıdır. Eldeki arkeolojik verilerden evcilleştirilen bu hayvanların M.Ö. 4. binlerin sonunda taşıtları çekmede kullanıldığı anlaşılmaktadır.¹⁰

Tekerleğin ortaya çıkmasında ağır ve hacimli yüklerin bir yerden başka bir yere taşınması, savaşlarda ve avlanma gibi konularda sağladığı kolaylık en önemli etkidir. Tekerleğin dünyadaki tüm uygarlıkların sosyo-ekonomik, politik, kültürel ve dinsel kimliklerinin oluşmasında önemli bir görev üstlendiği su götürmez bir gerçektir, tekerleği bulan medeniyetler ağır eşyalarının yanında dinsel inanışlarını, kültürlerini ve bildikleri ekonomik uğraşları da başka medeniyetlere götürmüşlerdir. İnsanoğlu

⁸ <http://www.archives.upenn.edu/> (University of Pennsylvania) . Erişim tarihi: 18. 05.2016.

⁹ <http://global.britannica.com/biography/Leonard-Woolley> . Erişim tarihi: 18. 05.2016

¹⁰ S. Piggot, *The Earliest Wheeled Vehicles and the Caucasian Evidence*, 1968b, PPS XXXIV, S. 271.

tekerlekle beraber ilk önce ahşaptan taşıt yapmış daha sonra metalin bulunması ile beraber bakırdan başlayarak sırasıyla bronzdan ve demir taşıtlar yapmıştır.

Kaya ve taş kabartmalar, kalkanlar, miğferler, mühürler, vazolar gibi çeşitli objeler üzerindeki araba tasvirleri dışında, tekerlekle ilgili ilk somut buluntular kuzey Almanya’da Flintbeck bölgesinde bir mezarda bulunmuştur. Hangi amaçla yapıldığı bilinmeyen bu kalıntıların tarihi M.Ö 3600 yıllarına kadar gider. Bugün bilinen en eski tekerlek kalıntıları Ural bölgesinin güneyinde ve kuzey Kazakistan’da bir mezarda bulunan yaklaşık olarak M.Ö 2000- 1850 yıllarında ait ve ağaçtan yapılmış tekerleklere aittir.¹¹

Güney Mezopotamya’nın Uruk şehrinde M.Ö. 4.binin sonunda tabaka VIa’da (M.Ö. 3200-3100) yapılan kazılar sonucunda ele geçen kil tabletler, Birleşik Krallıkta bulunan British Museum da sergilenen taş plaka, Anadolu Arslantepe’de silindir mühür üzerindeki betimlemeler tekerlekli taşıtlar için en erken kanıtları oluşturur.¹² İlk dört tekerlekli taşıtlar ‘Ur Standartı’, ‘Akbabalar Steli’, Tell Brak’da silindir mühür üzerinde işlenmiş betimlemelerden de bilinmektedir. Ayrıca Kiş, Ur ve Susa gömülerinden orijinal taşıt kalıntıları dört tekerlekli taşıtlarla ilgili ilk verilerdir. Yukarıda adını saydığımız eserler üzerinde betimlenmiş taşıtlar daha çok kızaklara benzediğinden dolayı bunlara “kızaklı taşıtlar” adı verilmiştir, ancak tabaka VIa’da elde edilen Uruk kil tabletinden anlaşıldığı kadarı ile bu kızaklar zaman zaman iki ya da dört disk tekerlek üzerine de monte edilmişlerdir.¹³

¹¹ S. Piggot, “*The Beginnings of Wheeled Transport*,” Scientific American 219/1, 1968, S.82.

¹² S. Piggot, “*The Beginnings of Wheeled Transport*,” Scientific American 219/1, 1968, S.83

¹³ A. Falkenstein, *Archaische Texte aus Uruk*, 1936. S.743-745.

Dört tekerlekli arabalar ilk ortaya çıktıklarında çok değer verilen ve nadir görülen taşıtlardı. Bundan dolayı mutlak gücü ellerinde bulunduran Mezopotamya kralları, bu değerli ve nadir taşıtları, kendi cömertliklerinin ve zenginliklerinin birer göstergesi olarak emirleri altındaki vassal krallara ve asillere hediye olarak verirlerdi. Günümüz Irak-Suriye sınırına yakın bir yerde, sınırın Fırat nehriyle kesiştiği bölgede Tel Hariri isimli küçük yerleşkenin yakınındaki harabe tepelerinde M.Ö. II. Binyıl başlarında büyük bir şehir bulunuyordu. Bu harabelerde; Fransız arkeologların 1933 yılında yapmış olduğu kazılar sonucunda, bu harabelerin III. Ur ve I. Babil sülaleleri vesikalarında adı geçen Mari şehri olduğu ortaya çıkmıştır.¹⁴ Mari şehri kazılarında çıkan Mari metinlerinde; vassal İla- Salim, Muhtemelen M.Ö 1775 ile 1761 yılları arasında Mari şehrinin krallığını yapmış Zimri-Lim'den yeni bir araba isteğini söyle dile getirir:

*Kral bana bir araba verdi, fakat ben dağların arasındaki uzak ülkeye gittiğim zaman arabam ortadan ikiye ayrıldı. Şimdi öteye beriye yaya yolculuk ederim. Benim artık sürececek bir arabam yok. Ülkemi daha güzel yönetmem için, efendim buraya tekrar dönene kadar, umarım bana başka bir araba daha hediye eder ve bundan hoşnut olur. Ben efendimin hizmetkârıyım, umarım efendim bana başka bir araba vermekle beni reddetmez.*¹⁵

Yukarıdaki metin birkaç noktadan oldukça ilginçtir. Arabanın dağların arasındaki uzak ülkede ortadan ikiye bölünerek kırılması, o dönemde yapılan arabaların; daha sonradan Asur, Hitit, Urartu arabalarında olduğu gibi, sadece düz

¹⁴ F. Kınal, "İstanbul Müzesindeki Mari Eserleri," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt: 2 Sayı: 2, 1964, S.215

¹⁵ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S 146.

arazilerde etkili olduklarını göstermektedir. Dağlık ve engebeli arazilerde arabalar etkisiz kalır ve kırılır. Diğer bir nokta, metinden anlaşılacağı kadarı ile vassal İla-Salim şehirde sadece bir tane arabaya sahiptir, etrafında kraldan başka ödünç araba alacak kimse de yoktur. Metnin en ilginç yanı ise; bir şehir yönetmekte olan bir vassalın ikiye bölünmüş arabasını, tamir eden kimsenin olmamasıdır. Ayrıca bu dönemde yapılmış bir arabanın savaşlardan ziyade, şehir yönetiminde yöneticiye yardım amaçlı kullanıldığı söylenilebilir.

M.Ö. 3000-2375 tarihinden itibaren dört tekerlekli arabalar askeri amaçlar için de kullanılmaya başlanılmıştır. Bugün İran sınırları içerisinde bulunan Tepe Hissar bölgesinde, bir mühür üstünde bulunan ve diğer dört tekerlekli arabalardan farkı olarak asimetrik tekerleklere sahip bir arabanın bulunması, M.Ö. üçüncü bin yılın son çeyreğinde, dört tekerli arabalarda değişiklik yapıldığının kanıtıdır. Tarihsel geçmişi yaklaşık olarak M.Ö 2100' e kadar giden bu arabada çapraz çubuğun kullanılması, iki tekerlekli ve hafif arabalarla doğru gidilen önemli bir adımdır. M.Ö. 2000'lerin sonunda çapraz bağlı arabalar gittikçe yaygınlaştı, geleneksel dört tekerlekli arabalar sadece cenaze merasimi gibi özel günlerde kullanılmışlardır.¹⁶ Bunun için bu arabalarda tekerlek sayısı ikiye indirilmiş, arabaya üzerinde en fazla bir veya iki kişinin ayakta ve ayakları yana açık bir şekilde dik durmalarını sağlayan bir şekil verilmiştir. Bu iki tekerlekli taşıtlar daha çok av ya da savaş sahnelerini betimledikleri için bu iki tekerlekli taşıtlara genel olarak av ya da savaş arabaları denilmiştir. Betimlemelerde iki tekerlekli savaş arabasının kasasında bulunan araba sürücüsünün elinde tuttuğu ok, savaş baltası, mızrak, kalkan gibi savaş aletleri bu taşıtların

¹⁶ A. M. Littauer, J. H. Crouwel, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leiden, 1979 S.95.

savaşlarda veya av da kullanıldıklarını tezini güçlendirmektedir. . Burada hem dört tekerlekli hem de iki tekerlekli arabaların ahşap dingile bağlı olarak dönen disk biçimli tekerlekler üzerine monte edildiği anlaşılmaktadır. Bu taşıtları çekmede çoğunlukla yabani eşekler kullanılmıştır, ancak bazı mühürler üzerinde betimlenmiş iki tekerlekli taşıtların mitolojik yaratıklar olan yaban domuzunca çekildiği de bilinmektedir. Bu dönemde atın arabalarda kullanılması ihtimal dışıdır çünkü bu dönemde Yakındoğu’da evcilleştirilmiş at sayısı çok azdır.

M.Ö. 2500-2000 dönemine ait iki tekerlekli arabalar hakkında bilgi kaynaklarımız ise III. Ur Dönemi (M.Ö. 2112-2004) taş kabartmalar, Akad silindir mührü üzerindeki betimlemeler, Doğu Anadolu Bölgesi’nde, Van-Dilkaya Höyüğü’nde, Erken Transkafkasya dönemine özgü pişmiş topraktan minyatür tekerleklerdir.¹⁷

¹⁷ A. Çilingiroğlu, *Van-Dilkaya Höyüğü Kazıları*, 1985, 8. KST 1, Ankara, 1986, S.83

2. ARABA ÇEKİMİNDE KULLANILAN CANLILAR

Neolitik Çağın en önemli ve uzun süreli buluşundan bir tanesi hiç kuşkusuz hayvanların savaş meydanlarında kullanılmasıdır. J. Hamblin ‘Eski Yakındoğu’da Savaşlar’ adlı kitabında insanların hayvanları savaş meydanlarında beş farklı şekilde kullandıklarından bahseder. Bu beş farklı şekil sırası ile İnsanları koruma, hayvanların güçlü koku ve sesi alma duyularından yararlanma (köpekler), et ve sütlerinden yararlanma (keçi, koyun, büyük baş), yiyecek ve savaş malzemesi sevkiyatı (eşek, katır, deve), tekerlekli araç çekme (yabani eşek, eşek, katır, at, boğalar) ve son olarak hayvanları binek olarak kullanmaktır.¹⁸ Çeşitli materyaller üzerinde betimlenen araba tasvirleri, kaya ve taş kabartmalar, bronz objeler, fildişi objeler, çeşitli metal kaplar, mühür baskılar, pişmiş toprak ve bronz araba modellerinden edindiğimiz bilgilere göre eski Önasya Medeniyetlerinde yaban domuzu (*Sus scrofa*), onager (*Equus hemionus*), eşek (*Equus asinus*), katır (*Equus mulus*), at (*Equidae*), boğa (*primigenius taurus*), geyik (*Cervidae*), aslan (*Panthera leo*), insan (*Homo sapiens*) gibi canlı türleri dört veya iki tekerlekli savaş veya yük taşıtlarına koşulmuşlardır. Fakat yaban domuzu, onager, eşek, katır, geyik, aslan gibi canlı türlerinin koşum hayvanı olarak kullanıldığına dair elimizde çok az veri bulunmaktadır. Boğa ve at Önasya devletlerinde en sık görülen araba koşum hayvanlarıdır, fakat betimlemelerde ve kazılarda ele geçen eserlerden az da olsa insanların arabalara koşulduğu ortaya çıkmıştır.

¹⁸ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S.14

2.1. Eşek

Taşımacılığın en basite indirgenmiş hali, bir hayvanın ya da insanın sırtına bir yükü koyup o canlıdan onu götürmesini sağlamaktır. Önasya'da evcil hayvanların taşımacılıkta kullanıldığına dair en erken veriler (M.Ö.5000) Mezopotamya'dan gelir. Dağlık ve engebeli arazilerde taşımacılık için uyumlu olan eşeklerden Önasya ülkeleri en iyi şekilde faydalanmışlardır. M.Ö. II. Bin yılda Anadolu'da eşeklerden oluşan ticaret kervanları bulunmaktaydı.¹⁹ Ayrıca ele geçen bir belgede; M.Ö. II. bin yılda, Asur Ticaret Kolonileri Çağında, Orta Anadolu'da bir Hitit tüccarına ait eşeklerin Suriye ve Toros dağları arasında düzenli olarak seferler yaptıkları anlaşılmıştır.²⁰ M.Ö. 1990 yıllarına ait bir Mısır kabartmasında, Mısırlıların yanında eşya yüklü eşekler ve çocuklar resmedilmiştir.²¹ Eşeklerin taşımacılıkta tercih edilmesinin belli başlı sebepleri vardı. Bunlardan en önemlisi; daha düzenli yol ağının yapılmadığı tarihlerde eşekler taşıtların giremeyeceği dar patika yollardan ve dik yamaçların vadilerinden kolaylıkla geçebiliyorlardı. İkincisi, eşekler katırlara ve hatta atlara oranla çok daha güçlü hayvanlardır, ayrıca bu hayvanların hastalıklara soğuğa ve yolculuğun getirdiği diğer zorluklara olan dirençleri daha fazladır. Eşeklerin beslenme maliyetlerinin de az olması, bu hayvanları eski Önasya'da taşımacılığın vazgeçilmez hayvanı kılmıştır.

¹⁹ E. Şahinbaş, *Vazo Resimlerinin Işığında Eskiçağ 'da Akdeniz Dünyasında Araba Tasvirleri ve Arabaların Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003, S. 6.

²⁰ S.M. Cole, *Land Transport Without Wheels Roads and Bridges, A History of Technology, I, From Early Times to Fall of Ancient Empires*, Oxford, 1967, S. 706.

²¹ E. Şahinbaş, *Vazo Resimlerinin Işığında Eskiçağ 'da Akdeniz Dünyasında Araba Tasvirleri ve Arabaların Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003, S. 9

Kültepe’de Asur Ticaret Kolonileri Çağı’nın en önemli taşımacılık araçları da eşeklerdi.²²

2.2. Boğa

M.Ö 7. Yüzyılda ilk olarak koyun ve keçi evcilleştirilmeye başlandı. Büyük baş hayvanların evcilleştirmesi yaklaşık olarak bir yüzyıl sonra gerçekleşti. Etinden ve sütünden yararlanılan sığırların yük çekmeye çok elverişli oldukları hemen anlaşılmış olmalıdır. Metal kemer, duvar resimleri, kalkan, betimlemeler ve arkeolojik kazılardan çıkan tarihi eserlerden yola çıkılarak Eski Önasya Medeniyetlerinde boğaların daha çok insan ya da malzeme taşıyan, ağır hareket eden dört ya da iki tekerlekli taşıtlarda koşum hayvanı olarak kullanıldığını göstermektedir. Assur krallığı kabartmalarında da esirlerin taşındığı taşıtlarda koşum hayvanı olarak boğaların kullanıldığı bilinmektedir. Eskiçağ medeniyetlerinde ve hatta yaşadığımız zamanda boğa gücü simgelemektedir. Neolitik dönem itibari ile insanlar Önasya ve Anadolu’da boğa tasvirlerinin mağara duvarlarına çizmişlerdir. Eski Babil Devletinde boğaya çok büyük değer verilmiş hatta boğa, Eski Babil Devletin Ay Tanrısı Nanna-suen’in de sıfatı olarak görülmüştür. II. Nabukadnezar (M.Ö. 604-562) tarafından yaptırılan ‘İştar Kapısı’ ejderlerin yanında boğa figürleriyle bezenmiştir.²³ Boğalar ayrıca Önasya krallarının yapmış oldukları seferler sonucunda elde ettikleri ganimeler arasında yer alır. Elde edilen bu değerli ganimetler hem arabalarda koşum hayvanı olarak kullanılmış hem de tanrılara birer hediye olarak sunulmuş veya kurban edilmişlerdir.²⁴ Buna örnek olarak Urartu

²² E. Şahinbaş, *Vazo Resimlerinin Işığında Eskiçağ’da Akdeniz Dünyasında Araba Tasvirleri ve Arabaların Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003, S. 29.

²³ J. Oates, *Babil*, Ankara, 2004. S.32

²⁴ B. B. Piotrovskij, “*Urartu Dini*,” Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi, Cilt 23/14, 1965, S. 38-40.

devletinde İşpuini tarafından yazdırılan Meher Kapı Yazıtında Urartu tanrı ve tanrıçaları ile bunlara sunulan hayvanların adedi ve isimleri verilmiştir. Yazıtta Tanrı Haldi'ye on yedi, Teişeba'ya altı, şivini'ye dört, Hatuni'ye iki, İnuanau'ya on yedi, Ardi'ye iki, Ainau'ya dört adet boğanın sunulduğu belirtilmiştir.²⁵ Ayrıca II. Sarduri'nin tahta kral olarak çıktığı zaman ataları ve ordusu için 9.036 boğayı Tanrı Haldi için kurban etmiştir. Minua'nın bağ bozumu olduğu zaman Tanrı Haldi'ye bir boğanın kurban olarak sunulmasını istediğı de yazılı kaynaklarda geçmektedir.²⁶ Tüm bunlara ek olarak Eski Önasya Devletlerinde savaşlarda mağlup olan krallar, kendilerini yenen devletlere haraç olarak boğa vermişlerdir. Boğalar muhteşem güçlerine karşın hantal ve çok yavaş hareket eden hayvanlardır. Hızı, çevikliği ve manevra özellikleri ile ön plana çıkan iki tekerlekli savaş arabalarında boğalar kullanılmamıştır. Bunun yerine boğalardan çok daha hızlı hareket edebilen atlar tercih edilmiştir. Boğalar sadece fazla güç gerektiren dört ve iki tekerlekli yük arabaların koşumunda kullanılmaya devam etmiştir.

2.3. At

Yapılan araştırmaların neticesinde atın M.Ö. 4000-3500'lerde ilk kez Ukrayna steplerinde ehlileştirildiğı ve binildiğı ortaya çıkmıştır.²⁷ Atlar ve arabalar hakkında çok fazla araştırma yapmış iki bilim insanı Mary Aiken Littauer ve Joost H. Crouwel de Rusya ve Avrasya steplerinde atın binek hayvanı olarak kullanılmasını M.Ö. 4000'e kadar götürür. Avrasya'da step insanların yağma ve ani saldırılar için

²⁵ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığı'nda Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.47 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

²⁶ B. B. Piotrovskij, *"Urartu Dini,"* Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi, Cilt 23/1-4, 1965, S. 38-40.

²⁷ M. Levine, *"Botai and the Origins of Horse Domestication,"* Journal of Anthropological Archaeology 18, 1999, S.29-35.

kullandıkları atlar onlar için aynı zamanda besin kaynağı da idi, çünkü Rusya ve Avrasya steplerinde ilk başlarda yaban atlarının etinden yararlanmak için avlandıkları da bilinmektedir. O dönemde binek hayvanı olarak kullanılan atlar günümüz atlarına kıyasla daha zayıf ve kısa boyludurlar.

Atın Yakınoğu'ya gelişi epey bir vakit almış ve atlar nihayet M.Ö. 2. Binyıldan itibaren Önasya, Mısır, Kafkaslar da koşum ve binek hayvanı olarak kullanılmışlardır. M.Ö. 2. Binyıla kadar Yakınoğu coğrafyasında, araba koşum hayvanı olarak boğalar ve yaban eşekleri kullanılmıştır.²⁸ Fakat ismini zikrettiğimiz bu topraklara atın kimler tarafından getirildiği hala tam olarak belli değildir.

M. Ö. 3. binyılın ortalarında at Sümercede ANSE.KUR.RA(dag eşeği) diye adlandırılmıştır. Eski Asur ticaret kolonileri dönemi yazıtlı kaynaklarında geçen si-si-e hecesi 'ANŞE.KUR.RA' terimi ile eşdeğer tutulmuştur.²⁹ Anadolu coğrafyasının at ile tanışması Hititlerin Anadolu'ya gelişinden çok daha erken bir dönemde olmuştur. Muğla yakınlarındaki Özlüce ve Ankara civarında ele geçen at kemiklerinin M.Ö. 13-14 milyon yıl öne yaşamış hayvanlara ait olduğu söylenmektedir. Ahmet Ünal, Sivas bölgesindeki Haliminhanı ya da Hayranlı kazılarında M. Ö. 9 milyonlarda üç toynaklı equidlerin (at eşek karışımı hayvan) yaşadığını ve zamanla evrime uğradıklarını beyan etmiştir.³⁰ M. Ö. 2300'lü yıllarda Akad kralı Sargon'un Anadolu'ya düzenlediği seferi anlatan 'Mücadelenin Kralı' anlamına gelen Şartamhari Metinlerinde tüccarların Anadolu'dan çok sayıda at getirdiklerinden bahsedilmektedir. Fakat atın Doğu

²⁸ M. A. Littauer, And, J. H. Crouwel, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in The Ancient Near East*, 1977 s. 129

²⁹ A. Ünal, "Eski Anadolu'da At, Hititçe Kikkuli At Eğitimi Metinleri Ve 'Tavlaya Çekmek'le İlgili Teknik Bir Ayrıntı," Çorum Kültür Sanat, Sayı.2 s.6.

³⁰ A. Ünal, "Eski Anadolu'da At, Hititçe Kikkuli At Eğitimi Metinleri Ve 'Tavlaya Çekmek'le İlgili Teknik Bir Ayrıntı," Çorum Kültür Sanat, Sayı.2 s.7.

Anadolu'ya kesin olarak getirilmesi M. Ö. 3. binyılın sonlarına yani Asur Ticaret Kolonileri Çağı'na denk gelir. Asur Ticaret Kolonileri Çağı'nda at bilinen bir hayvandır fakat bu dönemde yük taşımak için henüz kullanılmamıştır.³¹

2.3.1. Kikkuli Metinleri

M. Ö. 15. ve 14. yüzyıllarda Kuzey Suriye ve Mezopotamya'da büyük ve güçlü bir devlet kurmuş olan Mitanniler atları tanımada ve onları eğitmede diğer bütün Önasya devletlerinden en önde idiler. Hititlerin başkenti Hattuša-Boğazkale'de 1906-1907 yıllarında Hugo Winckler (1863-1913) tarafından yapılan arkeolojik kazılar sonucunda bir Hitit kütüphanesine ulaşılmış ve kütüphanede sayısız Hitit tableti gün yüzüne çıkarılmıştır. Açığa çıkarılan sayısız tabletler arasında Kikkuli'nin at terbiye metinleri hiç şüphesiz koleksiyonun en değerli parçaları olmuşlardır. Diğer bütün Önasya medeniyetlerinde olduğu gibi Hititler de atın, at arabasının, ve en önemlisi iki tekerlekli savaş arabasının kendi medeniyetlerine yapacak muazzam katkıları hemen anlamışlar ve dönemin Avrupası sayılan Mezopotamya'dan at eğitim uzmanı getirmişlerdir. Kikkuli isimli bu at eğitimcisi ve maiyetindeki çok sayıda seyis ve asistan ile birlikte Hitit başkenti Hattuša-Boğazkale'ye gelerek 'At Eğitimi Uzmanlık El Kitabı' adlı eseri yazmıştır. Bu kitap en az üç ayrı nüshadan oluşur. Kitabın yazılış dilinden anlaşıldığı kadarı ile eser Orta Hitit Hanedanlığı devrinde (M.Ö. 15. Yüzyıl) Hurice yazılmış ve daha sonra Hititçeye çevrilmiştir. Kikkuli metni Atinalı Ksenofon'un³² ünlü at eğitim kitabı 'Hippike'sinden tam bin yıl önce yazılmıştır ve

³¹A. Ünal, "Eski Anadolu'da At, Hititçe Kikkuli At Eğitimi Metinleri Ve 'Tavlaya Çekmek'le İlgili Teknik Bir Ayrıntı," Çorum Kültür Sanat, Sayı.2 s.7

³² Atinalı Ksenofon yaklaşık olarak M. Ö. 430-355 yılları arasında antik Yunanistan yarımadasında yaşamış olan paralı asker, filozof ve tarihçidir. Aynı zamanda Sokrates'in öğrencisi olan Ksenofon Anadolu'ya saldıran Pers askerlerinin; eğitim düzeylerini, kullandıkları silah ve teçhizatlarını kayıt

dünyanın ilk bilimsel at eğitim kitabıdır. Kikkuli metnine göre bir atın eğitilmesi en az 184 gün devam eder ve eğitim sürecinde beslenme, kaşarlanma, tırısı kaldırma, terletme, terini kurutma, silkindirme ve tavlaya çekme gibi teknik ayrıntılar tüm incelikleriyle anlatılır.³³ Kikkuli metinlerinde atlar ilkbahardan başlanarak sonbahara kadar eğitilirlerdi ve eğitimler genelde çok zor şartlar altında gerçekleşirdi. Bir at başlangıçta kırk sekiz kilometrelik yolu normal yürüyerek kat eder ve daha sonra iki kilometrelik yolu dörtnala koşardı. Yapılan bu testin amacı atın dayanıklılığını ölçmekti ve testi geçen atlar savaş arabalarına koşulurlardı.³⁴ Kikkuli bu metinlerde ^{lü} aššušanni yani ‘at terbiyecisi’ ismini kullanır. Bu kelimenin Ved dilinde ašu-,ašuwa- ‘at ’tan türediği tahmin edilmektedir.

Hititlerin ata verdikleri önem sadece Kikkuli metinleri ile sınırlı değildir. Atlar Hitit din anlayışının da önemli bir parçasıdır. Yapılan çalışmalar sonucunda bin tanrılı Hitit Panteonunda Pirwa adlı bir at tanrısının da olduğuna sonucuna varılmıştır. Ayrıca Hitit yasalarında atların ayrımı şu şekilde yapılmıştır: ANŞE.DUR.RA, ANŞE.DUR.UR.RA ‘sıpa, tay’, ANŞE.KUR.RA ^{GIŠ}GIGIR^{MEŠ} ‘atlar ve araba takımı’, ANŞE.KUR.RA MURU, ANŞE.KUR.RA MURU MUNUS.AL.LÂ ‘dişi tay’, ANŞE.KUR.RA. MAH "kısırak", ANŞE. KUR.RA. NITÂ "aygır", ANŞE.KUR.RA.TUR ‘erkek tay’³⁵

Doğu Anadolu yüksek yaylalarının at yetiştiriciliği için çok elverişli bir yer olması ve Urartu devletinin savaşçı bir devlet olması sebebi ile Urartu devleti de Hitit

altına almıştır. Yazdığı Hippike, at eğitimi üzerine, adlı eserinde; atların alım satımı, bakımı ve eğitimi hakkında bilgi verir.

³³A. Ünal, “Eski Anadolu’da At, Hititçe Kikkuli At Eğitimi Metinleri Ve ‘Tavlaya Çekmek’le İlgili Teknik Bir Ayrıntı,” Çorum Kültür Sanat, Sayı.2 s.8

³⁴ Ö. Sir, *Hititçe Çivi Yazılı Metinlerde Geçen ‘Arabalar’ Üzerine Bir İnceleme*, S.3

³⁵A. Ünal, “Eski Anadolu’da At, Hititçe Kikkuli At Eğitimi Metinleri Ve ‘Tavlaya Çekmek’le İlgili Teknik Bir Ayrıntı,” Çorum Kültür Sanat, Sayı.2 s.9

uygarlığı gibi at ve at yetiştiriciliğine fazlaca önem vermiştir. Urartularca çok sevilen at ve at arabası ikilisi tasvir sanatında da kendisine önemli bir yer edinmiştir. Arabalar 250 yıllık Urartu krallığının askeri ve ekonomik gücünün gelişmesine büyük bir katkı sağlamıştır. Urartu yazılı belgeleri diğer Önasya uygarlıklarında olduğu gibi genel olarak at yetiştiriciliği ve sosyal hayat hakkında fazla detaylı bilgi vermez. Urartu yazılı metinlerde azda olsa Urartu krallarının başka ülkelere yapmış olduğu seferler ve seferlerde sırasında ele geçirilen ganimet listelerinde atların adedi, at tüccarlarının adları veya atların yetiştirildiği bölgelerin isimleri yer alır.

Urartu devleti yetiştirmiş olduğu atları sayesinde çok güçlü bir süvari birliğine sahipti. Urartu Devletinin komşusu ve en önemli rakibi olan Assur Devleti bile zaman zaman savaşlarda kullandığı kimi atlarını Urartu devletinden getirmekte idi³⁶ Assur kralı II. Sargon M.Ö. 714 yılında Urartu Devletinin en iyi atlarının yetiştigi Subi eyaletine sefer düzenler ve Uşkaia kentini ele geçirerek harap eder. Kral Sargon yaktığı Uşkaia kenti hakkında bir metinde şöyle bahseder: “...vahşi topraklara özgü olan vahşi atların genç yavrularını yakalayıp, bunları Urartu kralı Rusa’nın ordusu için yetiştiriyorlardı.”³⁷

Yazılı kaynaklar bize Urartu’da ^{LÚ}ma-ri diye bir arabacı sınıfının olduğunu bildirmektedir. Bu sınıfın da kendi içinde ^{LÚ}tar-da-áš-hi ve ^{LÚ}ki-rini gibi alt dallara ayrıldığını ve Urartu saray hiyerarşisi içinde en önde yer aldığını anlamaktayız. Urartu krallığında atlardan bahseden birkaç yazılı metin örneği şu şekilde geçer:

Sarduri oğlu İşpuini ve İşpuini oğlu Minua’nın hüküm sürdüğü ortak krallık döneminde (M.Ö. 820-810) Anase şehrinden X yüz 226 at ve Barsua ülkesinden 1.120

³⁶ V. Sevin, “Doruktaki Uygarlık Urartu,” National Geographic Dergisi, İstanbul, 2007, S. 69, S. 70.

³⁷ O. Belli, *Urartular*, Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi C. 1, S. 170

at aldıkları bilinmektedir.³⁸ Atlardan bahseden bir diğer Urartu metninde: İşpuini oğlu Minua'nın Irekua beyliğinin şehri Luhiuni'yi ele geçirdiği ve ganimet olarak bu şehirden 1.733 at aldığı belirtilmiştir.³⁹ I. Arğişti kendi krallığı zamanında Ureiu şehri ve Hahi ülkesine yaptığı askeri seferde bu diyarlardan toplamda 1406 atı ganimet olarak ele geçirdiğini yazar yine II. Sarduri Abiliani ülkesinin kralı Murini'yi yaptığı askeri seferler sonucunda büyük bir yenilgiye uğratmış ve fidye olarak Murini'den 500 at da almıştır.⁴⁰ Urartu krallığında atlar için yapılan ahırlar özel bir yer tutar, keza yapılan arkeolojik kazılar Urartularda atlar için yapılan pek çok ahır, saman ve ot kalıntılarını gün yüzüne çıkarmıştır. Bastam Kalesi'nin kuzey kapıya yakın kesimde dikdörtgen salon yapıları yer almaktadır.⁴¹ Bu salon yapılarının yan odaları tespit edilmiştir. Kleiss, bu tip yapıların kışla veya ahır için kullanıldığını ileri sürmektedir.⁴² Yukarda bahsettiğimiz yazılı kaynaklar ve arkeolojik buluntulardan da rahatlıkla anlaşıyor ki eski Önasya medeniyetlerinde at ve at yetiştiriciliği çok büyük bir önem teşkil etmektedir.

2.4. İnsan

Tekerleğin icadından önce yük taşımacılığı, çeşitli yollarla insan sırtından ya da insan gücünden faydalanılarak yapılıyordu. Bu yollardan bir tanesi, ortasına yük konulmuş bir odun parçasının ya da sırıgın iki insanın omuzlarına konulması şeklinde

³⁸ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.40-43 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

³⁹ S. Gündüz, *M.Ö. I.Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S. 44 (Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi).

⁴⁰ M. Payne, *Urartu Çivi Yazılı Belgeler Kataloğu*, İstanbul, 2006, S.159.

⁴¹ W. Kleiss, *Urartian and Achaemenian Tower Temples*, 1967, S.88.

⁴² A. Batmaz, *Urartu Krallığı'nın II. Rusa Dönemindeki Tarihi ve Kültürü*, İzmir, 2003, S.137 (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

yapılan taşımacılıktır. Mezopotamya, Hafaca kazılarında bulunan bir kabartma insan omuzlarında taşınan yükü tasvir eder biçimdedir.⁴³

Yerleşim yerleri ve mezarlarda yapılan kazılardan ele geçen arkeolojik kalıntılar, yazılı kaynaklar ve görsel sanatlardan edindiğimiz bilgiler doğrultusunda Önasya medeniyetlerinde domuz, onager, katır, eşek, geyik, boğa, at gibi hayvanların yanında insanların da dört veya iki tekerlekli arabaları çekmede kullanıldığı ortaya çıkmıştır. Yapılan çalışmaların neticesinde Önasya da iki büyük medeniyet kurmuş olan Urartu ve Asur devletlerinde insanların arabaya koşuldukları ile ilgili dokümanlar ortaya çıkmıştır. Toprakkale kazılarında ortaya çıkan bir bronz taşıt modelinin çok küçük boyutlu olması ve önündeki tutamağın at, boğa gibi hayvanların boyutlarına göre yapılmamış olması gibi kriterler göz önünde bulundurulduğunda, bunların mekân içinde kullanıldığı ve bir hayvandan çok insan tarafından çekildiği söylenebilir. Bununla beraber Urartu devletinin çağdaşı Assur yazıtlarında da buna benzer taşıtlardan bahsedilmekte ve yazıtlarda bu taşıtların iç mekânlarda bir erkek uşak tarafından çekildiğinden bahsedilmektedir.⁴⁴ Urartu devleti ile her konuda etkileşim halinde olan Assur krallığı görsel sanatlarında hem iki hem de dört tekerlekli yük taşıtlarını çekmede köle erkeklerin kullanıldığı tasvir edilmektedir.⁴⁵

⁴³ E. Şahinbaş, *Vazo Resimlerinin Işığında Eskiçağ 'da Akdeniz Dünyasında Araba Tasvirleri ve Arabaların Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003, S. 9

⁴⁴ K. T. Müller, *Das assyrische Ritual I. Texte zum assyrischen Königsritual*, „Mitteilungen der Vorderasiatischen/Vorderasiatisch Ägyptischen Gesellschaft“ 4/3, 1937.

⁴⁵ J. M. Russel, *Sennacherib's Palace without Rival at Nineveh*, Chicago, 1991, S.56

3. TAŞIT YAPIMI, MALZEMELER VE TEKNİKLER

Düşünen ve üreten bir varlık olan insanoğlu, başlangıçta kolay şekillendirilebilen bir madde olan ahşaptan, daha sonra da taş ve pişmiş topraktan yararlanmışır.⁴⁶ Madenin keşfinden sonra döküm ve dövme tekniğini kullanan insanlar madene istedikleri şekli verebilmiş ve madeni hayatın her alanında kullanmaya başlamışlardır. Eski Önasya medeniyetlerinde kullanılmış olan dört ve iki tekerlekli taşıtların taşıt aksamaları ile koşum takımları ahşap, deri, gibi maddelerden ya da çoğunlukla altın, gümüş, kurşun, bronz ve demir gibi metallerden yapılmışlardır. Taşıt aksamaları ile koşum takımlarını süslemede ise deri ya da kumaşlardan yararlanmışır. Ahşap ve deriden yapılan parçalar doğada çabuk bozulduklarından dolayı kazılardan elde edilen eserler arasında bu maddelerden üretilenler ne yazık ki günümüze ulaşamamıştır.

3.1. Taşıt Yapımında Kullanılan Metaller

3.1.1. Bakır, kalay; bronz

Anadolu maden kaynakları bakımından oldukça zengin bir bölgedir. Anadolu coğrafyasında kurulmuş tüm medeniyetler bu bolluktan yeteri şekilde yararlanmayı bilmişlerdir ve Anadolu'dan bulunmayan madenleri de Yakındoğu'dan ticaret, vergi, ganimet veya diplomatik hediye yöntemleriyle kendi memleketlerine getirip kullanmışlardır. İnsanlık tarihinin şimdiye kadar bilinen en erken madeni buluntular

⁴⁶ O. Başak, *Taş Çağı'ndan Tunç Çağı'na Anadolu'da Maden Sanatının Gelişimi Ve Kullanımı*, Van 2004. S.1

Diyarbakır-Çayönü, Aksaray-Aşıklı Höyük ve Urfa-Navala Çori Höyüğü gibi Neolitik Dönem yerleşim merkezlerinde bulunan bakır buluntulardır.⁴⁷ Erken Tunç Çağı'ndan itibaren bakıra kalayın karıştırılmasıyla elde edilen bir alaşım olan tunç (bronz) bakırdan sağlam olması sebebi ile süs eşyası ve askeri teçhizat başta olmak üzere günlük hayatta pek çok yerde kullanıldı. Bakır; Sümerce URUDU, Akadça ERŪ, Hititçe ku(ua)nnan veya kunnan anlamına gelmektedir. Hititçe çivi yazılı belgelerde LÚ.MEŠ URUDU.DÍM.DÍM 'bakır işleyicileri', "bakırcılar" manasına gelir. Hitit yazılı belgeleri kalaya verilen önemi açık olarak göstermektedir. Hitit Çivi Yazılı belgelerde kalay çoğunlukla Sümerce NAGGA, çok az örnekte ise Hitit dilinde 'arzili' şeklinde yazılmıştır.⁴⁸ Urartu devletinin yayılım bölgesi olan Doğu Anadolu'da bronz elde etmede kullanılan kalay bulunmaz. Urartuların kalayı nerde temin ettikleri hala tam olarak bilinmemektedir. Urartu gerekli kalayı olasılıkla İran'dan veya Afganistan'dan ticaret yolu ile elde etmiş olmalıdır.⁴⁹ Asur devleti Urartulardan haraç olarak kalay madeni almışlardır. Assur kralı II. Tukulti-Ninurta (M.Ö. 890-884) zamanından itibaren birçok Assur kralı yazıtlarında *Nairi*, *Hubuškia* ve *Šupria* gibi ülkelerden bronzdan yapılmış malzemeleri ülkelerine götürdüklerini yazar.⁵⁰ Önasya da yapılan kazılarda çıkan buluntular içerisinde bronzdan yapılmış çok sayıda taşıt aksamı ile koşum takımı ele geçirilmiştir. Bunlar arasında taşıt ok ucu başlıkları, boyunduruk semeri ucu, boyunduruk ucu başlıkları, boyunduruk süslemeleri, metal dizgin halkaları, tekerlekler, tekerlek kelepçesi, taşıt aksamı diskleri, dingil çivileri, dingil

⁴⁷ O. Başak, *Taş Çağı'ndan Tunç Çağı'na Anadolu'da Maden Sanatın Gelişimi Ve Kullanımı*, Van 2004. S.1

⁴⁸ M. Alparslan, M. Doğan, *Die Bedeutung Von Zinn Im Licht Der Hethitischen Texte-Hitit Çivi Yazılı Belgeler Işığında Kalayın Önemi*, TÜBA-AR, Türkiye Bilimler Akademisi, S.12 vol. 12. s.183, 2009

⁴⁹ A. Çilingiroğlu, *Urartu ve Kuzey Suriye Siyasal ve Kültürel İlişkiler*, 1984. S.114

⁵⁰ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.43 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

ucu başlıkları, göğüs plakaları, yakalıklar, gemler, koşum diskleri, göz siperlikleri, alınlıklar, alın bantları ve omuz süsleri yer alır.

3.1.2. Demir

Demir, yerkabuğunda bolca bulunan bir madendir; Bu nedenle dünya genelinde nerede ise hayatın her alanında kullanılır. Günümüzde olduğu gibi Önasya medeniyetlerinde de demir kullanımına sıkça başvurulurdu. Anadolu'nun en zengin demir yatakları, Doğu Anadolu bölgesinin yüksek yaylalarında 3 ana bölge üzerinde toplanmıştır. Hititlerin demir madeni bakımından zengin Toros bölgesinden yaralandıkları kaynaklardan geçmektedir. Hitit Kralı, III. Hattuşili, büyük ihtimalle Asur Kralı I. Salmanassar'a gönderdiği bir yazıda, Kizzuwatna'daki mühür evinde iyi demirin bulunmadığından ve iyi demir üretmek için zamanın uygun olmadığından bahseder.⁵¹ Doğu Anadolu bölgesinin zengin demir yatakları çağdaş olan Asur ve Urartu krallıklarını ilgisini çekmiş ve bu iki devlet bölgedeki demir yatakları yüzünden mücadeleye girişmişlerdir. Asurca yazılmış metinlerde Urartulardan elde edilen demir veya demir eşyalardan çokça bahseder. Ayrıca Urartu mezar yerlerinde ele geçen demir eserlerden demirin Urartu toplumunda ne kadar önemli yere sahip olduğunu anlaşılmaktadır. I. Tukulti-apil-Ešarra (M.Ö. 1114-1076), *Nairi* ülkesine yaptığı askeri seferde, buradan demir ve hematit* ele geçirmiştir.⁵² Yine II. Aššur-nasir-apli (M.Ö.

⁵¹ J.C. Waldbaum, *The First Archaeological Appearance of Iron and the Transition to the Iron Age, The Coming of the Age of Iron*, Yale University Press, New Haven and London, 1980, S.80

⁵² A. Çilingiroğlu, *Urartu Tarihi*, Bornova, 1994. S.27

*Hematit: Fe₂O₃ formundaki demir mineralidir. Çeşitli renklerde bulunabilen bu maddenin en yaygın görülen renkleri kırmızı ve kahverengidir. Kırmızı renginden dolayı halk arasında 'Kan Taşı' olarak da bilinir.

883-859) *Nairi* ülkesine yaptığı askeri sefer sonucunda, 300 talent demir almıştır. Ayrıca Assur krallığı *Šupria* ülkesinden haraç olarak demir madeni almıştır.⁵³ Ele geçirilen taşıt aksamaları ile koşum takımları arasında metal dizgin halka ve gemler demirden yapılmışlardır.

3.1.3. Gümüş

Kazılarda ele geçen madenler arasında gümüş madeni de yer alır. Önasya medeniyetleri gümüşü pek çok farklı alanda kullanmışlardır. Gümüş madeni Sümerce ve Asurca yazılmış metinlerde sıkça geçer. Sümerce yazılmış bir metinden ve İran Platosu'ndaki kazı çalışmalarından edindiğimiz bilgi doğrultusunda Mezopotamya'ya Aratta, Dilmun, Meluhha memleketlerinden gümüş sevkiyatı yapılmakta idi.⁵⁴ Lagaş kralı Gudea tanrı Ningirsu için yaptırdığı bir arabayı gümüşle süsler:

*Gudea Mes ağacından yapılmış keresteleri yonttu. Khalub ağacından olanları yarı ve bu iki ağacı birleştirdi. (mavi arabası için) arabasını gümüş ve lacivert taş ile süsledi.*⁵⁵ Ayrıca *Šupria* ve *Hubuškia* memleketleri Asur devletine vergi olarak gümüş ödemişlerdir.

Gümüşün değerli bir maden olmasından dolayı sadece birkaç tane taşıt aksamı ve koşum takımının yapımında kullanılmış bunlar arasına bir sorguç, bir yakalık ve bir alınlık yer alır.

⁵³O. Belli, *Van Gölü'nün Güneyindeki Maden Yataklarının Mezopotamya İçin Önemi, Uluslararası Assiyoroloji Kongresi XXXIV*, İstanbul 1987, S. 311-312.

⁵⁴S. Dönmez, *Hitit Döneminde Anadolu'da Değişim Aracı Olarak Kullanılan Madenler*, Ankara, 2013, S. 94-96, (Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi)

⁵⁵J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S.143

3.2. Taşıt Yapımında Kullanılan Diğer Malzemeler

3.2.1. Ahşap

Dört veya iki tekerlekli taşıt aksamalarının en önemli yapım maddesi olan ahşap metale oranla doğada daha erken tahrip olmaktadır. Bu sebepten dolayı yapılan kazılarda arkeologlar ahşaptan yapılan çok az parçaya ulaşabilmişlerdir. Önasya medeniyetlerinin ağaca ve keresteciliğe önem verdikleri hatta kereste ticaretinin bölgede çok yaygın yapıldığı bilinen bir gerçektir.

Urartu krallarından Rusa'nın Qilbani Dağına yaptırdığı Rusahinili (Toprakkale) sarayında çalışan LÚ.GIŠ NAGAR MEŠ adlı bir gurup insanın usta marangozlar olduğu tahmin edilmektedir. Önasya devletlerinde Kasa, boyunduruk, tekerlek, kasa taşıt oku, üst destek çubuğu, destek çubuğu, dingil çivileri, taşıt oku gibi araba aksamalarının ahşaptan yapıldığı düşünülmektedir.

3.2.2. Deri ve Dokuma

Dokumacılık tarihi insanlık tarihi kadar eskidir. Paleolitik ve Mezolitik dönemde avcılık ve toplayıcılık yaparak hayatını idame eden insanoğlu avladığı hayvanların derilerinden ve yünlerinden elbiseler yaparak kendisini soğuğa veya sıcağa karşı korumuştur. Arkeolojik kazılardan çıkan buluntular arasında yer alan Kültepe metinlerinde Asurlu tüccarların, Asur Ticaret Kolonileri Devrinde Anadolu toplumunun ihtiyacı olan kalay madeni, kumaş ve dokunmuş tekstil malzemelerini Anadolu'ya getirmişlerdir. Önasya'da büyük bir devlet kurmuş olan Urartular da kendi ülkelerinde çok sayıda büyük ve küçükbaş hayvan yetiştirmişlerdir. Urartuluların

yetiştirdikleri bu hayvanların derisi ve yününü dokumada kullandıkları muhtemeldir. Ayrıca Toprakkale kazılarda ele geçen tablette ‘68 ^{MUNUS}GAD -hi-e’ kelimesi ‘68 dokumacı kadın’ olarak tercüme edilmiştir.⁵⁶

Tüm bu bahsedilenlerden yola çıkarsak Önasya medeniyetlerinde deri ve dokuma ürünleri her alanda kullanılmışlardır. Günümüzde atın hala kullanıldığı dağlık ve kırsal alanlarda atın koşum takımları sağlam olması sebebi ile hala deriden yapılır ve dokuma ürünleri ile süslenilir. Önasya medeniyetlerinde de durum bundan farkı değildi. Yapılan bilimsel çalışmalar sonucunda koşum kayışları, alınlık, kolan, göz siperliği, başlık kayışı, disk gibi ürünler deriden yapılmıştır, bunlara ek olarak tekerlek, kasa, taşıt okları gibi araba parçaları deri motifler ile süslenmişlerdir.

3.3. Taşıt Yapımında Kullanılan Teknikler

Dört ve ya iki tekerlekli taşıt aksamaları ve koşumlarının yapımında bakır, kalay, demir, gümüş gibi madenler ile ahşap ve deri gibi maddelerin kullanıldığını belirtmiştik. Metalden yapılan parçalar genellikle dökme ya da dövme tekniğı ile yapılmışlardır. Ahşap parçalar ise birbirleri ile ya da arabanın diğeri parçaları ile metal çiviler vasıtası ile monte edilmişlerdir.

⁵⁶ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı’nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.28 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

3.3.1. Dövmeye Tekniğı

Yakındoğı'da metalin şekillenmesinde kullanılan bu metodun tarihi çok eskilere dayanır. Demir gibi sert metallerin yüksek sıcaklıklarda ısıtılarak örs gibi sert bir zemin üzerinde çekiç ile dövülmesi ve şekil verilmesidir. Önasya'da demirden yapılmış askeri teçhizatlardan; ok ucu, mızrak ucu, miğfer, sadak, kılıç ve hançer gövdeleri gibi silahlar dövme tekniğinden yararlanarak üretilmişlerdir. Taşıt aksamaları ve koşum takımlarından: boyunduruk süslemeleri, taşıt ok ucu başlıkları, tekerlek kelepçeleri, boyunduruk ucu başlıkları, dingil ucu başlığı, koşum diskleri, yakalıklar, taşıt aksamı diskleri, omuz süsü, alınlıklar, göz siperlikleri, göğüs plakaları ve alın bantlarıdır.⁵⁷

3.3.2. Döküm Tekniğı

Basit döküm tekniğı ateşte eritilen madenin önceden şekil verilmiş taş ya da kil kalıplara dökülmesi ve soğutmasıdır. Bu teknik sayesinde büyük boyutlu taşıt aksamaları fazla çaba harcanmadan ve tek tek küçük parçalarla uğraşılmadan kolayca yapılabildi. Kalkolitik çağdan bu yana kullanılagelen bir tekniktir. Kalay ve bakırın birleştirilmesi ile oluşan tunç dövme tekniğı ile çok iyi sonuçlar verir. Basit döküm tekniğı ile yapılan parçalar boyunduruk semeri ucu, taşıt ok ucu başlıkları, dingil ucu başlıkları ve çingiraklardır.⁵⁸ Ayrıca taşıtın ahşap parçalarının süslenmesi için metalden yapılmış ucu sivri bir alet kullanılır, ucu sivri bu metal ile ahşap kısmın

⁵⁷ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.31 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

⁵⁸ R. Çavuşoğlu, *Van Müzesi'nden Urartu Taşıt Aksamaları*, 28. AST, İstanbul, 2010 S.30-50

süslenecek yeri kazınır ve ondan sonra gerekli işlemler yapılır. Yapılan bu işleme kazıma tekniği adı verilir.



4. AT KOŞUM TAKIMLARI VE ARABA AKSAMLARI

Koşum kelimesi, sözlükte bir hayvanı çekeceği taşıta bağlamak için vücudunun çeşitli yerlerine bağlanan kayış takımı olarak geçer.⁵⁹ Koşum takımları boğa, katır, at, eşek gibi hayvanların çekim gücünden en iyi derecede faydalanmasını sağlar, çünkü normal olarak en fazla yüz kilogram ağırlık taşıyan iyi derecede beslenmiş bir at, tekerlekli bir arabaya koşum takımları ile bağlandığında bir tona yakın bir yükü çekebilir. Koşum takımı; gem, disk, çene bandı, başlık kayışları, yakalık, sorguç, alın bandı, göz süperliği, boyun kayışı, çingirak, göğüs plakası, omuz süsü pendaltlarından gibi parçalardan oluşur. Önasya medeniyetlerinde kullanılan koşum takımları daha çok kabartmalar üzerindeki tasvirlerde görülür, ancak tasvirlerin çok küçük boyutlu olmasından ötürü koşum takımlarının detaylı şekilleri ortaya çıkmaz. Urartu, Hitit, Asur gibi devletlerin yayıldıkları alanlarda yapılan kazılarda çıkarılan gerçek gem, disk, çene bandı, başlık kayışları, yakalık, sorguç, alın bandı, göz süperliği, boyun kayışı, çingirak gibi parçalar bu konu hakkında fikir sahibi olmamızı sağlar.

4.1. At başlıkları

Önasya coğrafyasında atların kontrolü gem, başlık ve dizginlerden oluşan bir mekanizma ile sağlanıyordu. Başlık takımı, atların baş kısımlarına; ağızlarına veya burunlarına geçirilen genellikle sağlam deriden yapılan kayışlardan meydana geliyordu. Dizginler de sonradan bu kayışlara bağlanıyordu.⁶⁰ Kabartmalar üzerinde tasvir edilen bazı at figürlerinde, bazı atların ağızlarında gem görülmez, bu durumda atlar sadece başlık düzeni ve dizginlerle kontrol edilmektedirler.

⁵⁹ <http://www.tdk.gov.tr>. Erişim Tarihi: 08.03.2016.

⁶⁰ T.A, Madhloom, *The Chronology of Neo-Assyrian Art*, London: 1970, S.27

4.2. Gem

Gem en genel anlamı ile atın ağzına takılan alettir. Atın üzerindeki sürücünün, atın kontrolünü beraber sağladığı en önemli parçalardan biri gemdir. Gemin henüz kullanılmadığı zamanlarda insanlar ata gemsiz binmiş bu durum hem atın kontrolünü zorlaştırmış hem de atın hangi yöne yönlendirileceği problem olmuştur. Sürücü tarafından arkaya doğru çekilen koşum kayışlarının gem vasıtası ile atın ağzında baskı yapması ile at kontrol edilir. Atın ağzında bıraktığı izler dikkate alındığında gemin atla ve insanla olan geçmişi M.Ö. 4000 yıllarına kadar gider. Yapılan arkeolojik kazılarda ele geçen buluntular incelendiğinde, Önasya’da kurulmuş olan medeniyetlerde kullanılan gemlerin birbirlerine çok benzediği ya da aralarında çok küçük bölgesel farkların ortaya çıkmıştır. Önasya ülkelerinde kullanılan gemler genel olarak iki parçadan oluşmaktadırlar. Bu iki parçadan biri ağızlık diğeri ise yanaklıktır. Ağızlık atın ağzında kalan parçaya denir, yanaklık ise at ağzının dışında kalıp koşum takımlarının bağlandığı parçadır. Sadece ağızlık kısmından oluşan gemlere ‘Yanaksız=kantarma’ adı verilir.⁶¹ Önasya’da gemler genellikle tek parça kemik, geyik boynuzu, demir ya da demir-bronz karışımı metallerden oluşur, ancak birleşik iki parça metalden yapılan gemler de mevcuttur.⁶² Gemlerin uzunlukları genellikle 20 cm ile 25 cm arasında değişiklik gösterir.⁶³ Gem, yanaklıkların sabit kalması için deriden yapılmış ve ‘yanak kayışı’ denilen bir parçayla sabitlenir. Ayrıca bir yanaklıktan diğer bir yanaklığa uzanan ve atın ağzının arka tarafından geçen parçaya

⁶¹ R. Yıldırım, *Urartu At Gemleri ve Kültürel İlişkiler*, Belleten, 1987, S 444

⁶² R. Yıldırım, *Urartu At Gemleri ve Kültürel İlişkiler*, Belleten, 1987, S. 441

⁶³ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı’nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.55 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

da boğaz kayışı adı verilir. Önasya medeniyetlerinde ‘arabalar’ konusunu çalışan Serhan Gündüz, doktora tezinde gemleri şöyle bir kategoriye tabi tutar:

- ❖ Sabit olmayan yanaklı gemler
 - Yanakları 4 halkalı gemler
 - Yanakları 3 halkalı gemler
- ❖ Sabit yanaklı gemler
 - Yanaklıkları düz gemler
 - Yanaklıkları tasvirli gemler
- ❖ Yanaksız gemler
 - Burmalı gemler
 - Düz gemler⁶⁴

Hitit ve Urartu gibi Önasya medeniyetlerine dini merasim, kralın kült gezilerine çıkması gibi aktivitelerde kullanılan gemler çeşitli maddelerle süslenmişlerdir.

Bugün İran sınırları içerisinde bulunan ve Urartu devletinin yayılım bölgesi içinde olan Hasanlu yerleşkesinde yapılan kazılar sonucunda çok sayıda at koşum takımına ve demirden veya bronzdan yapılmış kırk iki adet at gemine ulaşılmıştır. Bu gemlerin çoğu ‘Yanaksız=kantarma’ olup, bu gemler M.Ö. 9. veya 8. yüzyıla ait oldukları düşünülmektedir. 1952 yılında, Teişebaini şehrinde eski Urartu kalesinin yer aldığı tepede yapılan arkeolojik kazılarda muhtemelen M.Ö. 810 ile M.Ö. 786 yılları arasında hüküm sürmüş olan Urartuların beşinci krallı Menua zamanına ait gemlere rastlanılmıştır.

⁶⁴ S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S. 91
Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi

Aradaki kültürel etkileşimden olmuş olacak ki, Asur devletinin uzun zaman savaşlarda ve sivil hayatta kullandığı araba aksamaları ile koşum takımları ile Anadolu Medeniyetlerinin kullanmış olduğu araba aksamaları ve koşum takımları arasında pek fark bulunmaz. Bu durum gemlerin yapıldığı maddelerden, parça sayısından ve gem üzerindeki süslemelerden için de böyledir. Örneğin Asur devletinin M.Ö. VIII. yüzyılda Urartu devletinde görülen sabit yanaklıklılı gem modeli Asur devletinde de görülmüştür.⁶⁵ Önasya medeniyetleri, arabanın diğer parçalarını çeşitli maddelerle süsledikleri gibi gemlerin süslemelerine de dikkat etmişlerdir. Yanaklıklıl kenarları genellikle kuş, at, boğa başlı, mantar başı, hayvan toynağı gibi desenlerle şekillenmişlerdir.⁶⁶ Ayrıca, Asur krallarına ait arabalarda kullanılan gemler üzerinde dörtnala koşan at figürleri bulunur.

4.3. Dizginler

Dizginlerin kullanım biçimi tüm Önasya medeniyetlerinde genel olarak aynıdır, ya da çok az farklılık gösterir. Dizgin; araba sürücüsünün, atları durdurmak veya yönlendirmek için kullandığı genelde sağlam deriden veya başka maddelerden yapılan kalın sicime denir. Dizginin bir ucu atın ağzındaki gеме bağlıdır, diğer bir ucu da sürücünün elindedir. Arabada kullanılan dizgin sayısı ile arabaya koşulan atların sayısı arasında herhangi bir oran yoktur. Bir veya iki at ile çekilen bir taşıta bir dizgin bağlanılır, buna benzer, eğer arabada ikiden fazla at varsa bu taşıta isteğe bağlı olarak bir veya iki adet dizgin takılabilir. M.Ö 7. Yüzyıldan daha erken bir tarihle tarihlenen ve Doğu Anadolu Kayalídere’de bulunan bir kabartma üzerindeki resimde, Geç

⁶⁵ T.A, Madhloom, *The Chronology of Neo-Assyrian Art*, London: 1970, S.22

⁶⁶ M.A, Littauer, J. H. Crouwel, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Köln, 1979, S.123

Dönem bir Urartu arabası görülür. Kayalidere arabasında iki adet at olmasına rağmen bağlanana dizgin sayısı altı adettir. Bu dizginlerin ikisi dört adedi sürücünün elinde, ikisi de yerde sürüklenmektedir.⁶⁷ Dizginlerin sabit durması için boyunduruk çubuğuna halkalar çakılmış ve bu metal halkalardan dizgin kayışları geçirilmiştir. Yapılan kazılarda deriden yapılan dizgin kayışlarına az rastlansa da doğada daha uzun süre bozulmadan kalabilen çok sayıda metal halkaya ulaşılmıştır. Oxus ve Persepolis'te yapılan kazılarda çift çengel tipli metal halkalar bulunulmuştur.⁶⁸

4.4. Kamçılar

Kamçı, arabaya bağlı koşum hayvanlarını harekete hazırlamak, daha hızlı hareket etmesini sağlamak, ya da korkutmak için sürücünün elinde tuttuğu, genellikle kök kısmı ahşap sopadan yapılan deri veya ip parçasıdır. Tasvirlerde; Önasya ve Anadolu medeniyetlerinde arabayı kullanan sürücünün elinde, atları hızlandırmak ya da hareket ettirmek için kamçı görülür.⁶⁹ Bunun yanında kullanılan bir diğer dürtme aleti de üvendiredir. Üvendire, atları hareket ettirmeye yarayan uzun ve sivri uçlu çubuk parçasıdır. M.Ö. I. binde başta Asur, Urartu ve Hitit Medeniyetlerinde arabalarda kamçı kullanıldığı görülür, bunun tek bir istisnası Geç Hitit dönemine ait ve Kargamış'ta bulunan buluntular arasında yer alana araba tasvirinde, sürücü elinde kamçı yerine uzun bir değnek tutar. Önasya devletlerinin çağdaşı olan kıta

⁶⁷ S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S. 121 (Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi)

⁶⁸ E. Özgen, *The Urartian Collection at the University Museum: the Urartian Armour*, Pensilvania, 1979, S.112

⁶⁹ S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S. 125 (Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi)

Yunanistan’da, atların omuzlarına kadar uzanan yaklaşık iki metrelik üvendire kullanımı çok yaygındır.⁷⁰

4.5. Çingiraklar

At gibi koşum hayvanlarının, boynuna veya göğüs kısımlarına takılan küçük çanlara çingirak denir.⁷¹ Asur, Hitit ve Urartu ülkelerine ait çok sayıda bronz obje, duvar resimleri ve kabartmalar üzerinde de farklı tipolojilere ait at çingiraklarına rastlanılmıştır.⁷² Ayrıca değişik formlardaki at çingirakları Kafkasya’dan Önasya kadar olan geniş bir bölgede yapılan arkeolojik kazılar sonucunda, diğer koşum takımları ile birlikte ortaya çıkarılmışlardır. Bulunan bu çingiraklar boyutsal olarak farklı büyüklükte ve şekillerde yapılmışlardır. Genel olarak çingirağın ana kısmı bronzdan, ana kısma değen içerdeki hareketli küçük kısım ise demir metalinden üretilmişlerdir. Şimdiye kadar kazılarda ele geçirilen çingiraklar beşgen, altıgen, sekizgen biçimlidirler, üst tarafları kubbe biçiminde olup, aşağıya doğru inildikçe yanlar dışa doğru açılmaktadırlar.⁷³ Dışa doğru bu yanlar çeşitli desenlerle süslenmişlerdir. Çingirakların boyutları ise 6 santimetre ile 10 santimetre arasında değişmektedir.⁷⁴ Çingirakların tutamakları yarım daire şeklinde metalden oluşan halkalardır. Önasya medeniyetlerinde üç tür çingirağın kullanıldığı varsayılmaktadır.⁷⁵

❖ Dökme bronz çingiraklar

❖ Dökme bronz koni şekilli çingiraklar

⁷⁰ J. H. Crouwel, *Chariot and Other Vehicles in Iron Age Greece*, Amsterdam, 1992, S51.

⁷¹ <http://www.tdk.gov.tr>. Erişim tarihi: 23.02. 2016.

⁷² E. Özgen, “*The Urartian Chariot Reconsidered: II. Archeological Evidence 9th- 7th centuries B.C*” *Anatolica* 9, 1984, S. 109

⁷³ B.B. Piotrovskii, *Karmir Blur-III, Archeologiceskie Raskopki von Armenii, No. 5*, Erevan, 1955 S.46

⁷⁴ S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S. 183 (Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi)

⁷⁵ S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S. 18 (Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi)

❖ Dökme bronz, üst tarafı koni biçiminde çingıraklar

Önasya’da bulunan en erken çingıraklar M.Ö. 810 ile M.Ö. 786 yıllarında hüküm süren Urartu kralı Menua ait olan çingıraklardır. I. Argiști, II. Sardur gibi Urartu krallarına ait çingıraklar; başta Van Müzesi olmak üzere, Leningrad Hermitage, Philadelphia Museum, Das Römisch-Germanische Museum der Stadt Köln, Londra British Museum, Oxford Asmolean Museum gibi müzelerde sergilenmektedirler. Bu çingıraklar hangi Urartu kralı döneminde yapılmışlarsa o karala ait isimler çingırağın üzerinde kazıma- çizgi tekniği ile kazınmıştır.

4.6. Göz siperlikleri

Göz siperlikleri, Önasya ve Anadolu ülkelerinde koşum atlarının gözlerine koruma veya süs amaçlı takılan ve at başlık kayışlarına bağlanan parçadır. Göz siperlikleri, bağlı olan hayvanın gözlerini sadece önünü görecektir. Böylece atların gözleri dışardan gelen tehlikelerden korunmuş olur ve atlar yanında koşmuş olan diğer atlarla da sataşmaz.⁷⁶ Arabaya koşulan her bir ata; biri sağdan, bir solda olmak üzere iki tane göz siperliği takılır. Asur, Hitit ve Urartu devletlerinde kullanılan göz siperlikleri benzer şekilde ve amaçlarda üretilmişlerdir. Önasya’da görülen en erken göz siperlikleri Asur kralı II. Aşurnasirpal devrine aittir.⁷⁷ Göz siperlikleri; genel olarak demir, bakır gibi madenlerden ya da fildişi gibi sert maddelerden yapılmaktadırlar nadir olarak altından yapılan Göz siperliklerine de rastlanılmıştır. Yapılan kazılarda şimdiye kadar bulunan Göz siperliklerinin boyutları 08,0 santimetre ile 18,5 santimetre arasında değişiklik göstermektedir. Doğu

⁷⁶ M.A. Littauer, J. H. Crouwel, *Wheeled Vehicles Ridden Animals in The Ancient Near East*, 1977 S. 255.

⁷⁷ V. Sevin, “Asur ve Urartu at Koşum Takımları Üzerine Bir Not,” AN.AR. VI, 1978, S.111

Anadolu’da Patnos ve Anzavurtepe’de yapılan kazılarda II. Sardur dönemine ait dokuz adet göz siperliği bulunmuştur, bu göz siperliklerinin üzerinde kazıma tekniği ile bir av sahnesi tasvir edilmiştir. Bu av tasvirinde Urartulara ait olan kanatlı mitolojik bir yarım insan yarım hayvan dekore edilmiştir. Bu insanımsı yaratığın ötesinde duran ve ellerinde ok atan daha küçük yaratıklar da tasvirde görülmektedirler.⁷⁸

4.7. At miğferleri

At miğferi; Koşum atlarının baş kısmını, özellikle alın ve burunları gelecek sert darbelere karşı koruyan demir, bronz, ya da dayanaklı deriden yapılan koruyucu koşum takımı parçasıdır. Savaşlarda atın başını koruyan bu sert metallerin Önasya ve Yakındoğu’daki ilk örnekleri M.Ö. XIV. yüzyıl Mısır firavunu Tutankamon’a (M.Ö. 1332-M.Ö. 1323) aittir. Bazı miğferler sadece atın baş kısmını koruyacak şekilde üretilirken; bazıları, atın tüm boyun kısmını koruyacak şekilde tasarlanmışlardır.⁷⁹ At miğferleri; özellikle Urartu devletinin yayılım alanı içerisinde giren bölgelerde, yerel halk ve define avcıları tarafından yapılan izinsiz kazılar sonucu çıkarılmışlardır. Bulunan bu miğferler şuanda Avrupa, Amerika ülkelerinde çeşitli müzelerde sergilenmektedirler. Hitit, Asur ve özellikle Urartulara ait metal at miğferleri incelendiğinde, bu miğferler arasında boyutsal ve şekilsel olarak çok az farkın olduğu görülür. At miğferleri; Önasya ülkelerinde, bakır ve bronz gibi metallerin çekiç ile dövülmesi şeklinde üretilmiş olup, bunlar genel olarak başka maddelerle dekore

⁷⁸ R. Merhav, *Chariot and Horse Fittings: chariot accessories. Urartu: Metal Working Center in the First Millennium B.C.E.* 1991 S.111.

⁷⁹ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı’nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.10 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

edilmemişlerdir.⁸⁰ Bir at miğferi atın baş ve boyun kısmını kaplayan koruyucu sağlam deri veya metalden oluşur. Dikdörtgenimsi metal levhalar atın kafasına göre kavisli şekiller verilmişlerdir. Miğferin tepe kısmında sağ ve solda olmak üzere, atın kulaklarının rahatça geçebileceği iki delik bırakılmıştır.⁸¹ Çeşitli bölgelerde bulunan at miğferlerinin kenarları deliklerle doludur. Mary B. Littauer ve Joost H. Crouwel ‘*Ancient Iranian Horse Helmets*’ isimli çalışmalarında, bu deliklerin muhtemelen iki amaç için açıldıklarını dile getirmişleridir. Birincisi, atın kafa tarafının sert metalden zarar görmesini engellemek için miğfere bağlanan yumuşak, desenli kumaşların daha rahat tutturmak için. İkincisi de koşum kayışlarının daha kolay miğfere bağlamasını sağlamak.⁸² Urartu devletinin yayılım alanına giren kuzey İran’daki Hasanlu yerleşkesinde diğer at koşum takımlarında olduğu gibi, çok sayıda at miğferine de ulaşılmıştır. Bronz veya demirden yapılan kırık bir at miğferi bu buluntular arasında benzersizdir. Önasya kazılarında ele geçirilen en eski at miğferi olan bu parça, arkeologlar tarafından M.Ö. IX. yüzyıla tarihlendirilmiştir. Bu eşsiz at miğferi, koşum hayvanının başını hepten örtüp sadece atın iki gözünü dışarda bırakacak şekilde üretilmiştir.⁸³

4.8. Alınlıklar

Yakındoğu ve Önasya medeniyetlerinde; savaş veya avlanma gibi durumlarda, koşum atlarının alın ve burun kemiklerini maruz kalınacak sert darbelere karşı korumak amacı ile yapılan at başlık takım parçasına alınlık denir. Alınlıklar şekil olarak ‘T’ harfi biçimindedirler ve uzunlukları yaklaşık olarak 18 santimetre ile 30 santimetre arasında değişmektedir, T harfinin baş kısmı 25 santimetre kadardır. Alınlıklar demir, bronz gibi metallerden yapıldığı

⁸⁰ S. Gündüz, M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar, Ankara, 2000, S. 192 (Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi)

⁸¹ M.A Littauer, J. H. Crouwel, “*Ancient Iranian Horse Helmets*”, Iranica Antiqua, XIX, 1984, S.43-45

⁸² M.A. Littauer, J. H.Crouwel, “*Ancient Iranian Horse Helmets*”, Iranica Antiqua, XIX, 1984, S.43-46

⁸³ M.D Schauensee, *Horse Gear From Hasanlu*, “Expedition” vol. 31,1989, S.37-40

gibi fildişi veya deriden de yapılabilir. Çoğunlukla koruma amaçlı yapılan alınlıklar bazen süs için de yapılmışlardır, bunun en güzel kanıtı yapılan kazılarda ele geçen bazı alınlıkların gümüş gibi pahalı bir madenden yapılmış olmasıdır. Buna ek olarak, eldeki mevcut alınlıkların hemen hemen hepsinde dekore amaçlı boğa üzerinde duran bir tanrı, kuş tüyü demetleri, geometrik, bitkisel motifler, insan şeklinde tanrı tasvirleri yer alır. Arkeologlar tarafından yapılan sınıflandırmada Önasya da üç tip alınlık olduğu ortaya çıkmıştır bunlar:⁸⁴

❖ Yelpaze biçimliler

❖ ‘T’ biçimliler

❖ Kabartma bant merkezli

Urartularda kullanılan göz süperlükleri, at miğferleri ve diğer koşum takımlarında olduğu gibi, alınlıkların üzerlerine de o dönemde hüküm süren kralın adı yazılmıştır. Bu da kazılarda bulunan tarihi eserin tarihlenmesini kolaylaştırmıştır.

4.9. Göğüs plakaları

Göğsükte denilen atın göğsüne koruma veya süs amaçlı takılan koşum takımı parçasıdır.⁸⁵ Göğüs plakaları Önasya medeniyetlerinde Hititler hariç, diğer tüm ülkelerde görülür. Çocuğun giydiği önlüğe benzetilen at plakaları tek ya da iki parçadan oluşmaktadırlar. Üst parça düz bir zemini andıran zırhlı yakalıktır. Alt kısım ise kavisli bir levha şekline benzetilebilir. Alt tarafta kalan parçaya zaman zaman süsleme amaçlı püsküller asılmıştır.⁸⁶ Urartu kralı İşpuini’ye ait Göğüs plakaları

⁸⁴ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı’nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.57 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

⁸⁵ M.A. Littauer, J. H. Crouwel, *Wheeled Vehicles Ridden Animals in The Ancient Near East*, 1977 s. 255

⁸⁶ R. Merhav, *Chariot and Horse Fittings: chariot accessories. Urartu: Metal Working Center in the First Millennium B.C.E.* 1991 S. 99

üzerinde kral İşpuini'nin adı yazılıdır. Bazı Göğüs plakaları süslemelerinde, bir boğa üzerinde oturan, kanatlı ve kuyruklu bir disk etrafında bir erkek tanrı figürü bulunur. Bu tanrı figürü sağ elini yukarı kaldırmış sol elinde ise bir ok tutar pozisyonundadır.⁸⁷ Kıbrıs Salamis at gömüsünde çıkan Göğüs plakaları Önasya'da kullanılan Göğüs plakaları ile benzer özellikler taşımaktadırlar, ayrıca bu Göğüs plakaları Urartu ve Hitit ülkelerinden farklı olarak grifonlar, sfenksler, insan ve tanrı figürleri ile detaylı olarak süslenmişlerdir.⁸⁸

4.10. Koşum Kayışları

Önasya ülkelerinde koşum hayvanlarını boyunduruk çubuğuna bağlayan kayışların tümüne koşum kayışları denir. Geç Hitit, Urartu devletlerinin hüküm sürdükleri alanlarda yapılan kazılarda çok sayıda gerçek koşum kayışına ulaşılmıştır. Bunla beraber Asur devleti yazılı kaynaklar da koşum kayışları hakkında detaylı bilgiler içerirler. Önasya ülkelerinde; koşum kayışları, tasvirlerde görüldüğü kadar ile bir birlerine çok benzemektedirler. Koşum kayışı genel olarak iki parçadan oluşmaktadır. Bunlardan ilki atın omuz kısmını kuşatan bir kayıştır, buna omuz ya da boyun kayışı da denir. İkincisi kayış ise atın omuz kısmından aşağıya doğru iner ve atın karnının altından diğer kayışlara bağlanır bu kayışa kolan ya da karın kayışı denir. Boyun kayışları genellikle püsküllerle süslenmişlerdir.⁸⁹ Daha önce Mısır medeniyetinde görüldüğü gibi, M.Ö. 8. yüzyılda Asur ülkesinde de boyun kayışlarına

⁸⁷ S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S.479, (basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

⁸⁸ V. Karageorgehis, *Salamis in Cyprus: Homeric Hellenistic and Roman*, 1969 S86, Great Britain.

⁸⁹ M.A. Littauer, J. H. Crouwel, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leiden, 1979 S.116

süsleme amaçlı püsküller asılmışlardır. Kayışlara bağlı olan püsküller aşağıya doğru asılmakta idiler ve genellikle bu püsküllerin arasına birkaç tane çingirak asılı idi.⁹⁰



⁹⁰ T.A. Madhloom, *The Chronology of Neo Assyrian Art*, London, 1970 S. 19

5. TAŞITLARIN KULLANIM AMAÇLARI

Önasya devletlerinin sahip oldukları başarıların altında yatan en önemli sebeplerden bir tanesi tarihin erken dönemlerinden başlayarak tekerlekli taşıtlar ile tanışmış olmalarıdır. Keza ele geçirilen yazılı metinler ve tasvirlerdeki atlı arabaların bolluğu bu söylemi doğrular niteliktedir. Dört veya iki tekerlekli bir taşıt yazılı kaynaklar ve betimlemeler baz alındığında sivil hayatta veya savaş meydanlarında kullanılmıştır. Savaş ve avda kullanılan arabalar arasında kayda değer bir fark yoktur, savaşta kullanılan iki tekerlekli bir taşıt çok rahat bir hayvanı avlamak için de kullanılabilir.

5.1. Taşıtların Sivil Amaçlı Kullanımı

Önasya ülkelerinde dört veya iki tekerlekli arabalar askeri amaçlı kullanımlarının yanında insan veya eşya taşınmasında da kullanılmışlardır. İnsan sevkıyatı dediğimiz taşıma eskiden beri bilinen köle/esir taşımacılığıdır. Asurlu krallar çevre bölgelere yapmış oldukları seferlerde çok sayıda erkek, kadın ve çocuk esiri arabalara bindirip Asur ülkesine getirmişlerdir.⁹¹ Yukarda anlattığımız tekerlekli taşıtlar ile köle sevkıyatı Önasya'nın diğer büyük devleti olan Urartu için de geçerlidir. Elimize geçen Urartu metinlerinden Urartu krallarının çevre bölgelere yapmış oldukları seferlerde çok sayıda kadın, erkek ve çocuk getirdiğini öğrenmekteyiz. Önasya ülkelerinin kralları çevre bölgeler gerçekleştirmiş oldukları askeri seferlerde bu bölgelerden aldıkları gümüş, altın, bakır gibi savaş ganimetlerini kendi ülkelerine getirirken arabalardan yaralanmışlardır. Urartu kralı I. Argişti döneminde yazılan bir tablet buna

⁹¹ R. D. Barnett, M. Falkner, *The Sculptures of Asur-Nasir-Apli, II (883-859 B.C.) TighlathPileser III (745-727 B.C.) Esarhaddon (681-669 B.C.) from the Central and South-West Palaces at Nimrud*, London, 1962 S.51-53

güzel bir örnek teşkil eder. “...*Diauhi ülkesinin kralını esir ettim. Haraç ödemesi koşulu ile hayatını bağışladım. Diauhi’li, Argiştî’ye bu haracı verdi: ...41 mina saf (?) altın, 37 mina gümüş, X on bin 000 mina bakır...*”⁹²

Hitit çivi yazılı kaynaklarda ^{GIŞ} MAR.GİD.DA ismiyle geçen araba dört tekerlekli ve özellikle yük ve eşya taşımak için kullanılmıştır. ^{GIŞ} MAR.GİD.DA, ^{GIŞ} GIGIR’a oranla daha uzun bir araba idi. Zaten ^{GIŞ} MAR.GİD.DA kelimesindeki GİD.DA son eki sözlükte ‘uzun’ olarak geçer.⁹³ ^{GIŞ} MAR.GİD.DA taşıtları atlardan ziyade, boğalar tarafından çekilir. Hititlerin üç gün süren meşhur KI.LAM bayramlarında ^{GIŞ} MAR.GİD.DA arabalarını süsledikleri ele geçen yazılı metinlerde geçer.⁹⁴ ^{GIŞ} MAR.GİD.DA arabalarının Hitit dilinde ‘kutsal yük arabası’ olarak geçtiğine dair bir belge ele geçirilmiştir. Yasemin ARIKAN bu metni şöyle tercüme etmiştir: *binek arabası vardır. Hapiya adamları, kurt adamlar, zinhuri adamları, kutsal yük arabası, arkiu evinde sol kenarda yerlerini alır.*⁹⁵ Ayrıca metinlerde bu arabalar hakkında bir diğer bilgi de, bu taşıtlara koşulan boğaların boynuz ve yularlarına altın ve gümüş madeninden yapılmış süslerin takıldığıdır.

Orta Demir Çağı’nda itibaren Önasya medeniyetlerinde ölen kişinin mezarına taşınması yapılan cenaze merasimin çok önemli bir parçasını teşkil etmekte idi. Bilindiği gibi başta Urartularda olmak üzere çoğu Önasya devletlerinde mezarlıklar yerleşim alanlarının dışında olurdu, bundan dolayı yapılan cenaze merasiminde ölünün bir taşıt ile mezarına taşınması ritüelin önemli bir parçası haline gelmiştir. Ölü gömme

⁹² B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı’nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011 S.41 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

⁹³ H.M. Kümmel, *Ersatzrituale für den hethitischen König*, StBoT 3, Wiesbaden, 1967, S.138

⁹⁴ I. Singer, *The Hittite KI.LAM Festival*, Part I, Wiesbaden, 1984. S.18

⁹⁵ Y. Arıkan, “*Hitit metinlerinde Geçen ^{munus}zintuhu ve ^{lü}zinhuru görevlileri*,” *Archium Anatolicum* 5. 2002, S.298

geleneklerinde mezara taşıma işlemi sırasında özel nitelikli bir taşıtın kullanılmış olabileceğinin yanı sıra, günlük işlerde kullanılan taşıtların da bu işlev için kullanılmış olabileceği belirtilmiştir.⁹⁶ Hitit dilinde ^{GIŠ} HULUGANNİ ya da ^{GIŠ} HULUKANNUM olarak tabir edilen bir taşıt dini merasimlerde tanrılara ait olan heykelleri yüklenmekle görevliydi.⁹⁷ Bilindiği gibi Hitit Fırtına Tanrısı'nın sembolü arabaya koşulmuş boğadır, ^{GIŠ} HULUGANNİ iki tekerlekli taşıtları da boğa tarafından çekiliyordu. Buna ek olarak, Hitit kralları ve kraliçeleri özel kült gezilerinde bu arabaya inip tapınakları ziyaret ediyorlardı. Tüm bunlar göz önünde alındığında, Hititlerde 'Tanrının arabası' diye adlandırılan taşıtın ^{GIŠ} HULUGANNİ olup olmadığı sorusudur.

Tekerlekli taşıtların Asur krallığında sarayları ısıtmak için de kullanıldığı ele geçen arkeolojik buluntulardan ve yazılı kaynaklardan anlaşılmaktadır. Genel olarak dört tekerlekli ve yük taşıtlarına nispeten daha küçük taşıtlar '*mangal*' olarak kullanılmışlardır. İçerisine kömür, odun gibi yakacak maddelerinin konulduğu bu mangallar, saray gibi kapalı mekânlarda köleler tarafından gezdirilerek mekânın ısıtılması sağlanılmıştır.⁹⁸ Ele geçen bir Asurca metinde Assurca metinde bununla ilgili şunlar dile getirilmiştir: '*...ve bir erkek uşak (...) elinde demirden bir çubuk (?) (neşupu parzili), demirden bir kanca (ve) demirden maşa(maşşanu parzili) tutar.*

⁹⁶ Z. Derin, *Demir Çağ'da Doğu Anadolu'da Ölü Gömme Gelenekleri*, İzmir, 1993. S.21 (Basılmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

⁹⁷ S. Alp, *Beitrage Zur Erforschung Des Hethitischen Tempels, Kultanlagen Im Lichte Der Keilschrift texte Neu Deutungen*, Ankara, 1993 S. 286

⁹⁸ B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.42 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

*Mangaldan (kanunu) ateş ya da kömür (gumaru) düşecek olursa onu alır ve mangala koyar...*⁹⁹

İki tekerlekli arabaların yarış amacı ile kullanılması Önasya ve Anadolu da kurulmuş olan devletlerde görülmeyen bir etkinliktir. Bu etkinlikler M.Ö. I. yüzyılda başta kıta Yunanistan'da ve ege bölgesinde görülür.

5.2. Savaş veya Av Amaçlı Kullanım

Önasya ülkelerinde ve Anadolu'da araba yapımında kullanılan malzemeler, arabaların şekilsel özellikleri ve arabaların kullanım biçimleri arasında çok az fark vardır. Sümer devletini icadı olan dört tekerlekli vagonların gelişmiş hali olan iki tekerlekli taşıtlar nadir olarak yük taşıma işinde kullanılmışlardır. Bu iki tekerlekli taşıt tipleri savaş meydanlarında düşman hatlarına ani saldırılar yapmak, düşmanı takip etmek, düşman ordularını kuşatmak gibi savaşın kaderini belirleyen görevler üstlenmişlerdir. Özellikle M.Ö I. binin ilk yarısında başta Asur, Hitit, Urartu devletleri iki tekerlekli savaş arabalarını yoğun biçimde kullanmışlardır. Başta Hitit, Asur ve Urartu ülkelerine ait olan ve savaş sahnelerinin tasvir eden savaş arabası kabartmaları incelendiğinde, savaş taşıtının kasasında sürücünün yanında ayakta duran bir veya iki kişi yer alır. Bu kişiler genelde ellerinde ok, kılıç, kalkan gibi savaş aletleri ile tasvir edilmişlerdir. Savaş arabalarında kasalarının çeşitli yerlerine konulmuş olan mızrak, kalkan ve sadaklarda bu taşıtların savaşlarda kullanıldıklarının güçlü belirtileridir. Ayrıca Önasya ülkeleri savaş arabalarına koştukları atları korumak için deri gibi

⁹⁹ K.T. Müller, *Das assyrische Ritual I. Texte zum assyrischen Königsritual*, „Mitteilungen der Vorderasiatischen/Vorderasiatisch Ägyptischen Gesellschaft“, 1937. S.62

darbelere dayanıklı maddelerden göz siperlikleri ve göğüs plakaları yapmışlardır, araba üzerindeki askerler de düşmanın ok ve mızrak atışlarından korunmak için miğfer ve zırh giymişlerdir. Van müzesinde bulunan ve Urartularda bir savaş sahnesini gösteren bir kemer, Urartu devletinin taşıtları savaşlarda kullandığını kanıtlamaktadır.¹⁰⁰

Önasya’da iki tekerlekli manevralı arabalar yoğun olarak av merasimlerinde de kullanılmışlardır. Avda kullanılan arabalar da tıpkı savaş arabaları gibi dekore edilmişlerdir ve aralarındaki fark yok denecek kadar azdır.¹⁰¹ Hitit, Asur, Urartu gibi devletlere ait kabartmalarda tekerlekli savaş arabalarının boğa, aslan, ceylan gibi hayvanları avlamada, izlemede, kovalamada kullanıldığı açıktır. Buna örnek verecek olursak; eski bir Hitit yerleşim alanı olan Malatya Aslantepe höyüğünde ele geçirilen kalkerden yapılmış iki ortostatın üzerinde av taşıtı ile avlanma sahnesi resmedilmiştir. Bu av sahneleri geyik ve aslan avıdır. ‘geyik avı’ kabartması Paris Louvre Müzesi’nde, ‘Arslan avı’ ise Anadolu Medeniyetler Müzesinde bulunmaktadır.¹⁰²

Bazı tasvirlerde arabadaki sadece bir sürücü yer alır ve elinde her hangi bir silah bulunmaz, fakat arabanın etrafında üç ya da daha fazla kişi yaya olarak avlanmaktadır.¹⁰³ Arabanın buradaki işlevi fikrimce avlanılan hayvanın arabanın kasasına konularak getirilmesidir, keza Asur kabartmalarının çoğu yerinde öldürülen av hayvanı arabanın kasasında asılı olarak resmedilmiştir. Geç Hitit dönemine ait birkaç tane sahnede elleri arkadan bağlı halde ve arabaya koşulmuş atların ayakları

¹⁰⁰ R. Çavuşoğlu, *A Unique Urartian Belt in the Van Museum*, 2005a, AMIT, 366, Res. 1/a-c

¹⁰¹ A. M. Littauer, J.H. Crowell, *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leiden, 1979. S.140

¹⁰² Ö. Sir, “Hititçe Çivi Yazılı Metinlerde Geçen ‘Arabalar’ Üzerine Bir İnceleme,” S.4

altında ezilerek öldürülen suçlular yatar, arabayı da ellerinde hiçbir silah taşımayan bir kişi kullanır buradan yola çıkarsak Geç Hitit döneminde arabaların verilen cezaları yerine getirmede de kullanıldığını çıkarabiliriz.¹⁰⁴

5.2.1. Savaş Arabaları

Yapılan kazılarda elde edilen buluntular, insanların yazının icadından çok daha önceki dönemlerde bile savaş kavramından uzak olmadıklarını göstermektedir. Bu buluntular arasında: savaş sanatına ait resimler, silahlar, savunma amaçlı yapılan istihkâmlar, delici ve kesici aletlerin sebep olduğu insan iskeletlerindeki yaralar sayılabilir. William J. Hamblin ‘Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC’ adlı kitabında, tüm bu göstergelerin savaşın kökeni hakkında kesin deliller olmadığını dile getirmektedir; çünkü neolitik çağda kullanılan balta, hançer, mızrak, ok gibi silahların bu dönemde avcılık ve benzeri işlerde de kullanıldığını belirtmektedir. Fakat yazının devamında aynı yazar, bu dönemde savaşın kesin kanıtı olarak sunduğu üç kalıntıdan bahseder. Bunlar kesici delici silahlarla öldürülen ve aynı yerde bol miktarda bulunan insan iskeletlerine ait kemiklerin çokluğu, savaş sahnelerini anlatan çizimler ve savunma amaçlı yapılan savunma hatları yani fortifikasyonlardır.¹⁰⁵

Son teknoloji ürünü bir tank; silahlı, çelik zırhlı ve hareket halindedir. 4000 yıldan uzun süredir ordular, düşmanı en az beklediği yer ve zamanda saldırmak için savaşta hareket kabiliyetlerini kullanıyorlar. Hareketli savaş teknolojisi sürekli gelişme

¹⁰⁴ S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S.200, (basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

¹⁰⁵ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S.11

göstererek günümüze kadar gelmiştir. Askeri gücün ve istihbarat ağının etkili olması savaş meydanlarında zaferin neticesini her zaman için istenilen düzeye taşımayabilmektedir. Eskiçağda savaş arabası, orta çağın zırhlı süvariler ve günümüzün savaş tanklarıdır. Tarih boyunca silah tasarımcıları, zırh, hız ve ateş gücünün kusursuz formülünü bulmaya çalışmışlardır. Bunların amacı en basit deyişle en gelişmiş savaş silahını bulmaya çalışmak olmuştur. Her türlü kara savaşında savaş makinesinin kalbini hareketli birlikler oluşturur. Hareketli birliklerin savaş meydanlarında en iyi yaptığı hareket belli bir mesafeye güç uygulamak ve piyadelerden çok daha önce uzağa ulaşmaktır. Hareketli savaş platformlarına başarıyı getiren başlıca üç unsur vardır. Kendisini düşmanda koruma kabiliyeti, hareket kabiliyeti ve hızı. İlkçağ uygarlıklarında savaş arabaları, basit ama etkili prensipleri bir araya getiren mekanizmalardı. At çekiş gücü sağlıyor, altı parmaklıkları tekerlekler güç ve hız veriyor, ateş gücünü ise yay oluştuyordu.

Bu güne kadar kalıntısı ele geçen en eski savaş arabası, yaklaşık olarak M.Ö. 2000'lere kadar eskiye dayanan ve Avrasya steplerinde bulunan bir arabadır.¹⁰⁶ Fakat geniş anlamda savaş arabalarının yoğunlukla kullanıldığı ilk savaş, yaklaşık olarak M.Ö. 1457 de Megido Dağı yakınlarında Mısır ve Kenani koalisyon güçleri arasında geçen Megido Savaşıdır. Bu savaştan öncede savaş arabalarının kullanıldığı mümkündür, fakat bununla ilgili herhangi bir belgeye şuana kadar ulaşılmamıştır.

Burada asıl mesele Yakındoğu'da dönemin savaş tekniğinde büyük bir etki yaratmış olan savaş arabalarının gerçek anlamda kimler tarafından icat edilip Yakındoğu'ya yayıldığıdır. Bugün hala geçerliliğini koruyan ve son birkaç yüzyılda ortaya atılan iki

¹⁰⁶ N. Field, *Bronz Age War Chariots*, Orsprey Publishing, 2006, S.4

teoriden söz edebiliriz. Bu teorilerin ikisi de Geç Bronz Çağı'nda Batı Asya'da elde edilen bolca kaynaktan sonra ortaya çıkmıştır. Bu hipotezlerden birincisi: Ukrayna stepleri, Kuzey Kafkasya ve Mısırda ele geçirilen savaş arabalarının birçok ortak özellik taşıması, savaş arabasının tek bir kaynaktan ortaya çıktığı tezinin ortaya çıkarmıştır. Burada tartışma konusu olan ilk olarak savaş arabasını kimlerin yaptığı ve dünyaya yaydığıdır. Yapılan araştırmalar bu insanların Hurriler ve Kassitlerin olduğudur.¹⁰⁷ Fakat ele geçirilen tabletlerde savaş arabası, at yetiştiriciliği ve atların eğitiminde uzman olan halkın Mittaniler olduğudur. Hititçe yazılmış tabletlerden birinin yazarı olan ve kendisini Kikkuli, at üreticisi ve eğiticisi, olarak tanıtan bu kişi bu iddiayı bir nevi doğrulamaktadır.¹⁰⁸ Ayrıca Mitanni toplumunda 'Mariunnu' olarak isimlendirilen, dönemin adeta paralı atlı askerleri olan binicilik ve atlı savaş arabaları konusunda usta bir sosyal sınıf vardı. Mariunnu terimi Tunç Çağı Yakın Doğu'sunda, atlara ve savaş arabalarına sahip aristokratik bir askeri kastı da ifade edecekti. Dolayısıyla, bu kaynaklar ışığında buradan bu bilgiyi kolaylıkla çıkarabiliriz: atlar tarafından çekilen savaş arabaları, son şeklini almış olarak Hint Avrupa dillerin konuşan insanlar tarafından Kafkas ve Ukrayna steplerinden Yakındoğu'ya getirilmiştir. İkinci hipotez 1979'da atlar ve arabalar konusunda sayısız araştırmaları ile ünlü Littauer ve Crouwel ikilisi tarafından öne sürülmüştür. Bu hipoteze göre savaş arabaları Kafkas ve Ukrayna steplerinden Hint Avrupa dillerini konuşan insanlar

¹⁰⁷ P.S. Moorey, "The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near-East, c. 2000 – 1500 B.C.," *World Archaeology*, vol. 18, no 2, 1986, S. 196 – 215

¹⁰⁸ P. Thieme, *The "Aryan" Gods in the Mitanni Treaties*, *Journal of the American Oriental Society*, vol. 80, no: 4, 1960, S. 301 – 317

tarafından getirilmemiş, bilakis Yakınoğu’da teknolojinin gelişmesine bağılı olarak bu arabalar yerel halklar tarafından yapılmıştır.¹⁰⁹

Dört tekerlekli arabaların çok ağır olmasından dolayı bu arabalar çok yavaş hareket ediyorlardı, Sümerler bu arabalarda yaptıkları değişim ile tekerlek sayısını ikiye indirdiler, fakat savaş arabalarına asıl hız, hafiflik, çeviklik ve manevra kabiliyeti katan parça çapraz bağıdı. M.Ö. 2000’lerin sonunda çapraz bağılı arabalar gittikçe yaygınlaştı. Çapraz bağılı tekerlekli hafif savaş arabalarını Anadolu’nun güneyindeki yeni Mitanni Krallığı, Mısır’da on sekizinci sülale ve güney Mezopotamya da Kassitler aynı dönemde kullanmışlardır.

On sekizinci hanedan dönemine ait olduğu düşünölen ve Teb nekropolünde bir mezarda çıkan iki tekerlekli bir savaş arabası, o dönemde savaş arabalarının mısırlılar tarafından yoğun bir şekilde kullanıldığının kanıtıdır. Öte yandan Mısırdaki Ramesseum, Karnak, Luksor, Abydos ve Ebu Simbel tapınaklarının duvarlarında kabartmalar üzerine tasvir edilen savaş arabaları Ramses’in zaferlerini ayrıntılı bir şekilde resmeder. Özellikle Luksor sarayının nizamiye kapısında bulunan kabartma M.Ö. 1286 yılında Mısır ve Hitit Güçleri arasında gerçekleşen ve savaş arabalarının yoğun olarak kullanıldığđ Kadeş Savaşı’nı çok net bir şekilde anlatır.

5.2.1.1. Sümer savaş arabaları

¹⁰⁹ M. A. Littauer, J. H. Crouwel, *Chariots with Y-Poles in Ancient Near East*, “Archäologischer Anzeiger”, 1977, S. 1-8

Sümerler tarihte ilk kez önce dört tekerlekli sonra da iki tekerlekli taşıtları savaşlarda kullanmışlardır. Irak Körfezi'nde, Fırat nehri kıyısında kurulmuş olan ve şuan dünyanın en eski şehirleri arasında gösterilen Sümerlere ait Ur şehrinde Leonard Wolley tarafından kral mezarlarından yapılan kazılarda M.Ö. 2600 ile 2400 yıllarına ait bir Sümer eserine ulaşılmıştır. Bu eser; lapis lazuli (lacivert taş) ve kırmızı kireçtaşından yapılmış, içi boş, çift yüzlü ve her iki yüzünde de resimler olan bir kutudur. 22 santimetre yüksekliğinde, 50 santimetre uzunluğunda olan ve ne olduğu tam olarak anlaşılmayan bu kutuya Wholley 'Ur Standartı' adını vermiştir.¹¹⁰ Sümer tarihini anlatan hemen hemen tüm kitapların kapağını süsleyen bu eseri bu denli değerli kılan şey, eserin her iki tarafında resmedilmiş olan savaş ve barış panolarıdır. Savaş panosu kısmında beş adet savaş arabası vardır. Yapısal olarak bu beş araba benzer şekilde tasvir edilmişlerdir: dört diskli tekerlekler, düşmandan gelen saldırılarda kalkan olarak kullanılacak boyun yüksekliğinde ön paneller ve dizüstü yüksekliğinde yan paneller. Koşum hayvanı olarak arabaların her biri; uzun kulaklı, uzun kuyruklu dört adet equid/equidae (tek toynaklılar takımına ait hayvanlar at, eşek, katır) tarafından çekilmektedirler.¹¹¹ Bu hayvanlar birbirleri ve araba ile koyun derisinden yapılmış kayış takımlarıyla bağlıdır. Ayrıca koşum hayvanlarının boyun ve göğüslerin korumak için, bu hayvanların boyun ve göğüs kısmında deriden yapılmış at göğüs siperlikleri bulunur. Her bir savaş arabası iki sürücü tarafından sürülür. Sürücünün bir tanesini elinde dizginler tutulu şekildedir, diğer bir elinde ise bir savaş baltası vardır. Sürücülerden birisi muhtemelen savaş yönetecek olan kral olmalıdır. Arabaların yanındaki yaya askerler ise askeri bir düzen içinde ve ellerinde savaş

¹¹⁰ <http://academics.ivc.edu/arts/visual/history>.

¹¹¹ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S.138

baltası, mızrak gibi aletlerle beklemektedirler. Askerler korunma amaçlı kafalarına metalden yapılmış miğfer ve omuzlarına da deriden yapılmış koruyucu takmışlardır.¹¹² Arabaların ve atların ayakları altında ölmüş, yaralanmış ya da çıplak düşman askerleri resmedilmişlerdir.

‘Akbabalar Steli’ adlı eser ‘Ur Standartı’ndan sonra Sümer şehir devletlerinde, savaş arabalarına ait en eski verileri barındırır. Akbabalar Steli kireçtaşından yapılmış bir anıt dikilitaştır. 1881 yılında Irak, Tell Telloh’ta (Girsu) yapılan kazılar sonucu bulunmuş ve şuanda Louvre müzesinde sergilenmektedir. 1.80 metre yüksekliğinde ve 1.30 metre genişliğinde olan anıt, Lagaş kralı Eannatum’un diğer bir Sümer şehir devleti olan Umma (Jokha) kralı Enakalle karşı kazandığı zafer üzerine M.Ö. 2500–2400 yılları arasında dikilmiştir. Stelin ön yüzünde, savaş tanrısı Ningirsu¹¹³ elinde esirlerle dolu bir ağ şeklindeki nesneyi tutar. Diğer elinde ise bir topuz vardır ve kaçmaya çalışan esirlerin kafasına bu topuz ile vurmaktadır. Bizi asıl ilgilendiren kısım yani arabaların kirece işlendiği kısım stelin arka kısmıdır. Arka kısımda Eannatum askerleri ile birlikte yaya ve savaş arabası içinde zafere doğru gider. Kitabenin en tepesinde akbabalar düşman askerleri üzerinde beslenirken resmedilirler, hemen altında ise Eannatum’un askerleri; aynı tarzda mızrak, kalkan, savaş baltaları ve bakır miğferlerle donatılmış olarak ve belli bir düzen içerisinde düşman askerlerini çiğneyerek görünürler. Kral Eannatum, mızrak, topuz ve savaş baltaları ile donatılmış

¹¹² F. Kinal, *Eski Mezopotamya Tarihi*, T.T.K Basımevi, Ankara, 1983, S. 124

¹¹³ Ningirsu, Lagaş kentinin koruyucu tanrısıdır. Şehrin kaderini, zafer ve yenilgi kararını elinde bulundurur. Lagaş kralı Urukagina’ya ünlü kanunlarını yazdırtan tanrı olduğuna inanılmıştır. Nitekim bu kanunların sonunda “Urukagina bu akti Ningirsu ile imzaladı.” denilmektedir. Ninurta ismiyle de anılıp savaş tanrısı olarak tapınılmıştır. Onun, Enlil’in başsavcısı olduğuna inanılırdı. Enlil’in oğlu olan Ningirsu ayrıca verimlilik ve güneş tanrısıdır. İlkbaharın taze güneşini sembolize etmektedir. Ayrıca Ningirsu, Suyu gökten ve yerden ayırarak yeryüzüne şeklini veren tanrı olduğuna inanılır.

savaş arabasının içinde düşmanlara saldırır. Kralın bir elinde orak şeklindeki kılıcı, diğer elinde ise upuzun bir mızrak vardır. Akbabalar Steli'nde araba her ne kadar iki tekerlekli bir taşıt olarak görünse de, Ur Standartı' da olduğu gibi taşıt aslında dört tekerlekli ve üzerinde bir sürücü ve bir savaşçı olmak üzere toplamda iki kişi vardır.

Sümerlerde tekerlekli arabalar sanat eserleri üzerinde tasvir edilecek kadar değer verilen araçlardı. Lagaş kralı ve En-anna-tum'un oğlu Entemena (M.Ö. 2400 civarı) kendisine bir savaş arabası inşa ettirdi adını '*Yabancı ülkelerde yenilmiş düşman askerlerinin ölü bedenlerini, üst üste yığan tanrı Ningirsu'nun arabası*' koydu.¹¹⁴ Sümerlerde savaş arabasına tanrı Ningirsu'nun isminin koyulması, savaş arabasının tanrı ile özdeşleşecek kadar kutsal olduğunu gösterir, bunun yanında '*yabancı ülkelerde yenilmiş düşman askerlerinin ölü bedenlerini üst üste yığmak*' ifadesi ise savaş arabasının militaristik fonksiyonudur. Sümer savaşçılarının gözünde savaş arabaları; odundan yapılmış, dört tekerleği olan ve hayvanlar tarafından çekilen ağır kutular değillerdi; bilakis bu taşıtlar, tanrının gücünü savaş meydanlarında temsil eden ve bu gücü ileten araçlardı. Sümerlerde savaş arabaları tanrıya adanmış taşıtlardı, bu taşıtların gökte tanrılar tarafından da kullanıldığı varsayılırdı, bundan dolayı bunlar tapınak hazinesinin olduğu yerlerde muhafaza edilirlerdi. Sümer devletleri dört tekerlekli taşıtları tanrılar ile özdeşleştirerek bir tanrısal güç arabaya yüklediler ve bu gücü en iyi şekilde kullandılar. Savaş meydanlarında belki de hayatında hiç tekerlekli araba görmemiş bir düşman askerini tek bir ok bile fırlatmadan psikolojik olarak etkilediler. Yukarda anlattığım gibi Sümerlerde savaş meydanlarında kullanılan

¹¹⁴ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S.140

arabaların gücü sadece sembolikti. Gerçekte ise Sümer arabaları hız ve manevra kabiliyetinden yoksun ağır hareket eden hantal taşıtlardı.

Sümer savaş taşıtları zaferin ve asaletin de sembolü olmuşlardır. Sümer sanatında arabanın altına ezilen bir düşman askeri zaferin ve başarının simgesidir. Mari metinlerinde Mari kralı Zimri Lim şu şekilde nasihat alır.

*Efendimiz muazzam asaletini muhafaza etmelidir. Çünkü efendimiz göçebe Hanedanlıların? kralı olduğu kadar Akadların da kralıdır. Bu yüzden efendimiz ata binmemelidir, bunun yerine katırlar (kadanu) tarafından çekilen arabalara binmelidir, bu şekilde hükümdarlık saygınlığını korumalıdır.*¹¹⁵

M.Ö. 2300 – 2000 yılları arasındaki dönem Yeni Sümer Dönemi olarak isimlendirilir. Yeni Sümer Dönemi'nin tarihçiler tarafından en çok tartışılan yönü, bu süre zarfında Sümer şehir devletlerinde dört tekerlekli savaş arabalarının hala kullanımda olup olmadığı sorusudur. Yaklaşık olarak 2144 ile 2124 yılları arasında hüküm sürmüş Lagaş kralı Gudea döneminde yazdırılmış bir metin bu soruya net açıklık getirmektedir. Kral Gudea, tanrı Ningirsu için en iyi seçilmiş malzemeden ve titizlikle bir araba inşa eder.

İyi çoban Gudea (Lagaş Kralı) ... mahzeni üzerindeki mührü kırdı (Girsu şehrinde) tahta kapını sürgüsünü yana attı. Gudea (arabası için) büyük bir özenle tahtaları inceledi. Mes ağacından yapılmış keresteleri yonttu. Khalub ağacından olanları yardı ve bu iki ağacı birleştirdi. (mavi arabası için) arabasını gümüş ve lacivert taş ile süsledi. Arabaya bir sadak astı ve içine ok koydu. Savaşçının eli 'topuz'

¹¹⁵ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S.141

ile çok ilgilendi. Sonra ona bir at/ eşek bağladı. Gudea arabayı Ningirsu'nun en beğendiği tarzda düzenledi ve üstüne onun (Ningirsu'nun) adını yazdı.¹¹⁶

Kral Gudea savaş taşıtını tamamladıktan sonra onu tanrı Ningirsu tapınağına sundu. Gudea'nın yaptığı araba Asur Kralı I. Tukulti-Ninurta'nın (M.Ö. 1233- M.Ö. 1196) Asur'un güneydoğusundaki Kassitlere ve Babillere karşı yaptığı savaşlarda kazandığı zaferleri anlatan Akadça yazılmış Tukulti-Ninurta Destanında da geçer.

'Dağlara boyun eğdiren' adlı savaş arabası

Düşmana korku ve ölüm getirir.

Eşekler tarafından çekilir.

Yedi sivri uçlu topuz, korkunç savaş topuz,

Kuzeyden güneye kadar uzanan dayanılmaz savaş silahları...

Mittu topuzu, hulalu taşından yapılmış aslan başlı silahlar.

Yay (^{gis} ban) ve onun yıldırımlar gibi yağın okları,

Leopard ve aslanlarla süslenmiş sadaklar. (mar)¹¹⁷

Hem kral Gudea'nın taşıtını yapma metninde hem de Tukulti-Ninurta Destanında taşıtın yapım amacı tam olarak belli değildir. Gudea yaptığı taşıtı tanrı Ningirsu'ya sunar, ancak bu taşıtın savaşlarda kullanılıp kullanılmadığı metinlerde ve destanda tam olarak anlaşılmamaktadır. Netlik kazanmayan diğer bir konu ise destanda geçen ve araba üzerindeki savaşçıların düşman askerleri üzerine yıldırımlar gibi serptikleri ok

¹¹⁶ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Newyork: Routledge. 2006. S.143

¹¹⁷ J. W. Hamblin, *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC* Newyork: Routledge. 2006. S.144

ve yayın kullanımıdır. Bilindiği gibi Mezopotamya’da ok, yay ve savaş arabası üçlüsü Geç Bronz Çağ savaş meydanlarına ait bir özelliktir.

Lagaş kralı Gudea’dan sonra Mezopotamya şehir devletlerinden olan Isin’in kralı Ishme- Dagan (M.Ö.1953-M.Ö. 1935) Orta Bronz Çağında, Mezopotamya’da Hava Tanrısı, Tanrıların babası olan Enlil için bir savaş arabasının yapılması için emir vermiştir. Bir ilahide araba ile ilgili satırlar şöyledir:

(Enlil) tüm kayışları bağladı ve (arabanın) ortasında durdu.

Karısı, Anayı (tanrıça) Ninlil’i kucakladı.

Kahraman Nimurta en öne oturdu (sürücü olarak)

Anunnas (tanrılar topluluğu) arkasından yürüdüler.

5.2.1.2. Babil Savaş Arabaları

Babil arabaları ile ilgili bilgiler Babil Devletine ait mühürler üzerindeki tasvirlerden gelir. Ele geçen bir mühür üzerinde M.Ö. IV. Bin yıla kadar eskiye giden ve eşekler tarafından çekilen, elinde balta olan bir adam görülür.¹¹⁸ Babil mühürleri üzerinde tasvir edilen dört tekerlekli arabalar genel olarak tanrı ile özdeşleştirilen arabalardır, yani tasvirler üzerindeki arabaların gerçek sahipleri Babil tanrılarıdır. Tasvirlerdeki arabalarda tanrılar arabaların içinde oturarak ya da ayakta durur vaziyettedirler ve bu arabalar genellikle grifonlar* tarafından çekilmektedir. Babil

¹¹⁸ E. Şahinbaş, *Vazo Resimlerinin Işığında Eskiçağ ’da Akdeniz Dünyasında Araba Tasvirleri ve Arabaların Gelişimi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003, S. 22.

savaş arabalarından bahseden diğer bir kaynak da Nippur'da ele geçen Orta Babil Dönemi belgeleridir. Hangi Kassit kralı döneminde yazdırıldığı tam olarak bilinmeyen bu belgelerde altı ve sekiz ispilitili savaş arabalarının tekerleklerinden detaylı olarak bahsedilmektedir.¹¹⁹

5.2.1.3. Asur Savaş Arabaları

Asur devleti; M.Ö. 2000 yıllarında, başlangıçta Asur şehri ve çevresinde küçük bir devlet iken kral Huşuma (M.Ö. 2000) tarafından kurulmuştur. Takvimler M.Ö. I. binin ilk yarısını gösterdiğinde Asur Devleti; Mısır, Mezopotamya, Elam, Suriye'ye kadar uzanan büyük bir imparatorluk haline gelmiştir.¹²⁰ M.Ö. 612 ve M.Ö. 606 tarihlerinde Bâbil ve Akamenid ittifaklarından önce Asur ve daha sonra da Harran'da aldığı ağır darbelerle tarih sahnesinden çekilmiştir.¹²¹

Eskiçağ' da Yakınoğu'da büyük bir imparatorluk kurmuş olan Asur Devleti, sahip olduğu bu gücü elinden tutmak için merkezi otoriteye çok önem verdi. Sağlam bir merkezi otoritenin yanında, imparatorluk, Orta Asur Döneminde ilk düzenli

¹¹⁹ K. Balkan, "At Kültürü İle İlgili M.Ö. 14. Yüzyılda Nippurda Bulunmuş Akat'ça Metinlerde Terceme Ve İzahı," A.D.T.C.F Dergisi, IX/3, 1951, S. 87.

¹²⁰ H. Sever, "Asur Siyasi Tarihinin Ana Devreleri," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, S.34 s.251-265.

¹²¹ H. Sever, "Asur Siyasi Tarihinin Ana Devreleri," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, S.34 s.251-265.

* Grifon ve ya Griffin: aslan gövdeli ve kartal başlı olan efsanevi yaratık. Bu hayvanın ayakları da pençe şeklinde kartal ayaklarına benzer.

birliklerini kurdu. III. Tiglat-pileser zamanında, birlikler sürekli orduya çevrildi. Sargonidler döneminden itibaren bir imparatorluk haline gelene Asur devleti, bu tarihten sonra Mezopotamya ve Önasya'da dönemimin emperyalist gücü haline gelmiştir. Kayseri Kültepe'de ele geçirilen metinlerinden, Asur ülkesinde çeşitli amaçlar için kullanılan dört ve iki tekerlekli taşıtların varlığından haberdar oluyoruz.¹²²

Asur kralı III. Tiglat-pileser, (M.Ö. 745-727) tahta çıktığı sırada imparatorlukta var olan mevcut karışıklıklara son vermiş, sarsılan devlet otoritesini yeniden güçlendirmiş, orduya takviye ederek güçlendirmiş ve imparatorluğunun sınırlarını düşmanlarına karşı genişletmiştir. Yaptığı reformlarla daha da güçlenen III. Tiglat-pileser, Urartuların hızlı yükselişine bir son vermek istedi ve M.Ö. 743 yılında Urartulara karşı sefere çıktı. Adıyaman yakınlarında Urartu ve Urartuların Geç Hititli müttefiklerini ağır bir yenilgiye uğratan Tiglat-pileser, Urartuların başkenti Tuşpa'ya kadar yürüdü ve ele geçirdiği yerleri yağmaladı.¹²³ Yaptıkları eylemleri yazıtlara kazımdan haz duyan Asurlular; aşağıdaki metinde, yağmaladıkları nesneler arasında arabalardan da bahsetmektedirler.

"Saltanatımın üçüncü yılında Urartu ülkesi kralı Sardur isyan etti. Agusi'nin oğlu Mati-Ilu ile Milid (Malatya) ülkesi (kralı) Sulumal, Gurgı m ülkesi (kralı) Tarhulara, Kummuh ülkesi (kralı) Kustaspi, birbirlerinin kuvvetlerine güvendiler. Beyim (tanrı) Asur'un kuvvet ve kudretine (güvenerek) onlarla savaştım. Onları mağlûp ettim,

¹²² L. G. Gökçek, "Asur Ordusu," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt: 32 S. 54 s. 41-62

¹²³ H. Sever, "Asur Siyasi Tarihinin Ana Devreleri," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, S.34 s.251-265.

*öldürdüm. Dağın uçurum ve dar boğazına onların cesetlerini doldurdum. Arabalarını, sayısız miktarda . . . Aldım. Savaşın ortasında . . . Sardur'un kendi elimle 72.950 kişilik halkını mallarıyla birlikte yakaladım. Sardur canını kurtarmak için geceleyin (savaş alanından) kaçtı ve bir daha görünmedi ülkesinin sınırına kadar onu takip ettim.*¹²⁴

Yine Asur kralı II. Asurnasirpal Atkun, Ushu, Pilazi ve bu bölgede yaklaşık 20 şehri ele geçirdiğini, sonra Dicle ırmağını yüzerek Kudmuh şehrine ulaştığını ve bu şehirde ganimet olarak savaş arabası aldığını anlatmaktadır.¹²⁵

*Fırat nehrini taşkın olduğu bir zamanda, koyun derisinden yapılmış tulumlarla geçtim, Kargamış ülkesine yaklaştım. Hatti ülkesi kralının haracını aldım. Kargamış şehrinin harp arabalarını ve süvarilerini (ve) piyadelerini esir aldım. Bütün ülkelerin kralları huzuruma geldiler (ve) ayaklarına kapandılar.*¹²⁶

M.Ö. 722-705 yılları arasında hüküm süren II. Sargon, Asur ordusunda görev alan atlı süvarinin çok yetersiz ve zayıf olduğunu görmüş ve bu sınıfı güçlendirmeye çalışmıştır. Bunun için II. Sargon'un yaptığı ilk iş Orta Asya steplerinde yakalanan atları satın almak oldu, ikinci işi olarak, II. Sargon zamanında arabalı süvariler küçük bir yay ya da uzun bir mızrak ile silahlandılar ve atlara da zırh giydirildi.¹²⁷ Fakat Asur Devletinin kurulduğu coğrafyanın dağlık olması sebebi ile Asur kralları atlı süvarilerden ve arabalı askerlerden istedikleri verimi tam olarak alamamışlardı, buna rağmen Asurlular, atların bakımı, yetiştirilmesi ve eğitilmesi konusunda son derece gayretli ve sistemli bir çalışma yürüttüler. Orta Asya'dan satın alma yoluyla elde

¹²⁴ P. Rost, *Annaller, Keilschrifttexte Tiglat-Pileasers III.* Leipzig-1893, S. 11

¹²⁵ H. Sever, "Asur Siyasi Tarihinin Ana Devreleri," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, S.34 s.251-265.

¹²⁶ H. Sever, "Asur Siyasi Tarihinin Ana Devreleri," Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi, S.34 s.251-265.

¹²⁷ J. Keegan, *Savaş Sanatı Tarihi*, Çev. Füsun Doruker, Gençlik Yayınları, İstanbul, 1995: S. 137.

edilen atlar ile çevre bölgelere yapılan askeri seferlerde haraç olarak alınan atları ‘muşarkisu’ denilen yüksek rütbeli bir kişi eğitiyordu. ‘muşarkisu’ direk kral tarafında vazifelendiriliyordu ve günde yüz at yetiştiriyordu. Yazılı bir belgede imparatorlukta, bir ay içerisinde toplanmış olan 2911 atın 1840 tanesinin savaş arabalarına, 787 tanesinin süvari kullanımına tahsis edilmiş olduğuna ve 27 tanesinin de damızlık at olarak kullanıldığına dair bilgilere yer alır.¹²⁸

Asur ordusunun merkezini oluşturan zūku šēpē, kitkittu veya kiškattu isimli piyadelerin yanında, kaynaklarda pēthallu veya ša pēthalli şeklinde geçen süvari birlikleri de vardı. Asur ordusunun çeşitli birliklerinde atla çekilen savaş arabaları da mevcuttu ve bu arabalar Asur ordusunun başarısında hiç de azımsanmayacak bir yere sahiptiler.¹²⁹

Savaş arabaları, kuşatma araçları ile birlikte Asur ordusunda da büyük bir önem teşkil etmekte idiler. Yazılı belgelerde ‘narkabtu’ olarak geçen savaş arabaları Asur kralı Arik-den-ili’nin hükümdarlık yıllarından itibaren kullanılmaya başlanılmışlardır. Başlangıçta Asur savaş arabaları iki atla çekilmekte idiler, bunun en güzel örneği Ninurta-Tukulti-Aššur zamanında kalmış bir kabartmadır. Kabartmada mukīl appāti denilen bir sürücünün yanında bir de ellerinde ok atan vaziyette duran bir savaşçı yer alır.¹³⁰ Asur ordusundaki süvari birliklerin gelişmelerine bağlı olarak savaş arabaları da gelişme göstermiş ve zamanla arabaya koşulan at sayısı önce üçe sonra dörde kadar çıkmıştır. Dört atla çekilen arabalarda mürettebat sayısı da dörde çıkmıştır, bu mürettebattan mukīl appāti arabayı sürerken, diğer iki savaşçı ok atmakta

¹²⁸ R. A. Gabriel, *The Ancient World*, London, 2007 S.316

¹²⁹ Dallay S. Foreign Chariotry and Cavalry in the Armies of Tiglath-pileser III and Sargon II.” *Iraq* 47, 1985. S.37.

¹³⁰ T.A Madhloom, *The Chronology of Neo Assyrian Art*, London, 1970 S.49

görevlendirilmişlerdir. Arabada bulunan son kişi de arkadaşlarına elindeki kalkanla koruma sağlamaya çalışmaktadır. Bu sayede bir savaş arabasında her biri farklı görevlerde ustalaşmış bir ekip olduğunu anlamaktayız.¹³¹ Engelsiz bir düz alan Asur savaş arabaları için bulunmaz bir nimet ve zaferin ön koşulu idi. Piyade birliği ve savaş arabalarından oluşan ordu; bu iki kuvvetin iş birliği içinde, uyumlu çalışması ile zaferler kazanıyordu. Savaşta düşmana ilk saldıran birlik savaş arabaları idi, piyade birliği ise arabaların en hassas olduğu yan ve arka taraflarını korumakla meşguldü.¹³² Savaş arabaları çoğu zaman ordu ile beraber hareket ediyordu. Kralın içinde seyahat ettiği araba komuta merkezi olmalıydı. Arabanın çıkamadığı bazı yüksek ve engebeli arazilere de süvariler tarafından bir halat vasıtası ile çekildiği tahmin edilmektedir.¹³³

Asur dört ve iki tekerlekli savaş arabalarının tekerleklerinde, tekerlek merkezden dışa doğru konumlanan sekiz çubuk vardır.¹³⁴ Savaş arabalarında, diğer Önyasya ülkelerinde olduğu gibi tekerlek sayısı 2 tanedir. Tekerlek iskeletleri genellikle ahşap malzemeden yapılmıştır. Ahşaptan yapılmış bu iskeletin yere değen dış parçası, demir, bronz gibi sert madenden yapılan demir halkalarla desteklenmişlerdir. Bu yolla savaş arabaları taşlı ve engebeli arazilerde oluşacak sert darbe ve kırılmalara karşı koruma sağlamıştır.

Eskiçağ uygarlıklarında, güçlü yerleşim yerlerinin kurulması ile birlikte bunların yok edilmesine yönelikte güçlü araçların kullanımı da bir gereklilik olarak doğdu. Dolayısıyla, yüksek surlar ve uçurumlar üzerine kurulan yerleşim yerlerinin başka

¹³¹ S. Pullu, "Antikçağ'da Zırhlı Savaş Makineleri," Assur Ordusunda Tank, Sosyal Bilimler Dergisi/ Cilt: IX, Sayı: 2, Aralık 2007. S.4

¹³² R. A. Gabriel, *The Ancient World*, London, 2007 S.206

¹³³ D. Dawson, *The First Armies*, Ed. John Keegan, London. 2001, S.193

¹³⁴ S. Pullu, "Antikçağ'da Zırhlı Savaş Makineleri," Assur Ordusunda Tank, Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: IX, Sayı: 2, Aralık 2007. S.6

ordular tarafından nasıl alınacağı dönemin kralları ve muzaffer komutanlarını epey düşündürdü. Asur kabartmalarında edindiğimiz bilgiler ışığında Asur ordusunda M.Ö. I. binyılın ilk yarısından itibaren kullanılan bir diğer tekerlekli taşıt ise kuşatma araçlarıdır. Bu taşıtlar III. Tiglatpileser (M.Ö. 746 – 727) ve II. Sargon (M.Ö. 722–705) zamanında şehir kuşatmalarında duvarlarda gedikler açmak için yoğun olarak kullanılmışlardır. Boyutsal olarak bu araçlar 4–6 metre uzunluğunda ve 2–3 metre yüksekliğinde idiler ve dört ile altı tekerleğe sahiptiler. Bu tür savaş taşıtları kuşkusuz çağının “tank”ı olarak adlandırılmış ve kuşatılmış olan şehrin halkına büyük korkular yaşatmışlardır. Yahudiler kendi kaynaklarında Asurluları “*Tanrı’nın sopası*”¹³⁵ olarak isimlendirmişlerdir, ayrıca Eski Ahitte de Asur savaş arabaları ve kuşatma tankları hakkında şu şekilde bahsedilir:

Ezekiel 26: 10 Sayısız atının çıkardığı toz sizi örtecek. Duvarlarında gedik açılmış bir kente girer gibi kent kapılarınızdan girdiğinde, atlıların, tekerleklerin, savaş arabalarının gürültüsünden duvarlarınız sarsılacak.

Ezekiel 26: 11 Atlarının tırnakları bütün sokaklarınızı çiğneyecek. Halkınız kılıçtan geçirilecek, güçlü sütunlarınız devrilecek.

Isaiah 22: 9 Davut Kenti'nin duvarlarında Çok sayıda gedik olduğunu gördünüz, Aşağı Havuz'da su depoladınız.¹³⁶

Asur savaş arabalarının en büyük avantajı açık arazide ve taşsız düz zeminde süvari birliğine olan yardımı idi, zira eğer arazi engebeli olursa bu araçlar çok işlevsiz

¹³⁵ G.W. Lambert, *The Reigns of Assurnasirpal II and Salmaneser III: An Interpretation*, Iraq 1974, S.104.

¹³⁶ Kitab -I Mukaddes. (1997). (Çev.) *Kitab – Mukaddes Şirketi*, İstanbul.

kalıyorlardı. Zamanla süvarilerin atları kullanmaya başlaması ile ordudaki savaş arabası sayısı azaldı ve gittikçe hiç kullanılmamaya başlandı.

5.2.1.4. Urartu Savaş Arabaları

Eskiçağ Yakındoğu’da aynı dönemde hüküm süren tüm devletlerin askeri düzenleri ve savaş meydanlarındaki stratejileri neredeyse aynı olmakla birlikte aralarında çok küçük bölgesel farklar vardı. Asur ve Hitit medeniyetlerinde olduğu gibi Urartu ordusu da iki temel koldan oluşuyordu bunlar piyadeler ve atlı savaş arabaları sınıfıydı. Urartu devletinde savaş taşıtları I.Argiştı devrinden orduda ilk kez kullanılmaya başlanılmış, Kral İşpuini (M.Ö 830-810) ve Minua (Yaklaşık olarak M.Ö. 810-786) dönemlerinde Transkafkasya ve Urumiye gölü güneyindeki topraklara yapılan askeri seferlerde aktif olarak kullanılan savaş arabaları ile zaferler kazanılmıştır.¹³⁷ I. İşpuini ile I. Minua arasındaki karşılıklı yazışmalara arabalardan ve ordunun diğer bölümlerinden hakkında: *İşpuini güçlüydü ve Minua güçlüydü. Orduda 66 savaş arabası, X bin 460 süvari ve 15. 760 piyade (vardı)*¹³⁸ İfadeleri yer alır.

Urartu ordusunda kullanılan savaş arabaları da dönemin diğer devletlerinde olduğu gibi hafiflik, çeviklik ve yüksek manevra kabiliyeti vardı. Kazılardan elde edilen buluntular neticesinde Hitit ve Asur Devletlerinde olduğu gibi Urartular da kullanmış oldukları iki tekerlekli savaş taşıtının kasasını bronz veya deri ile kaplamışlardır. Urartular çeşitli kemer, miğfer ve kalkanlar üzerinde yapmış oldukları sanat

¹³⁷ V. Sevin, *Urartu Devleti, “Arkeoatlas”, S.1, bas. 2, İstanbul,2004, s. 94*

¹³⁸ M. Payne, *Urartu Çivi Yazılı Belgeler Kataloğu*, İstanbul, 2006 s. 36.

eserlerinde savaş arabası da bulunur. Kazı buluntularından I. Argiști 'ye ait bir plaka ile II. Sarduri 'ye ait bir miğfer gösterilebilir.¹³⁹ Urartu savaş taşıtlarının tekerlek ve kasaları küçük olmakla beraber, tekerlekteki ispilit sayısı altı ile sınırlıdır, fakat M.Ö. VII. yüzyıla gelindiğinde Urartu taşıtlarında değişim yaşanır, daha önce iki kişilik mürettebat için tasarlanan küçük kasalar biraz daha büyütülerek üç kişiyi taşıyacak şekilde dizayn edilir. M.Ö. VII. yüzyıl arabalarında değişen tek parça sadece kasa değildir. Kasanın daha büyük yapılması ile birlikte, bu kasayı taşıyacak daha büyük tekerlekler kullanılır.¹⁴⁰ Urartularda önemli zaferler kazanmış başkumandan Kakkadanu Şarruk bir kaynakta bu değişimden şu şekilde bahseder: *Üç kişilik arabalılar iki kişilik arabalılarından daha güçlü oldu. Atların ağzına tunç, demir ya da kemikten gem vuruldu.*¹⁴¹

Savaş sahnelerindeki taşıtlar dikkate alındığında araba üzerinde iki kişi bulunur, bunlardan biri arabayı sürmekle görevli iken, diğeri savaşçıdır ve arabadan düşmana ok fırlatır.¹⁴²

5.2.1.5. Hitit Savaş Arabaları

Hitit tarihine baktığımızda, Hititler'in gücünün temeli, güçlü krallar tarafından önemli savaş teçhizatlarıyla (savaş arabaları, güçlü silahlar) kazanılan zaferler, çok iyi

¹³⁹ R. Çavuşoğlu, „Van Müzesi'nden Urartu Savaş Sahneli At Göğüslük Parçası, *Anadolu Araştırmaları*”, S. XVII-II, Ankara, 2004, s. 70.

¹⁴⁰ E. Özgen, „*The Urartian Chariot Reconsidered: I. Representational Evidence, 9.-7. Centuries B. C.*” *Anatolica X*, Ankara, 1983, s. 118.

¹⁴¹ R. Cabbar, A. Ekşinozlugil, „*Anadolu Uygarlıkları ve Kültürleri II,*” *Focus Dergisi*, İstanbul, 2006, S. 3, s.17.

¹⁴² R. Çavuşoğlu, „*Van Müzesi'nden Urartu Savaş Sahneli At Göğüslük Parçası,*” *Anadolu Araştırmaları*, S. XVII-II, Ankara, 2004, s. 71.

organize edilen askeri güçler ve casusların yardımıyla izlenen zekice stratejilerle birleştirilen savaş zaferlerine dayanmaktadır¹⁴³

Hititlerde kullanılan iki tekerlekli savaş arabaları hiç şüphesiz ordunun en büyük gücünü teşkil ediyorlardı. J. G. Macqueen ‘Hititler ve Hitit Çağında Anadolu’ adlı eserinde Hitit Devletinin kullandığı savaş arabalarının muhtemelen M.Ö 2000- 1500 yılları arasında Hurri kültürü çevresinde geliştiğini ve oradan da Hititlere geçtiğini yazar.¹⁴⁴

MÖ 18. yüzyılda Anadolu'da yaşamış Kuşşara ve Neşa şehirlerinin kralı Anitta zamanından beri Hitit ordusunda savaş arabaları aktif rol oynamaktaydılar. Hitit başkenti Hattuša'da bulunan ve Anitta'nın ağzından anlatılan Hititçe metinlerin birinde arabalarla ilgili şu satırlar geçer: *şehirde 1400 asker bekliyordu. 40 koşum atları, gümüşü ve altını o çekti gitti.*¹⁴⁵

Ayrıca Tunç Çağı'nda Hitit Kralı II. Murşili ile Mira Kuwaliaa (Uşak ili ve çevresi M.Ö. 2. binde) ülkesi kralı Kupanta-Kurunta arasında imzalanan bir antlaşmada ordudaki piyade askerleri ve arabalı savaşçıları hakkında: *Ben Majestem, sana yazarsam: Yaya ve arabalı savaşçıları(ını) öne sür. Ve bana yardım için derhal harekete geç.*¹⁴⁶ İfadeleri geçer.

Hitit metinlerinde savaş arabası ^{GIŠ} GIGIR olarak geçer. ^{GIŠ} ön eki ‘ahşap malzemeden yapılmış’ anlamındadır, GIGIR kelimesi ise ‘atla çekilen araba’ manasındadır. ^{GIŠ} GIGIR taşıtları, savaş gibi ciddi bir uğraşta kullanıldıklarından

¹⁴³ S.Ö. Savaş, *Silahlar: Hitit Tanrılarının Ve Krallarının Gücü II*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2014, 5(2), DOI:10.1501 S.242.

¹⁴⁴ J.G. Macqueen, *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*, Çev. Esra Davutoğlu, Arkadaş Kitapevi Yayınları, Ankara, 2001. S. 63.

¹⁴⁵ S. Alp, *Hitit Çağında Anadolu*, Tübitak Yayınları, Ankara, 2001, S. 55

¹⁴⁶ G. Karauğuz, *Hitit Devletinin Siyasi Antlaşma Metinleri*, Çizgi Kitapevi, Konya, 2001, S.124.

dolayı sağlam malzemelerden yapılmak zorunda idiler ve arabaya koşulan atların iyi yetişmiş olması gerekiyordu. Nitekim bu araçlar sağlamlığı ve hızları savaşın gidişatını belirliyordu. Hititlerin savaşlardaki üstünlükleri bu taşıtlara sahip olmalarında kaynaklanmıyordu, zira Hitit Devleti döneminde hüküm süren tüm devletlerin ordularında savaş arabaları bulunuyordu. Hititlerin başarısı, savaş arabalarının sağladığı yüksek hızı ve manevrayı kendi amaçlarına göre doğru biçimde kullanmalarından kaynaklanıyordu.

Hitit savaş arabalarını kasaları D harfi şeklinde idi ve ahşap hafif malzemelerden yapılıyordu. Geniş bir mil üzerine oturtulan ‘D’ şeklindeki bu kasalar sonradan deri ile kaplanıyorlardı. Kasanın alt kısmından uzatılan bir değneğin her iki tarafına, sırtları, boyunları ve bögürleri pullu zırhlarla korunmuş birer at koşuluyordu. Eldeki verilere göre, bu araba kasalarının bir bölümü veya tamamı beyaz ya da kırmızı renkleri ile dekore edilmişlerdir.¹⁴⁷ Taşıtta Asur arabalarında olduğu gibi üç savaşçı bulunurdu, fakat o dönemde Mısırda savaş arabası olarak kullanılan tekerlekli taşıtlar bir sürücü ve bir savaşçıdan oluşurdu.¹⁴⁸ Savaşçı askerler, boyundan ayak bileklerine kadar uzanan üzeri pul-pul bir ceket giyerler ve miğferli ve zırhlı olurlardı. Ok ve yay taşırlar, kalkanlarla kendilerini korurlardı. Mısırlılar’ın Kadeş Savaşı ile ilgili kabartmalarında Hititler’ in yaklaşık olarak 2 ile 2,4m. uzunlukta bir mızrak ve ayrıca kılıç taşıdıkları anlaşılmaktadır.¹⁴⁹ Mısır ve Hitit savaş taşıtları arasındaki diğer bir farkta tekerleğin konumu idi. İki tekerlekli bir Mısır savaş arabasında tekerlekler arabanın en arkasında

¹⁴⁷ Ö. Sir, “*Hititçe Çivi Yazılı Metinlerde Geçen ‘Arabalar’ Üzerine Bir İnceleme,*” S.3

¹⁴⁸ O.R. Gurney, *Hititler*, Çeviren Pınar Arpaçay, 2001, S. 93

¹⁴⁹ S.Ö. Savaş, “*Silahlar, Hitit Tanrılarının Ve Krallarının Gücü II,*” Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2014, 5(2), DOI:10.1501 S.242

konumlandırılmışlardır, fakat Hitit arabalarında ise tekerlekler ortaya yakın bir yerdedir.

Ele geçen tabletlerden ^{GIŠ} GIGIR dışında, ^{GIŠ} GIGIR ^{MEŠ} diye bilinen ve ‘arabalı savaşçılar’ olarak tecrübe edilen bir araba türü yine mevcuttur. Bir tablette ^{GIŠ} GIGIR ^{MEŠ} arabalı savaşçılarında şu şekilde bahseder: *Appaya ülkesinin ^{GIŠ} GIGIR ^{MEŠ} arabalı savaşçılarını bozguna uğrattım ve Takšaniya şehrinin sığırları ve koyunlarını.*¹⁵⁰

Hititlerin yoğun olarak yaşadıkları yerlerde arkeologlar tarafından yapılan kazılarda bu medeniyete ait çok sayıda savaş arabası kalıntısına ulaşılmıştır. Bu kalıntılardan biri de bugün Gaziantep sınırları içerisinde kalan Kargamış’ta bulunan iki tane kabartmadır. Anadolu Medeniyetler Müzesinde sergilenen bu kabartmalarının üzerinde at koşulu savaş arabaları yer alır. Bu taşıtlar üzerinde yer alan savaşçılar miğfer giymiş ve ellerinde çapraz iki mızrak ile hazır beklemektedirler.¹⁵¹

Kaynaklara göre normal bir Önasya ülkesinin ordusunda 40 adet savaş arabası mevcuttu, fakat bu sayı ilerleyen zamanlarda büyük artışlar gösterdi. Yeni Hitit Krallığı’nın ilk yıllarında bu krallığın toplamda 200 savaş arabasına sahip olduğu yazılı belgelerde geçer.¹⁵² Buna ek olarak, kral Šuppiluliuma döneminde sadece Kizzuwatna şehrinde 100 adet savaş arabası bulunur. Muršili, karşılaştığı düşman safların da 700 arabanın bulunduğu nu anlatır.

Tüm Önasya medeniyetlerine olduğu gibi Hititlerde de savaş meydanlarında asıl önemli olan savaş arabalarının çokluğu değil işlevleri idi. Arabalara bu işlevleri hiç kuşkusuz taşıt üzerinde yer alan ok fırlatıcı savaşçılardan alıyorlardı. Ok atmakla

¹⁵⁰ S.Ö. Savaş, “Birkaç Hitit Kentinin Lokalizasyonu Hakkında,” *Archium Anatolicum*, S.3 s.269

¹⁵¹ A.M. Darga, *Hitit Sanatı*, İstanbul, 1992, S.248

¹⁵² W. J. Hamblin, *Warfare in the Ancient Near East to 1600 BC*, New York, Routledge, 2006. S.303

görevli bu savaş arabası birlikleri, düşmana bir okun ulaşabileceği bir mesafe kadar yaklaşp, sırası ile ve belli aralıklarla düşmana sayısız ok fırlatıyorlardı. Hareket halindeki bir arabadan ok atmak ve düşmanı vurmak büyük oranda yetenek gerektiren bir işti, zira eğer arazi biraz engebeli ve taşlı ise bu okçu savaşçıların hedefi vurma şansları daha da düşüyordu. Fakat kazılarda ele geçirilen parçalı metinlerde tıpkı atlar gibi bu savaşçıların da düzenli eğitimler aldıkları ve eğitimin sonunda yapılan müsabakalarda kendilerini kanıtladıkları ortaya çıkmıştır.

5.2.2. Hitit Ordusundaki Hiyerarşik Düzend Savaş Arabaları

Hitit ordusundaki hiyerarşik düzenle ilgili en kapsamlı çalışmayı ‘The Organisation of the Hittite Military’ adlı doktora tezi ile Richard Henry Beal yapmıştır. Ayrıca Almanya’nın Leipzig ve Berlin Üniversitelerinde Hititoloji, Sümeroloji, arkeoloji, eski Anadolu dilleri ve kültürleri, eski çağ tarihi gibi alanlarda eğitim alan Türkiye’nin ilk Hititolog’u Sedat Alp da Hitit tabletlerini tercüme ederek Hitit askeri terimlerini çözümlemiştir.

Hitit ordusundaki askeri hiyerarşi tam olarak bilinmemekle birlikte, Hitit yazılı kaynaklardan sıralanan rütbe isimleri bize bu konu hakkında az da olsa bilgi verir. Bir Hitit metinde II. Murşili bu rütbeler hakkında şu şekilde yazar: *Babam genç Tuthaliya’yı sıkıştırınca Hattuša’nın (prensleri, komutan)ları binbaşılar, bütün*

*subaylar, babam yanında (oldu)lar.*¹⁵³ Ayrıca ‘*Babamdan yana olan prensler, komutanlar, binbaşılar, subaylar, onlar da o nedenle öldüler.*’¹⁵⁴

Hitit ordusu; onluk, yüzlük ve binlik birliklere bölünmüş ve bu birlikler subaylar komutasına verilmişlerdir. Hitit ordusundaki rütbelere soyluluk derecesine göre dağıtılırdı yani krala yakın biri orduda üst bir makama kolaylıkla yükselebilirdi.¹⁵⁵

Hitit kralı Muwatalli tahtı devraldığında III. Hattuşili’yi ordu kumandanlığına atamıştır. ‘ Ben de kardeşimin huzurunda ordu kumandanı oldum. Kardeşim beni koruma kıtası başkanlığına atadı. Yukarı ülkeyi de yönetimime veriyordu.’¹⁵⁶

Her sene ilkbahardan başlayıp kışa kadar süren Hitit askeri seferlerine büyük Hitit kralı (*šalliš haššuš*, ^dUTU-ŠI) komutanlık ederdi. Hitit kralları ordunun daimi liderleri yani başkomutan idiler. Kral olmamanın en büyük zorluğu muhtemelen ordu ile birlikte ön saflarda çarpışmaktır, fakat Hitit krallarının ölüm riskini göze alıp savaş meydanlarında savaştıklarına dair henüz bir belgeye ulaşılmamıştır.¹⁵⁷ Kraldan sonra hiyerarşi Richard Henry Beal’ e göre şu şekildedir.¹⁵⁸

- Tuhkanti Veliaht Prens
- GAL MEŠEDI Muhafız Kıtasının Başı
- GAL GEŠTİN Şarap Başı “Bir tür General”
- GAL NIMGIR Baş Ordu Müfettişi
- GAL SAGI Baş Saki “Bir tür General”

¹⁵³ S. Alp, *Hitit Çağında Anadolu*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 2001. Ankara, S.128

¹⁵⁴ S. Alp, *Hitit Çağında Anadolu*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 2001. Ankara, S.128

¹⁵⁵ J.G. Macqueen, *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*, Çev. Esra Davutoğlu, 2001. S. 55

¹⁵⁶ S. Alp, *Hitit Çağında Anadolu*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 2001. Ankara, S.128

¹⁵⁷ J. Lorenz, L. Schrakamp, *Hittite Military and Warfare in Insights Into Hittite History And Archaeology*, Paris, Peeters, S.135

¹⁵⁸ R. H. Beal, *Hittite Military Organization, Civilizations of the Ancient Near East*, New York, 1992, S.34

Konumuz Hitit ordusundaki savaş arabaları sınıfı olduğu için yukarıda ismi verilen rütbelere hakkında ayrıntıya girilmeyecektir. Yazılı kaynaklarda edinilen bilgilere göre Hitit ordusunda at ve savaş arabası ile ilgili rütbelere şunlardır:

I. GAL LÚ (MEŠ) IŠ;

Yüksel rütbeli bir komutan olarak orduda görev yapardı. Görevi orduda mevcut olan tüm arabalı savaşçılara komutanlık etmektir. Yetkileri genişti bazen bağımsız bir ordu komutanı gibi hareket ederdi.

I. UGULA LI LÚ .MEŠ IŠ;

Araba üzerindeki savaşçıların yeteneklerinden ve arabaların manevra kabiliyetlerinden sorumlu yüksek rütbeli subaydı. Asıl görevi müfettişlik etmektir. İsmi bin arabalı savaşçıların müfettişi olarak tercüme edilmiştir.

II. GAL UKU . UŠ;

GAL LÚ IŠ la aynı göreve sahipti. Sağ ve sol kanat arabalı savaşçıların başıydı.

III. EN ANŠE . KUR . RA . MEŠ;

Rütbe olarak yukarıda saydıklarımın daha küçüktür. Genel olarak savaş alanını dışında atların nakil ve beslenmesinden mesul idi.

IV. GAL LÚ IŠ KÚ . SIG;

Orduda en iyi savaş arabalarının bulunduğu takımın savaşçıların komutanıydı. Hitit ordusunda ‘Altın Savaş Arabası’ diye tabir edilen bu seçkin gurup, en iyi şekilde yetişmiş at ve savaşçıların yanı sıra, en sağlam arabaları da içinde barındırırdı. III. Hattuşili devrine ait bir Hitit belgesi bu sınıfın mevcudiyetini kanıtlar. Belgeden bu

birlikten şu şekilde bahsedilir: ‘araba savaşşılarını ve altın (seğme) savaş arabası savaşşılarını hepsini ben yönettim.’¹⁵⁹

V. GAL KARTAPPI;

Yüksek rütbeli bir komutandı. Savaş meydanlarında arabayı süren sürücülerin genel eğitiminden sorumlu idi. EN ANŞE . KUR . RA .^{MEŐ} gibi GAL KARTAPPI da savaş alanında bulunmazdı.

VI. GAL^{LÚ} şalaşha

Törenlerde kralın bindiği arabaya eşlik eden kişidir.

VII. ^{LÚ}KARTAPPU

Düşük bir rütbedir arabacı anlamına gelir.

VIII. ^{LÚ}PET-HAL-LUM/LI

Atlı haberci, süvari diye çevrilmiştir.

Hititlerde daimi ordu birlikleri için kullanılan terim UKU.UŐ dur.¹⁶⁰

EN ‘komutan’, EN ERIN ‘askerin büyük komutanı’ manasındadır.

ERÍN.^{MEŐ}/ ERÍN.^{MEŐ} ANŞE.KUR.RA.^{MEŐ}/KARAŐ terimleri normal asker olarak geçer.

5.2.3. Arabaların Savaşı: Kadeş

M.Ö 1296 yılında, bugünkü Humus şehri civarında harâbeleri bulunan antik şehir Kadeş yakınlarında cereyan eden Kadeş Savaşı, savaş arabalarının çokluğuyla, yeni

¹⁵⁹ S. Alp, *Hitit Çağında Anadolu*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 2001. Ankara, S.37

¹⁶⁰ R. H. Beal, *Hittite Military Organization, Civilizations of the Ancient Near East*, New York, S.37

taktikleriyle ve silahları ile içerisinde birçok ilkleri barındıran eski çağın en önemli savaşlarından bir tanesidir.¹⁶¹ Savaşın çıkmasının asıl nedeni Amka ve Amurru toprakları gibi zengin ticari değeri olan topraklara sahip olmaktı. Özellikle Amurru eski dünyanın kavşağıydı. Mısır, M.Ö. 3200 yılları civarında Nil deltasının verimli deltasının çevresinde kurulan feodal yerleşimlerin toplamı olarak ortaya çıkmıştı. Mısır birkaç yüzyıl boyunca büyüdü ve yayıldı, ama komşuları ile barışık bir şekilde yaşadı. Mısırın yürüttüğü bu dış dünyadan kopuk politikanın en büyük dezavantajı, dış dünyadan meydana gelen askeri alandaki teknolojik gelişmelerden Mısırlıların hiçbir şekilde haberdar olmamasıydı. Hurri kökenli Hiksoslar, kuzeyden gelerek Mısırı seksen yıl boyunca işgal ettiler ve bu topraklarda On beşinci Sülaleyi kurdular. Hiksoslar'ın baskısına daha fazla dayanamayan Mısır halkı sonunda isyan etti ve otuza yakın bir özgürlük mücadelesi verdi. Mısır'ın kuzeyden gelen bir kavim tarafından işgal edilmesinin hiç şüphesiz en büyük avantajı Mısırlıların iki kişilik savaş arabaları ile tanışmaları oldu. Ama Mısırlılar bu araba ile tanışmakla yetinmeyip aynı zamanda onu geliştirdiler. Bu gelişme genel olarak üç şekilde oldu ve araba savaşlarında yeni bir çığır açtı. Bu değişimlerin ilki; kuzeyliler arabanın ön tarafında ve tekerlerde savaşırken, Mısırlılar savaşı arabanın arkasına çektiler. Dingil; mümkün olduğunca denge, hız ve manevra yeteneği sağlayabilmek için 1,6 metre kadar uzatıldı. Araba kısmı 1 metre genişliğinde ve 2 metre derinliğinde idi. Arabanın dışı tahtadan yapılmıştı, tutma yeri ise meşe ya da gürgen ağacından yapılmaktaydı. Arabanın döşemesi ise okçunun, dengesini sağlayabilmesi için ya da sarsıntıyı emmesi için esnek deriden ya da özel dokunmuş kumaşlardan yapılmaktaydı. İkincisi, Mısırlılar

¹⁶¹ M. M. Bishop, "The Battle of Kadesh: Part 1 The Disinformation Campaign," Ankara Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi, Mayıs 2001, s. 1

Hiksosların dört dilimlik tekerleklerini altı dilim olarak değiştirdiler, bu ilk başta basit gibi görünen değişiklik çok saha güçlü bir tekerlek demektir. Bu sağlam tekerlek sayesinde bir savaş arabası saatte otuz kilometreye kadar bir hıza çıkabiliyordu. Mısırlıların arabada yaptığı en iyi değişiklik ise, arabadan uzanan ve atları arabaya bağlayan sopanın bir ‘U’ bağlantısı haline getirilmiş olması idi, çünkü bu bağlantı Hitit ve Asur arabalarındaki bağlantıların aksine hareketliydi ve sarsıntıyı fazlası ile emiyordu.

Kadeş Savaşında iki kişilik hafif ve hareketli Mısır arabalarının aksine, Hitit savaş arabaları çok daha büyük ağır ve yavaş araçlardı. Hitit arabalarında dingil taşıyıcı platformun ortasına yerleştirilmişti, buda hızı ve stabiliteyi düşürüyordu, ama üç kişiden oluşan mürettebatı kolaylıkla taşıyabiliyordu. Hitit atları, bu üç kişilik ağır arabaları çekmek için aylarca, hatta yıllarca özel at eğitmeni Kikkuli’nin kitabına bağlı olarak eğitiliyorlardı.

Mısır ordularının başında I. Seti’nin oğlu II. Ramses vardır. II. Ramses tahta 22 yaşında çıktı ve babası gibi savaşçı firavunların yolunda gitmeye karar verdi. Hatta tıpkı 200 yıl önce Mısır İmparatorluğunun ilk kurulduğu yıllardaki savaşçı firavun ataları gibi Ramses, Mısır askeri geleneğinin iki büyük başarısının kendisinde vucud bulduğunu düşünüyordu. Bu başarılardan ilki; Mısırın bir daha asla tehdit edilmemesi, ikincisi ise imparatorluğun sınırlarının Mısır’ın düşmanlarına karşı genişletilmesi idi.

II. Ramses firavun oluşunun beşinci yılında Hititlere karşı bir saldırı başlattı ve ordularını kuzeye yani Gazze kıyılarına yönlendirdi. Ramses ordusunu dört birliğe böldü ve her bir birliği eski Mısır tanrılarının adları ile isimlendirdi. Bunlar Amon, Ra, Ptah, Seth birliklerinden oluşuyordu. Her birlikte toplamda 6 000 kişi vardı

bunların 5000'i piyade 500'ü de iki kişilik arabalardan oluşuyordu, yani 24000 kişilik bir orduya 2000 savaş arabası eşlik ediyordu.

Hititler, Mısırlıların hareket ettiklerini öğrenir öğrenmez hemen 17000 kişilik bir ordu topladılar ve orduyu Hatti'den hareket ettirerek Mısırlıları karşılamaya gönderdiler. Ordunun başında II. Murşili'nin oğlu II. Muwatalli vardı. Hitit ordusundaki 17000 asker, Arzawa, Lukka, Gaška, Pitašša, Dardanaya, Maaša, Kizzuwatna, Karkışa. Karkamış, Kadeş, Ugarit, Halpa, Alše, Mušnatu, Nuhašše gibi vassal ve müttefik Anadolu ve Suriye güçlerinden oluşuyordu.¹⁶² Ayrıca Hitit ordusunda sayıları 3500'e yaklaşan atlı araba birlikleri görev yapıyordu.

Başlangıçta Amon ve Ra birliklerinin başında olan II. Ramses Orontes Nehri dolaylarında, Mısır askerleri tarafından yakalanan iki bedevinin yanlış istihbaratları yüzünden ordusunu tekrar böldü ve sadece Amon birliğine komuta etti. Ptah ve Seth birlikleri de Akdeniz sahilinde çok hızlı hareket eden II. Ramses'i çok geriden takip ediyorlardı. Sadece Amon birliği ile Kadeş yakınlarına kadar gelen ve orada ordusu ile kamp kuran II. Ramses, ikinci defa yanlış istihbaratın kurbanı oldu. Yakalanan iki Hitit casusu, Ra ordusuna saldırı hazırlıkları yapmakta olan Hitit ordusunun yerini eski Kadeş'in arka tarafı olarak tarif etti. Ani ve beklenmedik hareketlerle Ra birliğine saldıran Hitit ordusu, bu birliği kısa bir süre içinde bozguna uğrattı. Ra ordusundan sonra Amon kuvvetlerine de saldıran Hitit askerleri ve savaş arabaları, başlangıçta Amon birliğine karşı iyi başarılar elde ettiler, Fakat savaşın galibi olduklarını zan eden Hitit ordusundaki müttefik kuvvetler, savaşmayı bırakıp Mısır ordusuna ait malları yağmalamaya başladılar. Bundan cesaret alan II. Ramses ordusunu muhafaza etmede

¹⁶² E. Akurgal, *Anadolu Kültür Tarihi*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara 1982, S. 62.

başarılı oldu. Mısır ordusunu gerilerden takip eden Ptah ve Seth bölükleri de en sonunda firavun ordusuna katıldı ve savaşın seyri bir nebze de olsa değişti. Ptah ve Seth orduları arkadan Muwatalli'nin savaş arabalarına saldırdı, ön cephede ise Amon ve Ra birlikleri tekrar saldırı pozisyonuna geçtiler. Savaşın başında muazzam bir fırsat yakalayan Muwatalli bu fırsatı değerlendirmede ve 2000 savaş arabası Mısırlı askerler tarafından kullanılamaz hale getirildi. Savaşın sonunda hem Hitit hem de Mısır tarafı ağır kayıplar verdiler. Her ne kadar Mısırlılar yazılı kaynaklarda II. Ramses'i muzaffer bir komutan olarak gösterecekler de durum hiç böyle değildi. Ramses Kadeş savaşında ordusunun yarısını ve savaş arabalarının çoğunu kaybetti.

Savaş Hitit Krallığının savaştığı en büyük savaş olmasına rağmen Hitit kaynaklarında bu savaştan sadece iki yerde bahsedilir. Bunlardan ilki, IV. Tuthaliya'ya ait olan ve savaşın nedenini belirten bir metin, diğeri III. Hattuşili'nin kendi yazdığı 'anal'dır. *'Kardeşim Mısır'a sefere çıktığında, benim yeniden iskân ettiğim (Gaška) bölgelerden aldığım askerleri ve arabalı savaşçıları Mısır ülkesine, kardeşimin seferine götürdüm... Komuta bendeydi.'*¹⁶³

Fakat Kadeş savaşı hakkında asıl bilgilerin nerdeyse tamamı Mısır kaynaklarından gelmektedir. Mısırlılar Kadeş savaşında kahraman gibi savaşan Ramses'in zaferini tüm ayrıntıları ve ihtişamıyla Ramesseum, Karnak, Luksor, Abydos ve Ebu Simbel gibi tapınakların duvarlarına resmetmişlerdir.¹⁶⁴

¹⁶³ Akurgal, E. Anadolu Kültür Tarihi, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara 1982, S. 44

¹⁶⁴ Akurgal, E. Anadolu Uygarlıkları, Net Yayınları 8. Baskı, İzmir 2003, S.82

SONUÇ

Yakındoğu; genel olarak Akdeniz'in doğusunda bulunan ve içerisinde Önasya dâhil geniş toprak parçalarını barındıran bölgeyi tanımlamak için kullanılır. Mezopotamya ise en kaba anlamı ile Fırat ve Dicle nehirleri arasında kalan bölgeye denir. Daha çok Alman coğrafyacıların, tarihçilerin ve bilim adamlarının kullanmış oldukları Önasya tabiri ise; Kuzey Afrika ülkesi olan Mısır hariç, Anadolu yarımadası, Güney Kafkasya, İran, Mezopotamya bölgelerinin genel adıdır.

İnsanoğlunun tekerlekle olan ilişkisi yaklaşık olarak 5000 yıl öncesine kadar gitmektedir. Verilen bu sayısal değer tahminidir; çünkü bu zamana kadar yapılan bilimsel ve arkeolojik araştırmalar, tekerleğin tam olarak hangi tarihte, nerede ve kimler tarafından icat edildiğini ortaya çıkarmaya yetmemiştir.

Tekerleğin icadı gibi, atların ilk nerede, ne zaman ve kimler tarafından evcilleştirildiği de kesinlik kazanmamıştır. Yapılan araştırmaların neticesinde atın M.Ö. 4000-3500’lerde ilk kez Ukrayna steplerinde ehlileştirildiği ve binildiği varsayılmaktadır.¹⁶⁵ Önceleri daha çok bitkisel besinleri toplamakla yaşamını sürdüren ilk insanlar, alet yapmaya ve kullanmaya başladıktan sonra hayvansal besinlerden de geniş ölçüde faydalanmaya başlamışlardır. Yontma Taş Devri’nden (Paleolitik) itibaren insanlar avladıkları ağır cüsseli hayvanları yaşadıkları mağara ve ağaç kovuklarına götürmek için bu hayvanların altına ağaç kütüklerin koymuşlar ve yükü çekmeye başlamışlardır. Bu kütükler zamanla aşınarak kızaklı taşıtlara dönüşmüştür. Sürekli düşünen ve yeni şeyler icat eden insanoğlu, zamanla bu kızaklı taşıtları tekerleğe dönüştürmüş ve çekme eylemini de kendisinden daha güçlü olan koşum hayvanlarına bırakmıştır. Bu şekilde bir buluşma sağlayan at ve tekerlek, insanlığın ve ilkçağın en büyük ve en önemli buluşu olan tekerlekli araba kavramını ortaya çıkarmıştır.

Genel olarak bir araba; dört veya iki tekerlek üzerinde monte edilmiş bir kasanın koşum takımlar vasıtası ile bir, iki, üç veya daha fazla koşum hayvanı ile çekilmesi sistemidir. Yapılan araştırmalar neticesinde; Önasya’da dört veya iki tekerlekli arabalar sahibinin ölümü üzerine, onunla birlikte gömülecek kadar değer verilen araçlar oldukları ortaya çıkmıştır.¹⁶⁶

Başta yazılı kaynaklar olmak üzere çeşitli materyaller üzerinde betimlenen araba tasvirleri, kaya ve taş kabartmalar, bronz objeler, kalkanlar, miğferler, fildişi objeler,

¹⁶⁵ M. Levine, “*Botai and the Origins of Horse Domestication*,” *Journal of Anthropological Archaeology*, 18, 1999, S.29-35

¹⁶⁶ T.A. Madhloom, *The Chronology of Neo Assyrian Art*, London,1970 S. 7

at gömüleri, çeşitli metal kaplar, mühür baskılar, pişmiş toprak ve bronz araba modelleri dört ve iki tekerlekli arabalar ile ilgili bilgileri oluşturur.

Tarihin nerdeyse her döneminde hayvanlardan çeşitli şekillerde yararlanan insanlar, araba çekiminde de yine çoğunlukla hayvanlardan yararlanmışlardır. Eşek, katır, at, yaban domuzu, geyik, aslan, onager gibi canlılar Eski Önasya ‘da medeniyetlerinde araba çekiminde kullanılan hayvanlardır. Yukarıda saydığımız hayvanlardan başka betimleme ve tasvirlerde az da olsa insanın, özellikle küçük ve kapalı mekânlarda, arabaları çekmede kullandıkları görülür.

Önasya ‘da kullanılan tam teşekküllü bir taşıt; iki ya da dört tekerlek üzerine oturtulmuş bir kasa, koşum hayvanları, koşum kayışları, boyunduruk ve süsleme malzemelerinden oluşur. Koşum takımları boğa, katır, at, eşek gibi hayvanların çekim gücünden en iyi derecede faydalanmasını sağlamak amacı ile yapılan edevatlardır. Koşum takımı; gem, disk, çene bandı, başlık kayışları, yakalık, sorguç, alın bandı, göz süperliği, boyun kayışı, çingirak, göğüs plakası, omuz süsü pendaltlarından gibi parçalardan oluşur. Önasya medeniyetlerinde kullanılan koşum takımları daha çok kabartmalar üzerindeki tasvirlerde görülür, ancak tasvirlerin çok küçük boyutlu olmasından ötürü koşum takımlarının detaylı şekilleri ortaya çıkmaz.

Eski Önasya medeniyetlerinde kullanılmış olan dört ve iki tekerlekli taşıtların taşıt aksamaları ile koşum takımları ahşap, deri, gibi maddelerden ya da çoğunlukla altın, gümüş, kurşun, bronz ve demir gibi metallerden yapılmışlardır. Taşıt aksamaları ile koşum takımlarını süslemede ise deri ya da kumaşlardan yararlanılmıştır. Metalden yapılan parçalar genellikle dökme ya da dövme tekniği ile yapılmışlardır. Ahşap parçalar ise birbirleri ile ya da arabanın diğer parçaları ile metal çiviler vasıtası ile monte edilmişlerdir.

Önasya ülkelerinde savaşlarda ganimet olarak alınan arabalar; Sümerlerden başlayarak başta sivil ve askeri amaçlarla kullanılmışlardır. Sivil amaçlı arabalar; yük ve insan taşımanın yanında saray gibi küçük mekânlarda sarayları ısıtmak amaçlı da kullanılmışlardır. Tüm bunlara ek olarak dört tekerlekli arabalar; Urartu ve Hitit uygarlıklarında ölen kişiyi, yerleşim yerlerinden uzakta bulunan mezarlıklara taşımada gibi kutsal görevlerde de kullanılmışlardır. Kıbrıs ve Roma devletinde görülen araba yarışları Önasya ülkelerinde görülmez. Askeri amaçlı kullanılan arabalar; dört tekerlekli bir arabanın öndeki iki tekerleğin çıkarılması ile oluşan iki tekerlekli arabalarıdır. Savaş arabalarının tarihi Sümerlere kadar geriye gider. Sümer devletinin en bilinen şehri olan Ur'da e yapılan kazılar sonucunda kral mezarlarında ele geçirilen ve bilim adamlarının 'Ur Standartı' dediği eserin bir yüzünde Sümer kralı ve aynı elbiseleri giymiş silahlı askerler, savaş arabaları ile sefere giderlerken resmedilmişlerdir.¹⁶⁷ Yakındoğu ve Önasya'da savaş meydanlarına kullanılan taşıtlar av törenlerinde de kullanılmış, av için ayrı bir taşıt yapılmamıştır. Kendi dönemlerinin 'tankı' olarak ifade edilen savaş arabaları Önasya ve Yakındoğu savaş meydanlarına yeni bir ivme kazandırmış ve neredeyse savaş konseptini değiştirmiştir. Savaş meydanlarında hız, çeviklik ve yüksek manevra hareketleri ile öne çıkan savaş arabaları, savaşların kaderlerini belirleyen en büyük etkenlerden biri olmuştur. Asur, Babil, Hitit ve Urartu'da ülkelerinde kullanılan savaş arabaları arasında şekilsel ve işlevsel olarak çok az fark vardır.

¹⁶⁷N. Field, *Bronz Age War Chariots*, Orsprey Publishing, 2006, S.4

KAYNAKÇA

- AKURGAL, E. *Anadolu Kültür Tarihi*, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 1982.
- AKURGAL, E. *Anadolu Uygarlıkları*, Net Yayınları 8. Baskı, İzmir, 2003.
- ALP, S. *Beitrage Zur Erforschung Des Hethitischen Tempels, Kultanlagen Im Lichte Der Keilschrift texte Neu Deutungen*, Ankara, 1993.
- ALP, S. *Hitit Çağında Anadolu*, Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ankara, 2001.
- ARIKAN, Y. “Hitit metinlerinde Geçen ^{munus}zintuhu ve ^{lüz}zinhuru görevlileri”, *Archium Anatolicum* 5. 2002.
- BARNETT, R. D. FALKNER, M. *The Sculptures of Assur-Nasir-Apli, II (883-859 B.C.) Tighlath Pileser III (745-727 B.C.) Esarhaddon (681-669 B.C.) from the Central and South-West Palaces at Nimrud*, London, 1962.

- BEAL, R. H. *The Organization of the Hittite Military, Civilizations of the Ancient Near East*, New York, 1992.
- BATMAZ, A. *Urartu Krallığı'nın II. Rusa Dönemindeki Tarihi ve Kültürü*. İzmir, 2003. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- BAŞAK, O. *Taş Çağı'ndan Tunç Çağı'na Anadolu'da Maden Sanatının Gelişimi Ve Kullanımı*, Van, 2004.
- BELLİ, O. *Urartular, Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi C. 1*. 1982.
- BELLİ, O. *Van Gölü'nün Güneyindeki Maden Yataklarının Mezopotamya İçin Önemi, Uluslararası Assiyoroloji Kongresi XXXIV, İstanbul, 1987*.
- BİSHOP, M. M. *The Battle of Kadesh: Part 1 The Disinformation Campaign*, "Ankara Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi". 2001.
- CABBAR, R.- EKŞİNOZLUGİL, A. *Anadolu Uygarlıkları ve Kültürleri II*, "Focus Dergisi", S. 3. İstanbul, 2006.
- CEYLAN, A. *Van Müzesi'nde Bulunan Urartu Bronz Çıngırakları*, "Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Bilimleri Araştırma Dergisi" Sayı: 26, Erzurum, 2000.
- CROUWEL, J. H. *Chariot and Other Vehicles in Iron Age Greece*, Amsterdam, 1992.
- ÇAVUŞOĞLU, R. *Van Müzesi'nden Urartu Taşıt Aksamaları*, 28. AST, İstanbul, 2010.
- ÇAVUŞOĞLU, R. *Van Müzesi'nden Urartu Savaş Sahneli At Göğüslük Parçası*, "Anadolu Araştırmaları", S. XVII-II, Ankara, 2004.
- ÇAVUŞOĞLU, R. *Unique Urartian Belt in the Van Museum*, Van 2005.

- ÇİLİNGİROĞLU, A. *Urartu ve Kuzey Suriye Siyasal ve Kültürel İlişkiler*, Ege Üniversitesi Basımevi, İzmir, 1984.
- ÇİLİNGİROĞLU, A. *Urartu Tarihi*, İzmir, 1994.
- ÇİLİNGİROĞLU, A. *Van-Dilkaya Höyüğü Kazıları*, 1985, 8. KST 1, Ankara, 1986.
- COLE, S.M. *Land Transport Without Wheels Roads and Bridges, A History of Technology, I, From Early Times to Fall of Ancient Empires*, Oxford, 1967.
- DARGA, A.M. *Hitit Sanatı*, Akbank Kültür ve Sanat Kitapları, İstanbul, 1992.
- DALLAY S. *Foreign Chariotry and Cavalry in the Armies of Tiglath-pileser III and Sargon II.*” Iraq 47. 1985.
- DAWSON, D. *The First Armies*, Ed. John Keegan, London, 2001.
- DERİN, Z. *Demir Çağ’da Doğu Anadolu’da Ölü Gömme Gelenekleri*, İzmir. 1993. (Basılmamış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- DÖNMEZ, S. *Hitit Döneminde Anadolu’da Değişim Aracı Olarak Kullanılan Madenler*, Ankara, 2013. (Ankara Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi)
- FALKENSTEIN, A. *Archaische Texte aus Uruk*, New York, 1936.
- FIELD, N. *Bronz Age War Chariots*, Orsprey Publishing, Oxford, 2006.
- FORRER, E. *Reallexion der Assyriologie I.* ed. Michael P. Streck, 2005.
- GABRIEL R. A. *The Ancient World*, London, 2007.
- GÖKÇE, B. *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı’nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011. (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).
- GÖKÇEK, L. G. *Asur Ordusu*, “Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi”, Ankara.

- GURNEY, O.R. *Hititler*, Çeviren Pınar Arpaçay, Dost Kitapevi Yayınları, Ankara, 2001.
- GÜNDÜZ, S. M.Ö. I. *Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000. (Ankara Üniversitesi, Basılmamış Doktora Tezi).
- HAMBLIN, J. W. *Warfare In the Ancient Near East to 1600 BC*. Routledge, Newyork, 2006.
- KARAUĞUZ, G. *Hitit Devletinin Siyasi Antlaşma Metinleri*, Çizgi Kitapevi, Konya, 2001.
- Karageorgehis, V. *Salamis In Cyprus: Homeric Hellenistic and Roman*, Great Britain, 1969.
- KEEGAN J. *Savaş Sanatı Tarihi*, Çev. Füsun Doruker, Gençlik Yayınları, İstanbul, 1995.
- KINAL, F. *Eski Mezopotamya Tarihi*, T.T.K Basımevi, Ankara, 1983.
- KİTAB -I MUKADDES. (Çev.) Kitabı – Mukaddes Şirketi, İstanbul. 1997.
- KLEISS, W. *Urartian and Achaemenian Tower Temples*, JNES 26/4. 1967.
- KÜMMEL, H.M.: *Ersatzrituale für den hethitischen König*, StBoT 3, Wiesbaden, 1967.
- LAMBERT, G.W. *The Reigns of Assurnasirpal II and Salmaneser III: An Interpretation*, Iraq, 36. 1974.
- LEVINE, M. *Botai and the Origins of Horse Domestication*, “Journal Of Anthropological Archaeology” 18. 1999.
- LITTAUER, M. A. - CROUWEL, J. H. *Selected Writings on Chariots, Other Early Vehicles, Riding and Harness*: “American Oriental Society”, Boston, 2003.

- LITTAUER, M.A. - CROUWELL, J. H. *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leiden, 1979.
- LITTAUER, M.A. - CROUWEL, J. H. *Chariots with Y-Poles in Ancient Near East*, *Archäologischer Anzeiger*, 1977.
- LITTAUER, M.A.-CROUWEL, J. H. *Ancient Iranian Horse Helmets*, “Iranica Antiqua” XIX, 1984.
- LORENZ, J. -SCHRAKAMP, I. *Hittite Military and Warfare in Insights into Hittite History and Archaeology*, Peeters, Paris, 2004.
- MACQUEEN, J.G. *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*, Çev. Esra Davutoğlu. Arkadaş Kitapevi Yayınları, Ankara, 2001.
- MADHLOOM, T.A. *The Chronology of Neo Assyrian Art*, London, 1970.
- MERHAV, R. *Chariot and Horse Fittings: chariot accessories. Urartu: Metal Working Center in the First Millennium B.C.E.* Jerusalem, 1991.
- MOOREY, P. S. *The Emergence of the Light, Horse-Drawn Chariot in the Near-East, c. 2000 – 1500 B.C.*, “World Archaeology”, vol. 18, no 2. 1986.
- MÜLLER, K. T. *Das assyrische Ritual Texte zum assyrischen Königsritual*, „Mitteilungen der Vorderasiatischen Ägyptischen Gesellschaft“ 1937.
- OATES, J. *Babil*, Ankara, 2004.
- ÖZÇELİK, N. *İlk Çağ Tarihi ve Uygarlığı*, 3. Bas., Nobel Yayınları, Ankara, 2006.
- ÖZGEN, E. *The Urartian Chariot Reconsidered: I. Representational Evidence*, 9.-7. Centuries B. C. “Anatolica” X, Ankara, 1983.
- ÖZGEN, E. *The Urartian Collection at the University Museum: the Urartian Armour*, Pensilvania, 1979.
- PAYNE, M. *Urartu Çivi Yazılı Belgeler Kataloğu*, İstanbul. 2006.

- PIGGOT, S. *The Earliest Wheeled Vehicles and the Caucasian Evidence*, PPS XXXIV. 1968:
- PIGGOT, S. “*The Earliest Wheeled Vehicles and the Caucasian Evidence*”, Proceedings of the Prehistoric Society XXXIV, 1968.
- PIOTROVSKİJ, B. B. *Urartu Dini*, “Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi” 1965.
- PIOTROVSKİJ, B.B. *Karmir Blur-III, Archeologiceskie Raskopki von Armenii*, No.5, Erevan, 1952.
- ROST, P. *Annaller, Keilschrifttexte Tiglat-Pileers III*. Leipzig, 1893.
- PULLU, S. *Antikçağ ‘da Zırhlı Savaş Makineleri: Assur Ordusunda Tank*, “Sosyal Bilimler Dergisi”, 2007.
- ROAF, M. *Atlaslı Büyük Uygarlıklar Ansiklopedisi, Mezopotamya ve Eski Yakındoğu*, İstanbul, 1996.
- RUSSEL, J. M *Sennacherib’s Palace without Rival at Nineveh*, Chicago, 1991.
- SAİD, E. *Oryantalizm (Doğubilim), Sömürgeciliğin Keşif Kolu*, Pınar Yayınları, İstanbul, 1982.
- SAVAŞ, S.Ö. *Silahlar, “Hitit Tanrılarının Ve Krallarının Gücü” II*, “Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi”, 2014.
- SCHAUENSEE, M.D. *Horse Gear From Hasanlu*, “Expedition” vol. 31. 1989.
- SEİDL U. *Bronzekunst Urartus*, Mainz Amı Rhein, 2004.
- SEVER, H. *Asur Siyasi Tarihinin Ana Devreleri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt: IX.
- SEVİN, V. *Asur ve Urartu at Koşum Takımları Üzerine Bir Not*, AN.AR. VI. 1978.

- SEVİN, V. “*Doruktaki Uygarlık Urartu*”, National Geographic Dergisi, İstanbul, 2007.
- SEVİN, V. *Urartu Devleti*, Arkeoatlas S.1 bas. 2, İstanbul, 2004.
- SİR, Ö. “*Hititçe Çivi Yazılı Metinlerde Geçen ‘Arabalar’ Üzerine Bir İnceleme*.”
- SİNGER, I. *The Hittite KILAM Festival, Part I*, Wiesbaden, 1984.
- ŞAHİNBAŞ, E. *Vazo Resimlerinin Işığında Eskiçağ ’da Akdeniz Dünyasında Araba Tasvirleri ve Arabaların Gelişimi*, (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2003.
- THIEME, P. *The “Aryan” Gods in the Mitanni Treaties*, *Journal of the American Oriental Society*, 1960.
- ÜNAL, A. *Eski Anadolu’da At, Hititçe Kikkuli At Eğitimi Metinleri Ve ‘Tavlaya Çekmek’le İlgili Teknik Bir Ayrıntı*, Çorum Kültür Sanat sayı.2
- ÜNAL, A. *Hititçe Çok Dilli El Sözlüğü I-II*, Hamburg, 2007.
- WALDBAUM, J.C. *The First Archaeological Appearance of Iron and the Transition to the Iron Age, The Coming of the Age of Iron*, Yale University Press, New Hawen and London, 1980.
- YILDIRIM, R. *Urartu At Gemleri ve Kültürel İlişkiler*, Belleten, 1987.



ELEKTRONİK KAYNAKLAR

<http://www.archives.upenn.edu/> (University of Pennsylvania)

<http://global.britannica.com/biography/Leonard-Woolley>.

<http://www.tdk.gov.tr>.

<http://arthis> <http://arkeokur.tumblr.com>

toryworlds.org/every-day-things-2/

https://galeri7.uludagsozluk.com/289/hitit-devleti-savaarabalar_331117.jpg

http://www.arkeolojidunyasi.com/anadolu_uygarliklari/hititler.html,

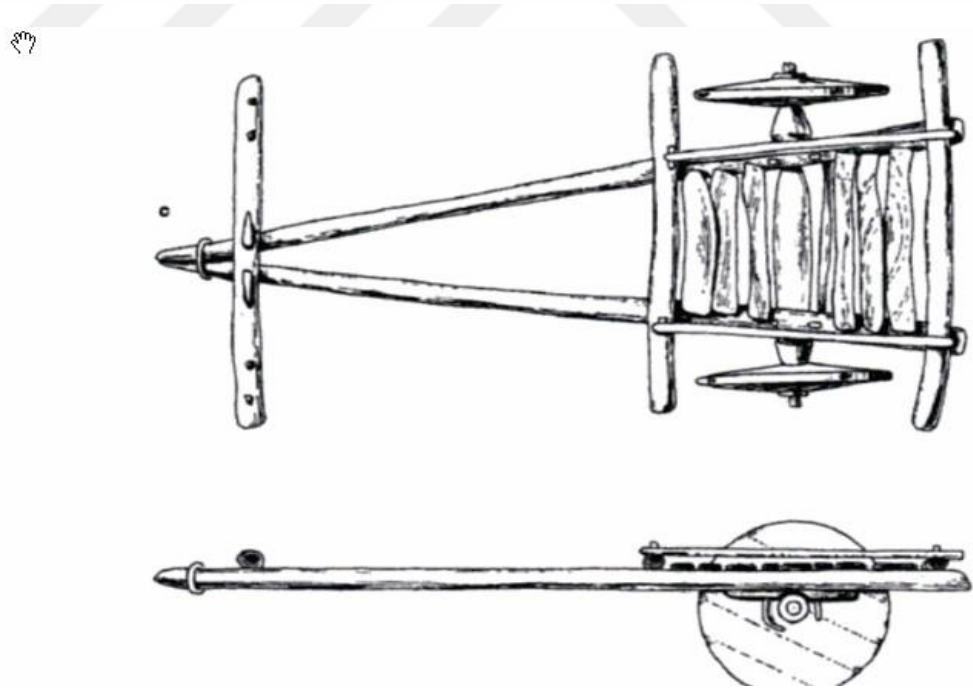
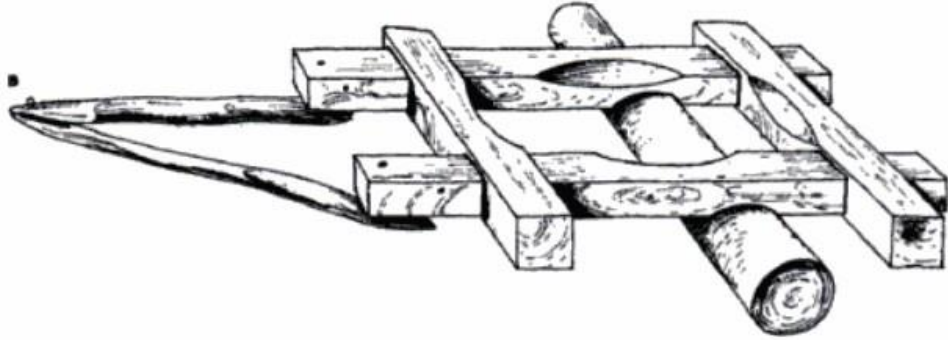
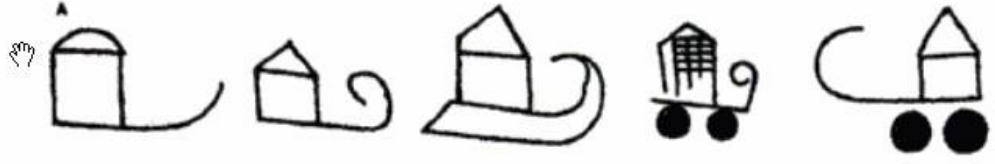
http://38.media.tumblr.com/tumblr_m3z31btedh1r0nx58.jpg

<http://arkeokur.tumblr.com>

<http://sumeriansshakespeare.com>

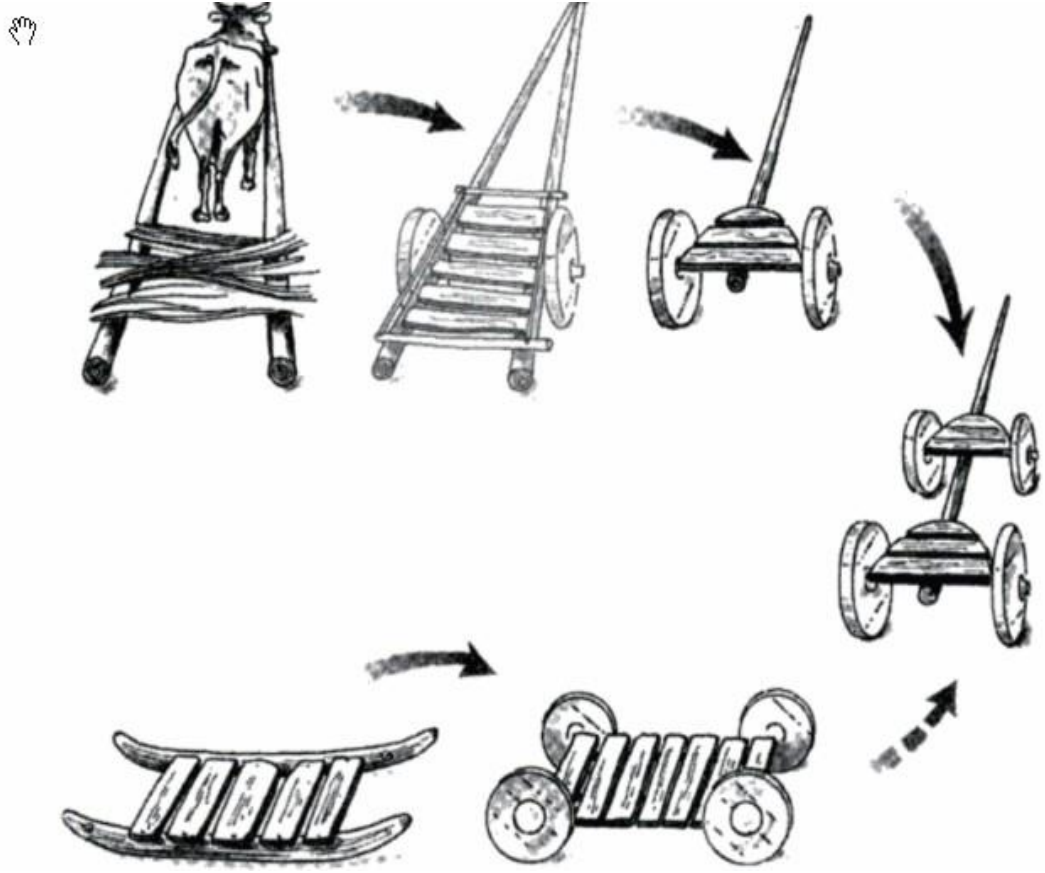


RESİMLER, LEVHALAR VE ÇİZİMLER



Şekil: 1 Yükün Altına Koyulmuş Bir Kütük ve Tekerlekler

M. A Littauer, J.H. Crouwel, *Selected Writings on Chariots, Other Early Vehicles, Riding and Harness*: "American Oriental Society", 2003 S. 17



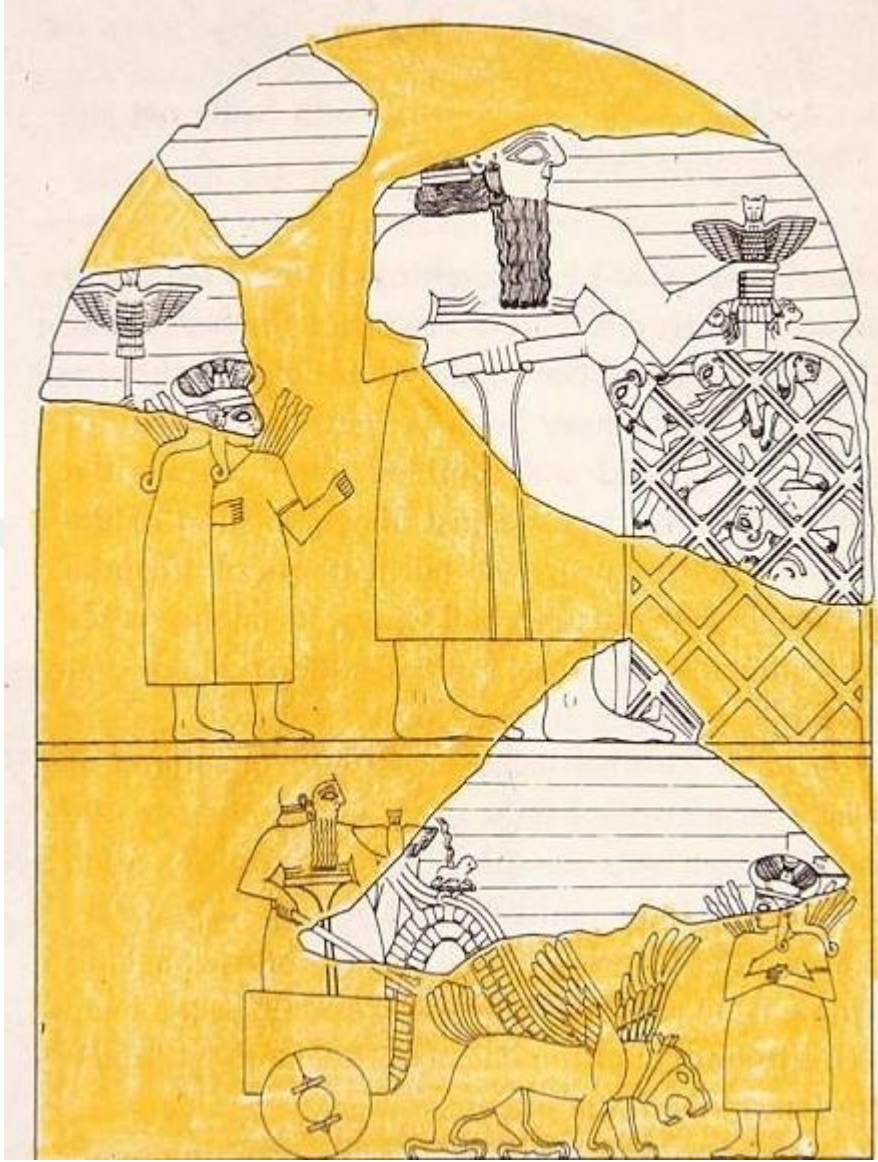
Şekil: 2 Tekerlekli Taşıtların Oluşumu ve Evreler

M. A. Littauer, J.H. Crouwel, *Selected Writings on Chariots, Other Early Vehicles, Riding and Harness*: "American Oriental Society", 2003 S. 17, 2003 S. 19



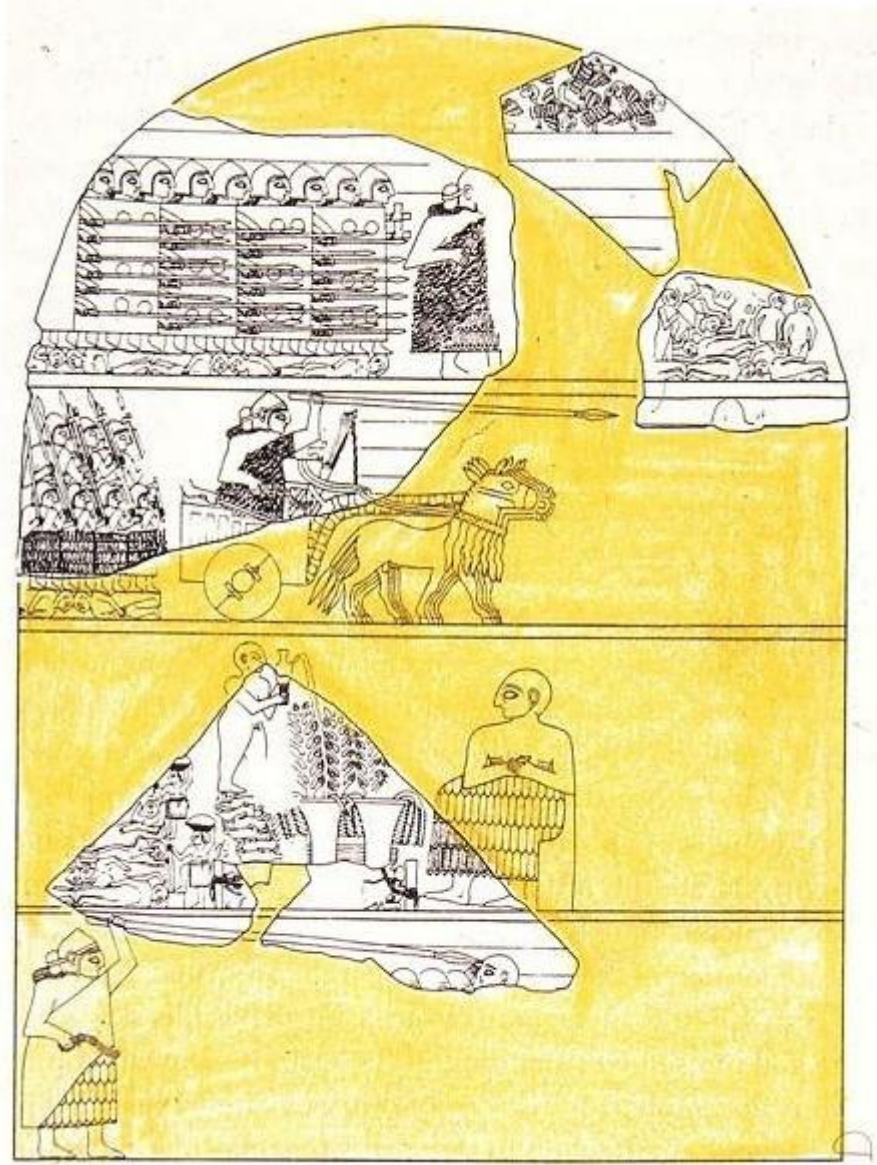
Şekil: 3 Ur Standardı: Dört Tekerlekli Savaş Arabası ve Sümer Askerleri

<http://arthistoryworlds.org/every-day-things-2/>



Şekil: 4 Akbabalar Steli. Ön yüzü

<http://sumerianshakespeare.com>



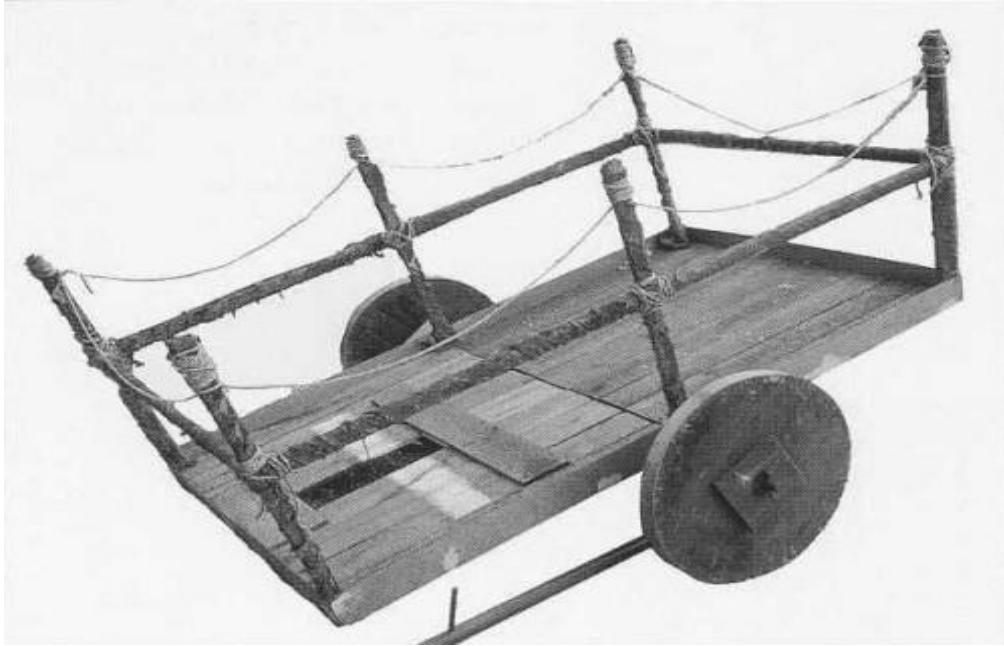
Şekil: 5 Akbabalar Steli. Arka yüzü

<http://sumerianshakespeare.com>

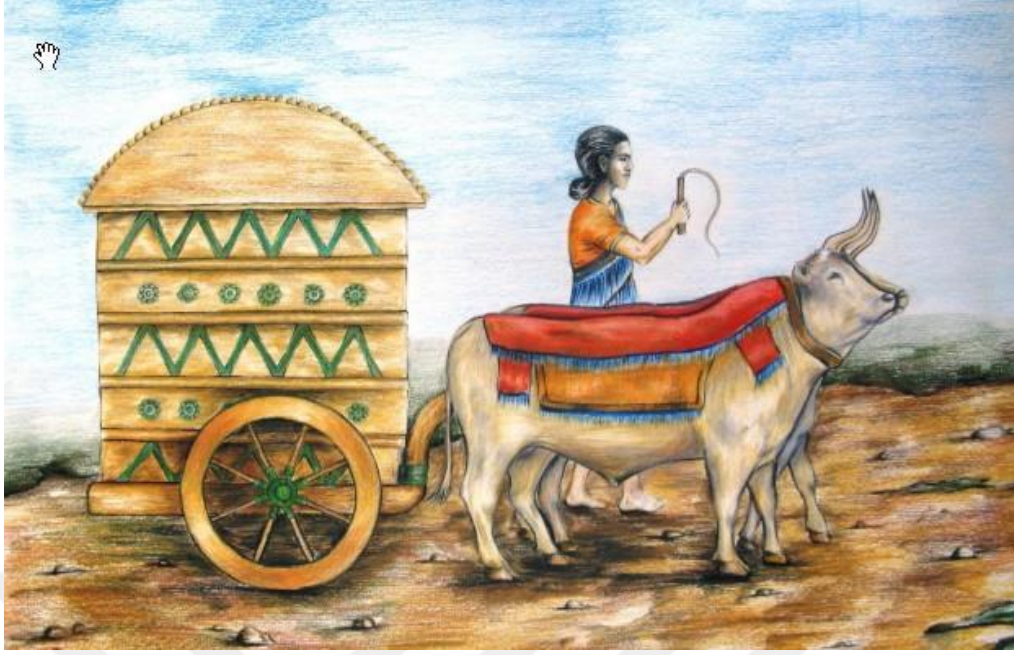


Şekil: 6 İnsanlar Tarafından Çekilen Dört Tekerlekli Bir Taşıt.

B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.455 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).



Şekil: 7 Aslına Uyarlanmış Bir Yük Arabası



Şekil: 8 Boğalar Tarafında Çekilen İki Tekerlekli Bir Yük Taşıtı

B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.456 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

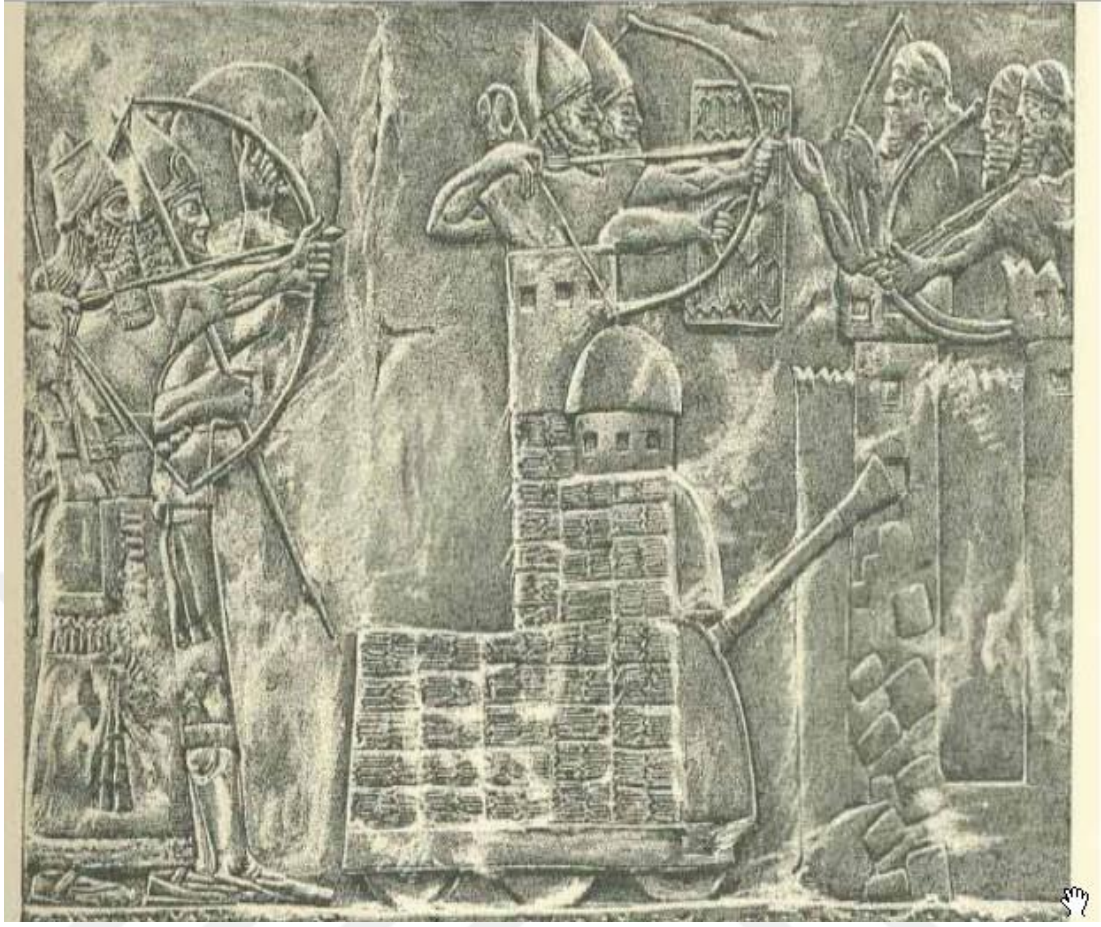
Sümer savaş arabası





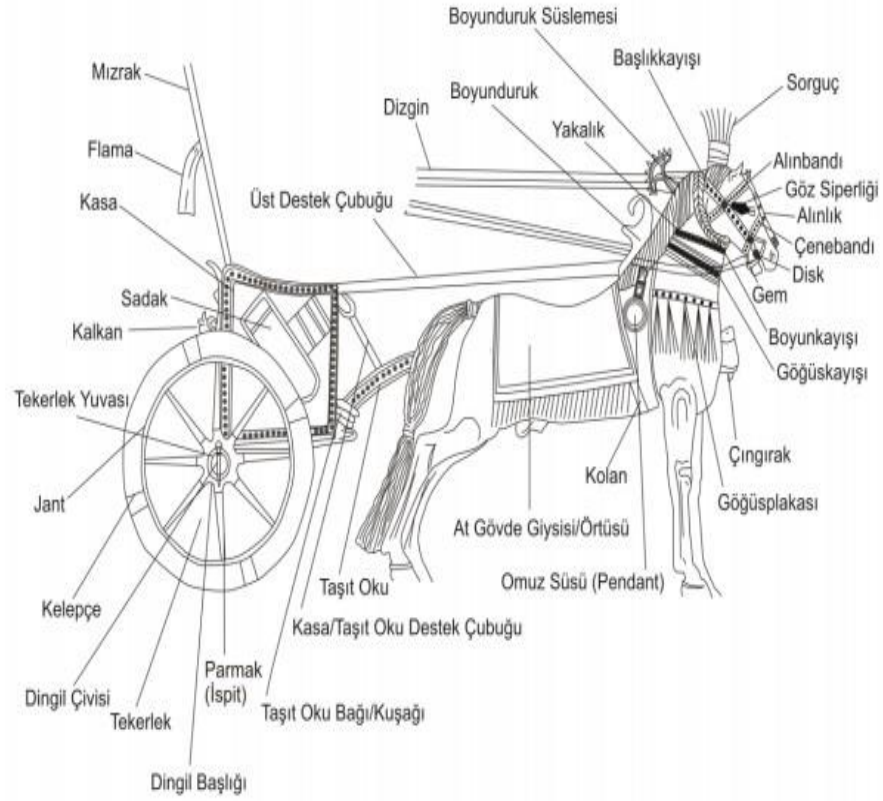
Şekil: 9 İki Tekerlekli Ve Dört Atla Çekilen Bir Savaş Arabası

<http://arkeokur.tumblr.com>



Şekil: 10 Asur Devleti Dönemine Ait Şehir Kuşatmalarında Kullanılan Altı Tekerlekli Bir Taşıt.

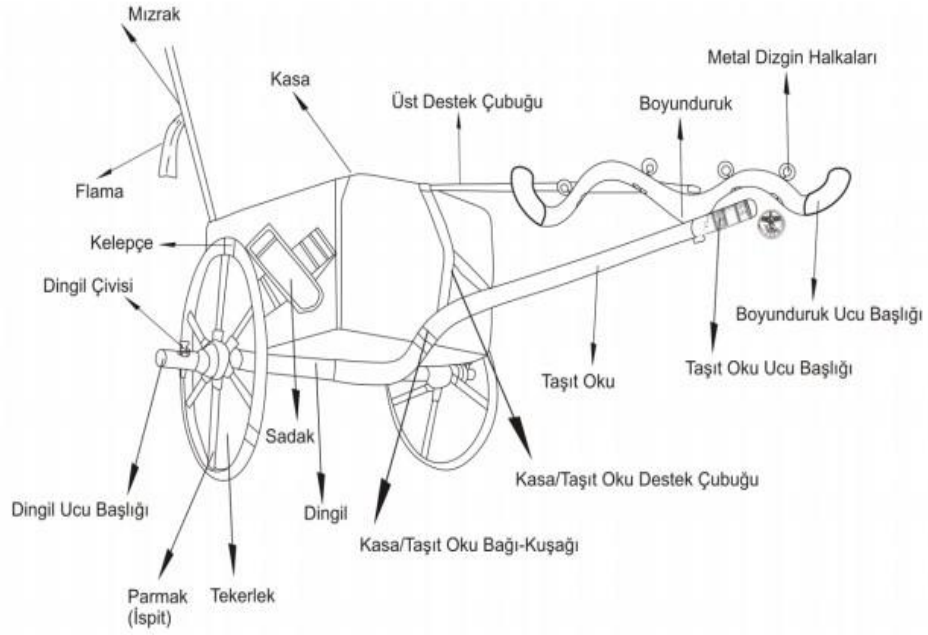
S Pullu, *Antikçağ 'da Zırhlı Savaş Makineleri: Assur Ordusunda Tank*, "Sosyal Bilimler Dergisi"/ Cilt: IX, Sayı: 2, Aralık 2007. S.12



Şekil: 11 Araba Aksam ve Koşum Takımları

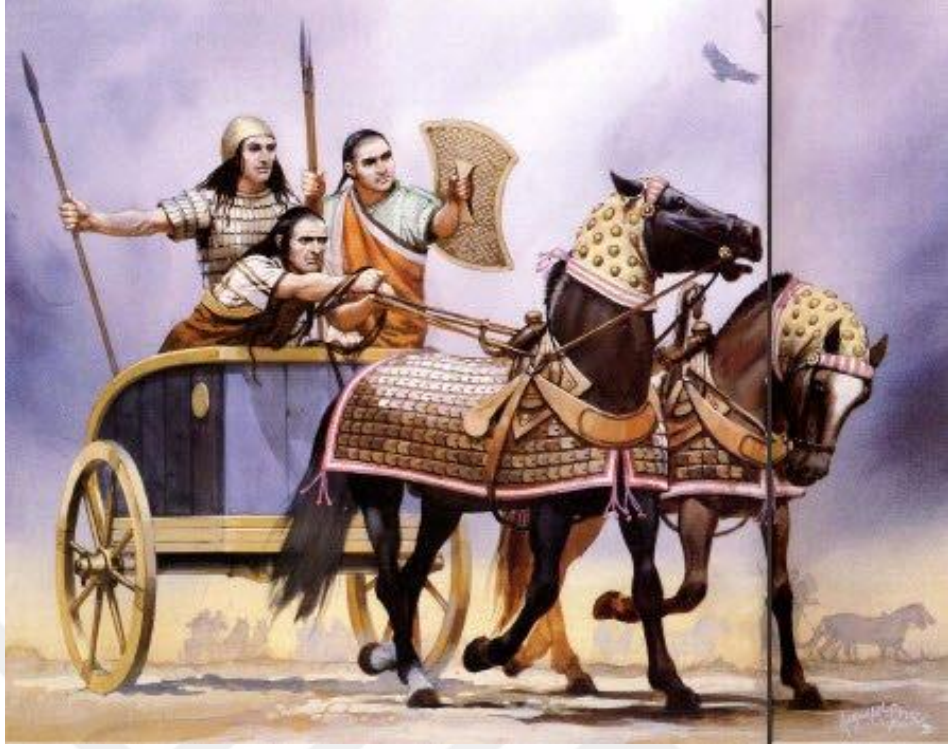
B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.461 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

7



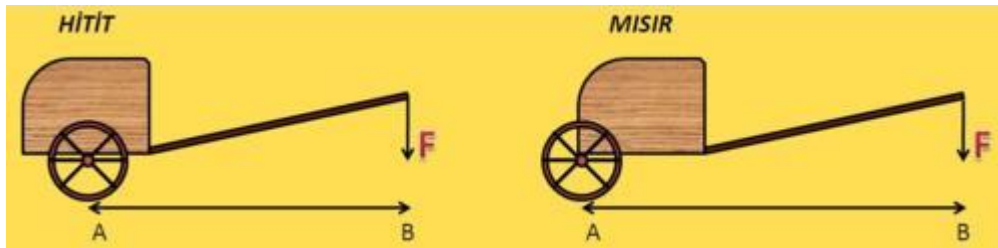
Şekil: 12 İki Tekerlekli Bir Savaş Arabası Ve Aksamları

B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.467 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).



Şekil: 13 İki Tekerlekli Hitit Savaş Arabası, Sürücü ve İki Asker

https://galeri7.uludagsozluk.com/289/hitit-devleti-sava%C5%9F-arabalar%C4%B1_331117.jpg



Şekil: 14 Hitit Ve Mısır Savaş Arabalarında Tekerleğin Yeri



Şekil: 15 Mısır Devletine Ait İki Tekerlekli Bir Savaş veya Av Arabası

http://www.arkeolojidunyasi.com/anadolu_uygarliklari/hititler.html,



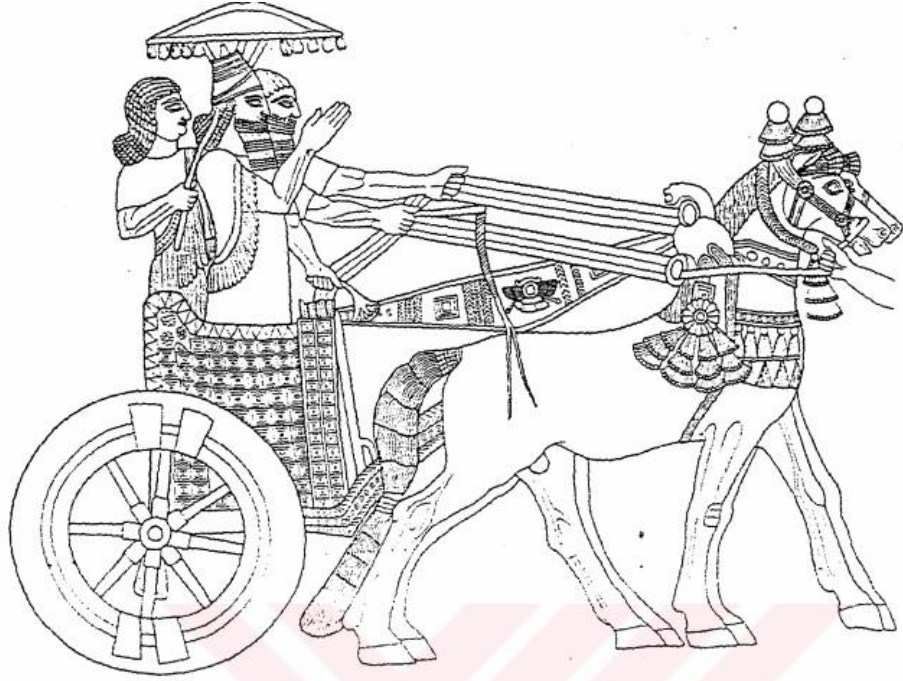
Şekil: 16 Kadeş Savaşı Temsili

http://38.media.tumblr.com/tumblr_m3z31btedh1r0nx58.jpg



Şekil: 11 Arslantepe’de Bulunan Bir Levha. Hafif Bir Savaş Arabasında Bir Avcı ve Araba Sürücüsü.

R. D. Barnett, M. Falkner, *The Sculptures of Asur-Nasir-Apli, II (883-859 B.C.) TighlathPileser III (745-727 B.C.) Esarhaddon (681-669 B.C.) from the Central and South-West Palaces at Nimrud, London, 1962.*



Şekil: 11 III. Tiglath-Pileser Döneminde Kalma Bir Levha Üzerinde Savaş Arabası

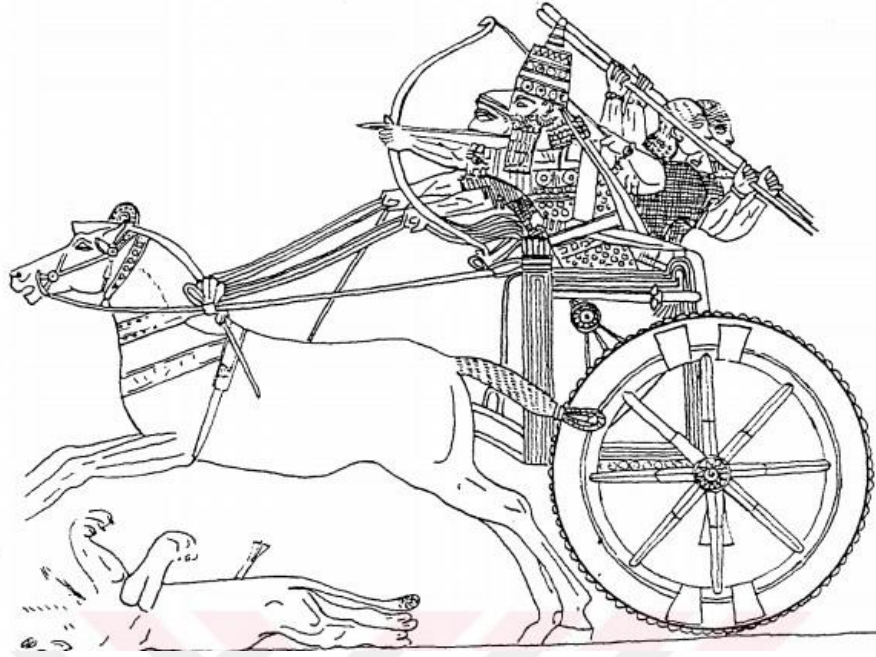
S. Gündüz, *M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S.479, (basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).



Şekil: 17 Bir Asur Savaş Arabası ve Ok İle Vurulan Bir Asker

T.A. Madhloom, *The Chronology of Neo Assyrian Art*, London, 1970 S. 255.

57



Şekil: 18 Ninive Asurbanipal M.Ö 655- 630 Taş Kabartması ve Avlanan Bir Arslan.

T.A. Madhloom, *The Chronology of Neo Assyrian Art*, London, 1970 S. 255.

58

TANRI	İNSAN	HAYVAN	KARİŞİK YARATIK

Şekil: 19 Araba Aksamı Ve Koşum Takımları Üzerinde Çizilen Figürler

BİTKİSEL VE GEOMETRİK MOTİFLER				SEMBOLLER	

Şekil: 20 Araba Aksamı Ve Koşum Takımları Üzerinde Çizilen Figürler 2

B. Gökçe, *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı'nda Tekerlekli Taşıtlar*, Van, 2011, S.460-461 (Basılmamış Doktora Tezi, Van Yüzüncüyıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü).

3





Şekil: 21 Van Müzesinde Bulunan At ingirakları

A. Ceylan, *Van Müzesi' nde Bulunan Urartu Bronz ingirakları*, “Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Bilimleri Araştırma Dergisi”, Sayı: 26, Erzurum, 2000.

3



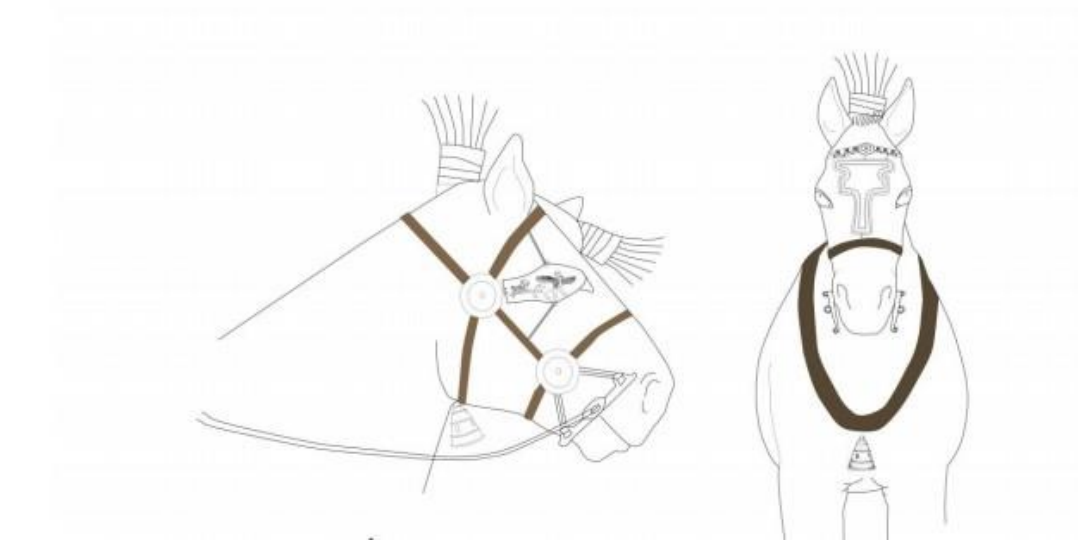
3

1

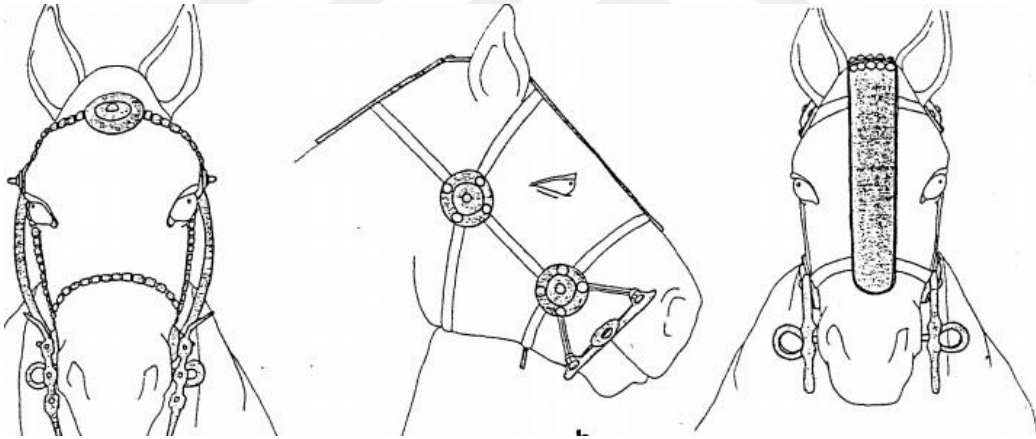


Şekil: 22 Urartu Devletine Ait At Göğüs Plakası

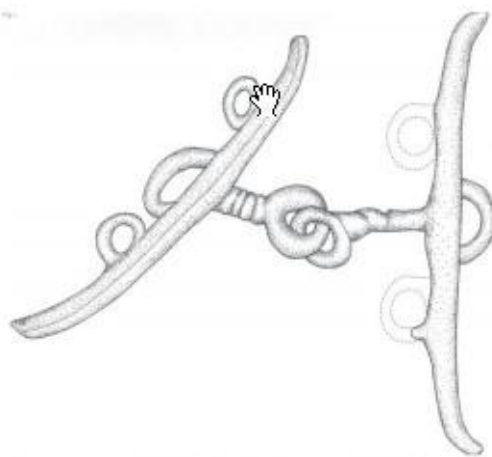
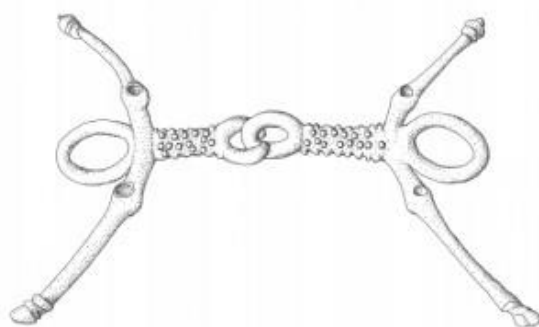
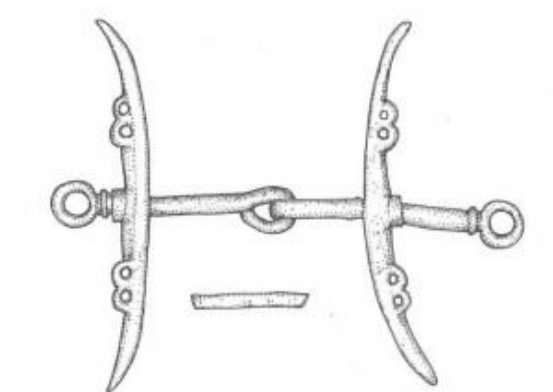
R. Çavuşoğlu, *Van Müzesi'nden Urartu Taşıt Aksamaları*, 28. AST, İstanbul, 2010



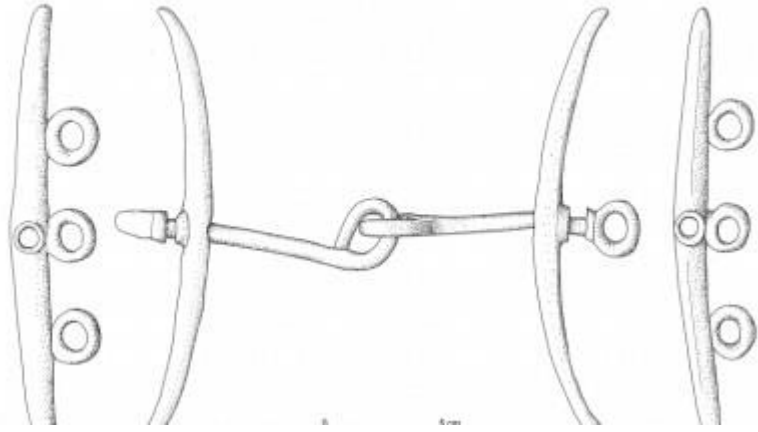
Şekil: 23 At Göz Siperlikleri, Yüz Kayışları ve Sorguçlar



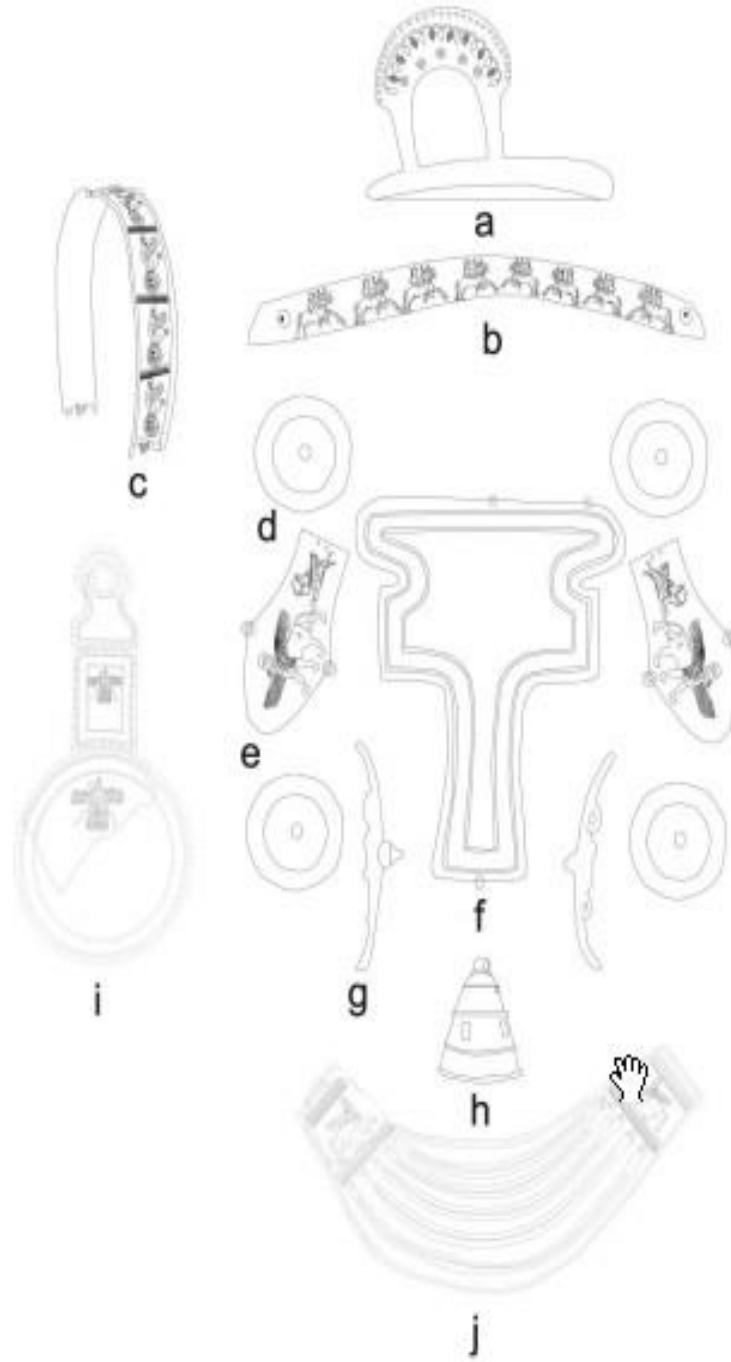
Şekil: 24 Koruma Veya Süs Amaçlı Takılan At Alınlıkları



32



R. Yıldırım. *Urartu At Gemleri*, *Belleten Sayı: 200 Cilt: LI*, Ankara, 1987, 442-467.



Şekil: 25 Koşum Takımlarının Diziliş Sırası



Şekil: 26 Önasya Kazılarında Ele Geçmiş Boyunduruk Ucu Başlıkları

R. Merhav, *Chariot and Horse Fittings: chariot accessories. Urartu: Metal Working Center in the First Millennium B.C.E.* 1991



Şekil: 27 Metalden Yapılmış Boyunduruk Süslemeleri

R. Merhav, *Chariot and Horse Fittings: chariot accessories. Urartu: Metal Working Center in the First Millennium B.C.E.* 1991



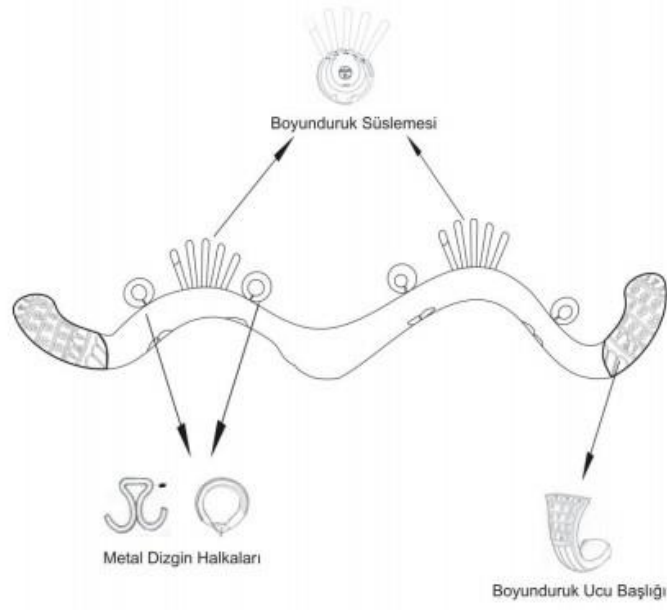
Şekil: 28 Kazılarda Ele Geçirilen Metal Dizgin Halkaları

L.Seidl. *Bronzekunst Urartus*, Mainz Am Rhein, 2004.



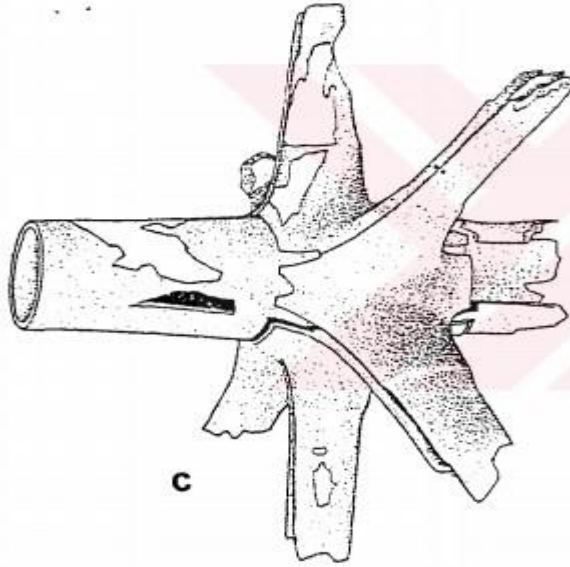
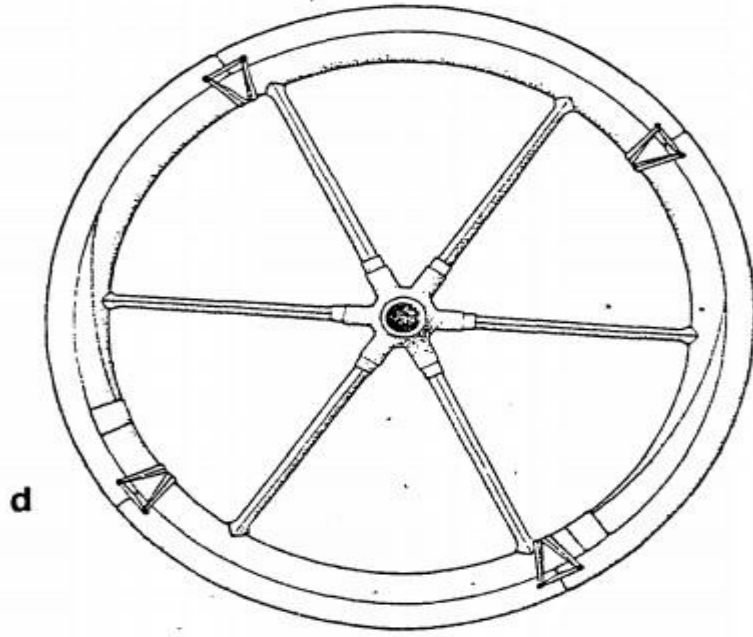
Şekil: 29 Dingil Çivileri

Seidl U. *Bronzekunst Urartus*, Mainz Am Rhein, 2004.



şekil: 30 Boyunduruk şubuğu ve Diğer Parçaların Boyunduruk zerindeki Yerleri

S. Gündüz, *M.. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar*, Ankara, 2000, S.474, (basılmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).



Şekil: 31 Geç Hitit Dönemine Ait Beş Çubuklu Bir Tekerlek ve parçası

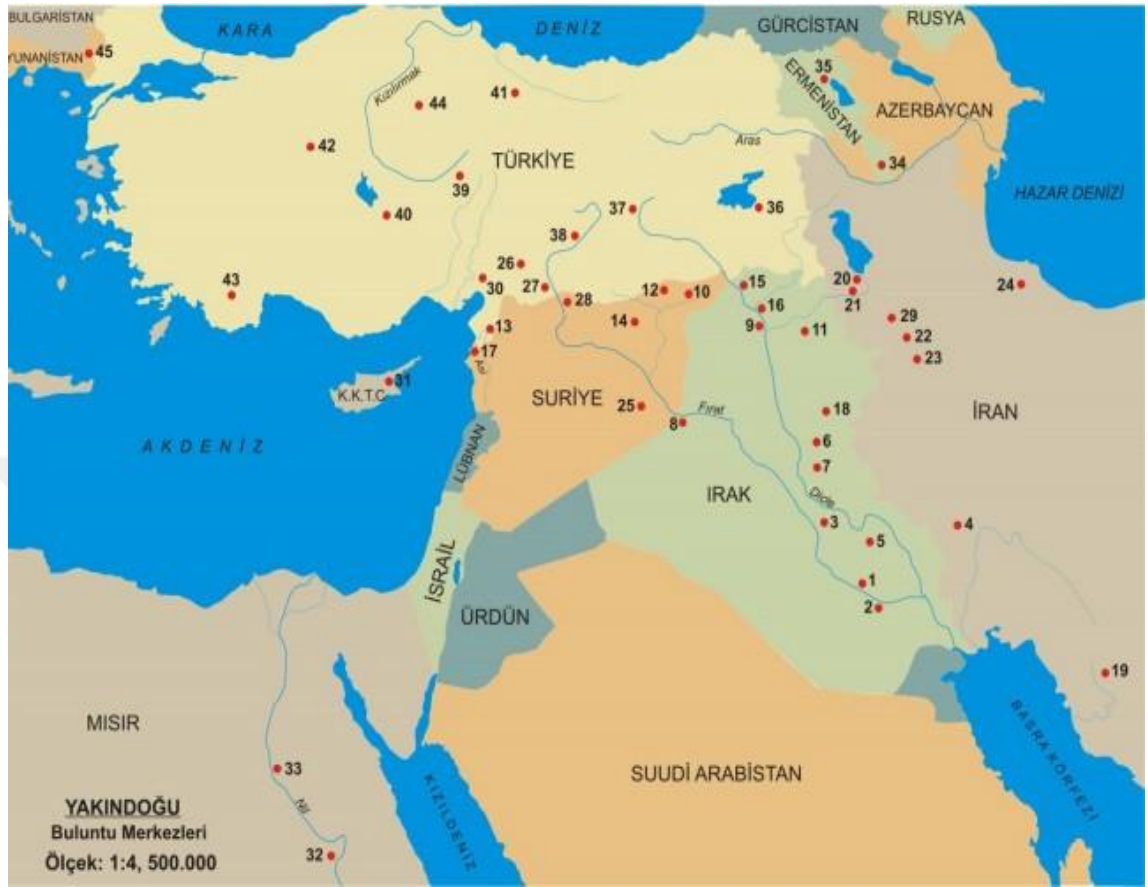
M. A. Littauer, J.H. Crouwel, *Selected Writings on Chariots, Other Early Vehicles, Riding and Harness*, "American Oriental Society", 2003 S. 258

HARİTALAR

Harita: 1 Dönemin Büyük Güçlerini Gösteren Yakındoğu Haritası



Harita: 2 Yakındoğu’da Taşıit Aksamları Ve Koşum Takımları Buluntu Merkezleri



HARİTADA GÖSTERİLEN YERLERİN ADLARI

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 1- Uruk | 26- Sakçagözü |
| 2- Ur | 27- Karkamış |
| 3- Kish | 28- Tell Barsip |
| 4- Elam (Susa) | 29- Ziwiye |
| 5- Al-Hiba (Lağaş) | 30- Zincirli (Sam'al) |
| 6- Tell Ashmar | 31- Salamis |
| 7- Tell Agrap | 32- Thebes/Theben |
| 8- Mari | 33- Tell Amarna |
| 9- Assur | 34- Syunik |
| 10- Tell Brak | 35- Lchasan |
| 11- Nuzi | 36- Dilcaya |
| 12- Chagar Bazar | 37- Norşuntepe |
| 13- Tell Açana (Alalah) | 38- Arslantepe |
| 14- Tell Beydar | 39- Kültepe |
| 15- Ninive | 40- Acemhöyük |
| 16- Nimrud | 41- Maşathöyük |
| 17- Ugarit | 42- Gordion |
| 18- Tell Madhur | 43- Karataş-Semayük |
| 19- Persepolis | 44- Boğazköy/Osmankaya |
| 20- Hasanlu | 45- Samos |
| 21- Dinkha Tepe | |
| 22- Godin Tepe | |
| 23- Tepe Gilan | |
| 24- Marlık | |
| 25- Tell Taya | |

Harita: 3 Hitit Devleti ve Yayılım Alanı



Harita: 4 Urartu Devleti Haritası



8. Harita: Frigler, Lidyalılar, Urartular

ÖZGEÇMİŞ

1. **Adı Soyadı** : Metin Demirci
2. **Doğum Tarihi ve Yeri** : 01.10.1988/ Erzurum
3. **Adresi** : Erhanlar Mah. Cumhuriyet Cad. No: 11
Karaçoban /Erzurum/ Türkiye.
4. **E-Mail** : metindemirci4@gmail.com
5. **Telefon** : 0542 842 42 25

01.10.1988 tarihinde Erzurum'un Karaçoban ilçesinde doğdu. İlkokulu İsmet İnönü İlkokulu'nda ve liseyi de 16.06.2007 tarihinde Karaçoban Lisesi'nde bitirdi. 06.09.2007 tarihinde Orta Doğu Teknik Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümüne kayıt oldu. 24.06.2013 tarihinde bu fakülteden mezun oldu. 05. 09. 2013 tarihinde Ankara Üniversitesi Tarih Bölümü Eskiçağ Tarihi anabilim dalından kabul aldı ve hala Ankara Üniversitesi Tarih Bölümü Eskiçağ Tarihi anabilim dalında yüksek lisans yapıyor.