

**YENİ ASSUR KRALLIĞI'NDA İKİ TEKERLEKLİ YÜK TAŞITLARI<sup>1</sup>****Esra ÇİFTÇİ<sup>2</sup>****Özet**

Yeni Assur Krallığı, M.Ö. 1000-612 tarihlerinde tüm Aşağı ve Yukarı Mezopotamya, Batı İran, Suriye, Doğu Akdeniz ve hatta Anadolu'ya, Çukurova ve Toroslar'a değin egemen olmuş güçlü bir imparatorluktur. Yeni Assur Devleti'nde önemli bir yeri olduğunu düşündüğümüz iki tekerlekli yük taşıtları ile ilgili bilgilerimiz çoğunlukla dönemin kabartmaları ve fildişi eserleri ile nadiren de olsa yazılı metinlerine dayanmaktadır. Nitekim bu çalışmada, görsel sanatlar ve yazılı metinler ışığında Yeni Assur Krallığı'nda iki tekerlekli yük taşıtları incelenmiştir. Arkeolojik verilerden iki tekerlekli yük taşıtlarının Yeni Assur toplumunun krali, askeri ve sivil yaşamlarında çeşitli amaçlar için kullanıldığı anlaşılmaktadır. Krali yaşamlarında kralın bir yerden başka yere taşınmasında bu taşıtlar kullanılmıştır. Askeri yaşamlarında esir kadın ve çocuklar ile ganimetlerin sevkiyatında iki tekerlekli yük taşıtlarından faydalanılmıştır. Sivil yaşamlarında ise kereste, kazan gibi materyallerin taşınmasında bu taşıtlardan istifade edilmiştir. Bu taşıtlarda çekici olarak çoğunlukla öküzler ve nadiren de olsa haremağaları ile köleler kullanılmıştır. Haremağaları krali amaçlı kullanılan taşıtlarda çekici olarak kullanılmıştır. Öküzler askeri amaçlı taşıtlara koşulmuştur. Kölelerden ise gündelik hayatta kullanılan iki tekerlekli yük taşıtlarında çekici olarak faydalanılmıştır. Keza bu taşıtların tek bir zanaatçı ürünü olmadığı marangozcu, derici ve metal ustalarının ortak ürünü olduğu da söylenebilir.

**Anahtar Kelimeler:** Yeni Assur, İki Tekerlekli Yük Taşıtı, Urartu, Kasa.

210

**CARTS IN NEO-ASSYRIAN KINGDOM****Abstract**

Neo-Assyrian Kingdom is a powerful empire that dominated all Lower and Upper Mesopotamia, West Iran, Syria, Eastern Mediterranean and even Anatolia till Cilician Plain and Taurus Mountains in 1000-612 B.C. Our information about carts that we think they had a significant place in Neo-Assyrian State mostly depend on reliefs of the period and ivory works and rarely written texts. Hence, the carts in Neo-Assyrian Kingdom have been examined in the light of visual arts and written texts. It is understood by archaeological data that the carts were used for various purposes in royal, military and civil life of Neo-Assyrian society. In their military life, the carts were benefited for transferring captured women and children and booties. In their civil life, these vehicles were benefited for carrying materials such as timber, cauldron. Mostly oxen and rarely eunuchs and slaves were used as vehicle pullers in these vehicles. The eunuchs were used in the vehicles that were used for royal purposes. The oxes were harnessed to the vehicles for military purpose. The slaves were benefited as pullers for the carts used in daily life. Therewithal, it can be also said that these vehicles were not product of only one craftsman but also joint product of carpenter, leatherman and metal masters.

**Keywords:** Neo-Assyria, Carts, Urartu, Body.

**Özgün Araştırma / Original Article**

<sup>1</sup> Bu makale, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Bölümünde tamamlamış olduğum "Yeni Assur Krallığı'nda Yük Taşıtları" adlı Yüksek Lisans Tezinden üretilmiştir.

<sup>2</sup> Sorumlu yazar/Corresponding Author: Arkeolog, TÜRKİYE, email: ciftciesra65@gmail.com

## 1. GİRİŞ

İki tekerlekli yük taşıtları; daima iki tekerlekli olup sabit yükler, malzemeler veya oturan insanları taşımak için kullanılan araçlardır (Littauer ve Crouwel 1979: 4). Bu tip taşıtlar Yakındoğu'da çeşitli uygarlıkların hem görsel sanatlarına hem de yazılı kaynaklarına yansımıştır. Arkeolojik verilerden bu taşıtların uygarlıkların krali, sivil, askeri yaşamında insan, malzeme (kereste, halat, taş, ganimet vs.) ve cenaze taşıma gibi çeşitli amaçlar için kullanılmak üzere üretildiği bilinmektedir (Littauer ve Crouwel 1979: 4; Anlağan 1998: 61; Ateşlier 2002: 77). Nitekim Yakındoğu'da iki tekerlekli yük taşıtlarına dair en erken veri Ermenistan'da M.Ö. 2000'lere tarihlenen Jamani Us'da kaya yüzeyine işlenmiş iki betimlemeden bilinmektedir (Littauer 2002: 116, Figs. 20-21). Ayrıca Kıbrıs'da Salamis gömülerinde orijinal taşıt kalıntıları arasında iki tekerlekli yük taşıtları da bulunmuştur (Karageorghis 1967: 118 vdd.). Yine Kıbrıs'da M.Ö. 7-6 yüzyıla ait üstü tente ile kapatılmış pişmiş topraktan iki tekerlekli yük taşıdı modeli de ele geçmiştir (Littauer ve Crouwel 1979: 143). Ayrıca iki tekerlekli yük taşıtları M.Ö. 1600-1000 döneminde II. Ramses (M.Ö. 1302-1212) Dönemi Mısır kabartmasında işlenmiş betimlemeler ile Transkafkasya'da Lchashen kurganlarından gelen taşıt kalıntılarında da bilinir (Littauer ve Crouwel 1979: 74, dipnot 9). Demir Çağın önemli uygarlıklarından Urartu Krallığı'na ait iki kemer parçası üzerinde iki tekerlekli yük taşıtları resmedilmiştir (Anlağan 1998: 61; Seidl 2004: 141, Abb. 99). Bu verilerin yanı sıra iki tekerlekli yük taşıtlarını Daskyleion Satraplık bölgesinde bulunmuş olan Pers etkili mezar stellerinde (Bakır 2001: 174), Elmalı Karaburun II Tümülüsü mezar odasının güney duvarı (Mellink 1971: 250-255, Pl. 54, Fig. 21), Ağlayan Kadınlar Lahdi'nin kapağında (Ateşlier 2002: 77), Uşak Çivril'de Çeçtepe kaya kabartmasında (Fıratlı 1970: 121-122, Res. 159) işlenmiş tasvirlerden de bilmekteyiz.

M.Ö. I. binde Demir Çağ'ın önemli güçlerinden biri olan Yeni Assur Krallığı'na ait çeşitli merkezlerde (Kalhu, Ninive, Dur-şarrukin ve Balawat gibi) yapılan çalışmalarda ele geçen arkeolojik veriler de iki tekerlekli yük taşıtları hakkında bilgi sunmaktadır. Şimdilik Yeni Assur'da iki tekerlekli yük taşıtlarına ait kazılardan ele geçmiş aksamalar bulunmamaktadır. Büyük olasılıkla bu taşıtlara ait olan ahşap, deri ve dokuma aksamalar çürümüş olmalıdır. Yine bugüne kadar tespit edilmiş olan bronz veya demir aksamalar ise savaş taşıtlarına aittir (Curtis 2013: 91-107). İki tekerlekli yük taşıtları hakkındaki verilerin büyük çoğunluğu dönemin kabartmaları ve nadiren de olsa fildişi eserleri üzerinde işlenmiş tasvirler ile sınırlı sayıdaki yazılı metinlerden gelmektedir. Nitekim Kalhu Orta Saray kabartması (Barnett 1960: Figs. 35-36), Ninive Güneybatı Sarayı kabartmaları (Barnett 1960: Fig. 4; Sevin 2010: 153, Res. 179, 164, Res. 195, 165, Res. 196, 191, Res. 221), Ninive Kuzey Sarayı kabartmaları (Sevin 2010: 207, Res. 247), Dur-şarrukin Sarayı kabartması (Sevin 2010: 125, Res. 149), Balawat Tunç Kapı kabartması (Curtis ve Tallis 2008: 169, Fig. 68), Aşşur-ban-apli dönemi kabartması (Parpola 1990: Fig. 3) ve Nimrud'dan fildişi bir eser (Mallowan ve Davies 1967: Pl. XXX/106) üzerinde iki tekerlekli yük taşıtları betimlenmiştir.

Savaş taşıtları hafif, hızlı, iki tekerlekli, genellikle atlar tarafından çekilen, savaş, av, yarış amaçları için kullanılan ve mürettebatı genellikle ayakta olan araçlardır (Littauer ve Crouwel 1979: 4). İki tekerlekli yük taşıtları ise daima iki tekerlekli olup sabit yükler, malzemeler veya oturan insanları taşımak için kullanılan araçlardır (Littauer ve Crouwel 1979: 4). Bu yönleriyle her iki taşıt tipinin Yeni Assur'da farklı amaçlar doğrultusunda üretildiği ve kullanıldığı anlaşılmaktadır. Nitekim Yeni Assur'da bu konu üzerine yapılmış çalışmalarda çoğunlukla savaş taşıtları değerlendirilmiştir. Ancak iki tekerlekli yük taşıtları konusu üzerine yapılmış sınırlı sayıda çalışma da bulunmaktadır. Bu çalışmalardan en iyi bilineni 1979 yılında Littauer ve Crouwel tarafından yapılan "Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East" adlı kitaptır. Littauer ve Crouwel Demir çağları isimli bölümde sınırlı sayıdaki tasvirli

eserlerden yola çıkarak Yeni Assur'da iki tekerlekli yük taşıtlarını genel hatlarıyla incelemişlerdir. Ayrıca Yeni Assur üzerine yapılmış birçok yayında ise iki tekerlekli yük taşıtlarının yer aldığı söz konusu kabartmalar sadece ikonografik açıdan değerlendirilmiştir. Bu çalışmalarda iki tekerlekli yük taşıtları ile ilgili belli konulara odaklanılmıştır. Söz konusu çalışmaların ortak eksikliği, bu tip taşıtlara dair, güzel veriler sunan tasvirli eserler ile filolojik çalışmaların tam olarak verilmemiş olması söylenebilir. Ayrıca söz konusu çalışmalarda iki tekerlekli yük taşıtlarına dair taşıt çekicileri, kullanım amaçları gibi bilgilerin olmadığı da görülmüştür.

Bu makalede, önceki çalışmalarda göz önünde bulundurularak tasvirli eserler (kabartmalar ve fildişi eser) ve yazılı kaynaklar ışığında, Yeni Assur Krallığı'nın krali, askeri ve sivil yaşamlarında iki tekerlekli yük taşıtlarının önemi belirlenmeye çalışılmıştır. Söz konusu veriler doğrultusunda bu çalışmanın amacı, iki tekerlekli yük taşıtlarına ait aksamlar, taşıt çekicileri ve kullanım amaçlarının ortaya çıkarılmasına yönelik olmuştur. Ayrıca çalışmada bazı konuların açıklığa kavuşturulabilmesi için çağdaş Urartu Krallığı ile de karşılaştırmalar yapılmıştır.

## 2. TAŞIT AKSAMLARI

**Kasa:** İki tekerlekli yük taşıtlarının kasaları dörtgen ve taht formlu olarak çeşitlilik göstermektedir. Bunlardan dörtgen formlu kasaların yan kenar panelleri yüksek, alçak ya da hiç bulunmamaktadır. Nitekim bu tip kasaların kapalı olan örneğinin yanı sıra arka ve ön bölmeleri açık tutulmuş olanları da söz konusudur (Çizim 4-11). Yine bir örnekte kasanın yan kenar paneli muhtemelen ahşap çubuklarla bölmelere ayrılmıştır (Çizim 8). Taht biçimli kasalar da kendi içerisinde çeşitlilik göstermektedir (Çizim 1-3). Bu çeşitlilik kasaların yan kenar panellerinde söz konusudur. Bazı kasaların yan kenar panelleri sade/bezemesiz iken (Çizim 1-2) bazısında ise yan kenar panelleri cin ve at figürleri ile dekore edilmiştir (Çizim 3). Bunların yanı sıra bir taşıt betimlemesinde kasanın yan kenar panelinin üst kısmında muhtemelen metal, hasır veya ahşap olduğunu düşündüğümüz bir tutamak yer almaktadır (Çizim 2). Taht biçimli kasaların hemen ön tarafında, oturan kişinin ayaklarını koyabilmesi için bir platform yer almaktadır (Barnett vdd., 1998: Pl. 477; Curtis ve Tallis 2008: 169; Sevin 2010: 153).

Tasvirli eserlerin yanı sıra II. Şarru-kin ( M.Ö. 721-705) dönemine ait bir metinden bu tip taşıtların dekorasyonu hakkında bilgiler edinmekteyiz. Yazıtta; “.....Üzerine işlerle ilgili yazı yazdığım tahtamla geleceğim, ki ben kralıma yazacağım ve ben lorduma, kralıma bunu okuyacağım. Kralım, lordum hizmetkârı için bunu beğenmelidir! Benim önceki iki tekerlekli yük taşıtım iyi değildi ve ben yeni bir tane istiyorum, ama onlar hazır değil. Kralım, lordum, Adad-ibni'ye yazdı, onlar iyi bir iki tekerlekli yük taşıtı göndermeli. Bu taşıtın alt kısmı tunimmu derisi ve üst tarafı ketenle dekore edilmiş olmalıdır.....” (Lanfranchi ve Parpola 1990: yazıt no. 152). Bu yazıtta doğrudan dekorasyonun yapıldığı teçhizat belirtilmemiştir. Ancak yazıtta geçen taşıtın alt kısmı ve üst tarafı terimleri bunun kasa olabileceği fikrini akla getirmektedir. Nitekim söz konusu metinden iki tekerlekli yük taşıtlarının en azından bir bölümünün olasılıkla kasalarının *tunimmu*<sup>3</sup> derisi ve ketenle dekore edildiği anlaşılmaktadır.

**Tekerlekler:** Kabartmalar ve fildişi eser üzerinde betimlenmiş iki tekerlekli yük taşıtlarında genellikle oniki, sekiz, altı ve dört parmaklı tekerleklerin kullanıldığı görülmektedir (Çizim 1-11). Sekiz parmaklı tekerleklerin tek çemberli küçük ebatlı ve kalın tasarlanmış örneklerinin (Çizim 3, 4, 9, 11) yanı sıra çift çemberli, büyük ve hafif tasarlanmış olanı da vardır (Çizim 1).

<sup>3</sup> Yazıtta geçtiği şekliyle kullanılmıştır.

Sekiz parmaklı tekerleklerde zaman zaman sayıları iki ile dört arasında değişen ve tek taraflı ya da karşılıklı yerleştirilmiş kelepçelerde mevcuttur (Çizim 1, 3). Altı parmaklı tekerlekler hem tek çemberli, büyük ve hafif hem de küçük ve kalın betimlenmiştir (Çizim 2, 7). Ayrıca dört ve on iki parmaklı tekerleklerde büyük, hafif ve kalın görünümlüdür (Çizim 5, 6, 10). Parmaklı tekerleklerin yanı sıra bir örnekte disk biçimli tekerlek kullanımı da söz konusudur (Çizim 8) (Barnett 1960: Fig. 36, 45; Malloowan ve Davies 1967: Pl. XXX/106).

*Dingil*<sup>4</sup>: Tekerlekli taşıtlar profilden betimlendiği için dingiller görülememektedir. Tekerleklerin pozisyonlarından yola çıkarak sonuçlara ulaşabilmek mümkündür. Dingil genellikle kasanın alt merkezi ya da alt arka tarafındadır (Çizim 1-11).

*Taşıtlar Oku*<sup>5</sup>: Betimlemelerden iki tekerlekli yük taşıtlarında tek merkezli taşıtların okunun kullanıldığı görülmektedir. Tek merkezli taşıtların oku genellikle kasanın alt tarafında çıkıp meyilli olarak boyunduruğa doğru devam etmektedir. Bu örneğin yanı sıra kasanın alt tarafından çıkıp düz devam ettikten sonra bükülerek yukarıya doğru dik bir şekilde devam eden örnekler de söz konusudur (Çizim 1-3). Birkaç kabartmada taşıtların okunun bitim kısımlarının at başı şeklinde sonlandırıldığı görülmektedir (Çizim 1-3). Bu örneklerin birinde at başı sade, diğeri ise sorguç, alın bandı, gem, disk ve çingirakla süslenmiştir. Nitekim bu at başları taşıtların okunda kullanılan ok ucu başlıklarıdır.<sup>6</sup>

*Boyunduruk*<sup>7</sup>: Taşıtların betimlemeleri profilden işlendiği için bunlarda boyunduruk kullanılıp kullanılmadığı anlaşılamamaktadır. Ancak bir tek örnekte düz çubuk formlu boyunduruğun bitim kısımları koç başı ile sonlandırılmıştır (Çizim 3). Söz konusu koç başları olasılıkla boyundurukta kullanılan boyunduruk ucu başlıklarıdır.<sup>8</sup>

### 3. TAŞIT ÇEKİCİLERİ

**Haremağaları:** Yeni Assur Krallığı'nda haremağalarının varlığını dönemin arkeolojik verilerinden öğrenmekteyiz. Nitekim yazıtlarda geçen “ša reši”nin “haremağası” olduğu belirtilmiştir (Grayson 1995: 92). Keza Yeni Assur sanatında işlenmiş sakalsız figürlerin tamamının haremağası olduğu önerilmiştir (Reade 1972: 87-112; Grayson 1995: 92). Yine bilindiği üzere Yeni Assur sarayları dış avlu (*babanu*) ve iç avlu (*bitanu*) olmak üzere iki ana bölümden oluşur (Çavuşoğlu, Gökce ve Işık 2010: 153-154). *Babanu*'daki en yüksek görevli, “rab ša reši” (haremağalarının başı) denen haremağasıydı ve taht odasında huzura çıkacakları krala takdim ederdi. *Bitanu*'nun başı da bir haremağası olan “ša muhhi bitani” ya da “rab ekalli” (başmabeyinci) idi. En yüksek görevli “ša reši” denen haremağasına ise haremın sorumluluğu bırakılmıştır (Wilson 1972: 44). Ayrıca Yeni Assur Dönemi kabartmalarından III. Tukulti-apil-Eşarra (M.Ö. 745-727) dönemi Kalhu Orta Saray kabartmalarında işlenmiş

<sup>4</sup> Dingil terimi ilk olarak Littauer ve Crouwel tarafından 1979 yılında yayınlanan “Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East” adlı kitabın terminoloji bölümünde kullanılmıştır (bkz. sayfa 3). Nitekim bu çalışmadan sonra yapılan bilimsel yayınlarda bu terim kullanım görmüştür.

<sup>5</sup> Taşıtlar oku terimi ilk olarak Littauer ve Crouwel tarafından 1979 yılında yayınlanan “Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East” adlı kitabın terminoloji bölümünde kullanılmıştır (bkz. sayfa 5). Nitekim bu çalışmadan sonra yapılan bilimsel yayınlarda bu terim kullanım görmüştür.

<sup>6</sup> Yeni Assur kabartmalarında bu tarz taşıtların ok ucu başlıkları görülmekle birlikte dönemin kazılarında buluntu olarak ele geçmemiştir. Ancak Yeni Assur'un çağdaşı Urartu dönemine ait Erzincan-Altıntepe ve Karmir-Blur kazılarında bronz at başlı taşıtların ok uçlarının ele geçtiği bilinmektedir (Bu konuda detaylı bilgi için bkz., Gökce 2011: 38, Kat. No. 15-16).

<sup>7</sup> Boyunduruk terimi ilk olarak Littauer ve Crouwel tarafından 1979 yılında yayınlanan “Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East” adlı kitabın terminoloji bölümünde kullanılmıştır (bkz. sayfa 7). Nitekim bu çalışmadan sonra yapılan bilimsel yayınlarda bu terim kullanım görmüştür.

<sup>8</sup> Yeni Assur kazılarında taşıtların ok ucu başlıklarında olduğu gibi boyunduruk ucu başlıkları da tespit edilememiştir. Ancak çağdaşı Urartu Krallığı'nda bronz yapımı kavis tipli boyunduruk ucu başlıkları bilinmektedir (Bu konuda detaylı bilgi için bkz., Gökce 2011: 51, Kat. No. 17-18)

haremağaları kralın huzura kabul sahnesinde (Sevin 2010: 82, Re. 93); II. Şarru-kin dönemi Dur-şarrukin sarayı kabartmaların da ise bunlar yelpaze, şemsiye, asa, yay, iki tekerlekli yük taşıtı ve masa taşıırken ya da sakallı soylu kişilere savaş ve av sırasında eşlik ederken betimlenmişlerdir (Sevin 2010: 124, Res. 147, 125, Res. 149, 126, Res. 150, 135, Res. 161; Sürün 2017: 56-57). Bunların yanı sıra haremağaları Yeni Assur yönetimi ve ordusunda yüksek düzeyde memurlar arasında da yer almaktadırlar (Grayson 1995: 93).

Yeni Assur Krallığı'nda haremağaları yukarıdaki işlevlerinin yanı sıra iki tekerlekli yük taşıtlarını çekme işinde de kullanılmıştır. Nitekim bunu dönemin kabartmalarından öğrenmekteyiz (Çizim 1-3). Kabartmalarda profilden verilmiş haremağalarının saçları omuzlara dökülmektedir. Büyük çoğunluğunda saçların bitim kısmı bukleli işlenmiştir. Üzerlerinde ayak bileklerine kadar inen tek parça bir tunik söz konusudur. Bu elbise sade olmakla birlikte dikey çizgiler, püsküller ve üçgen dizileriyle süslenmiş örneği de bulunmaktadır. Haremağalarının ayakları zaman zaman çıplak zaman zaman da sandaletli betimlenmiştir. Takı olarak küpe, pazıbent ve bilezik kullanımı söz konusudur. Betimlemelerden haremağalarının taşıtı nasıl çektiği nispeten de olsa anlaşılmaktadır. Bunlar çoğunlukla taşıt okunun bitim kısmında bir sağda diğeri solda olmak üzere yer almaktadırlar. Tasvirlerden her ne kadar anlaşılmasa da figürler buradaki boyunduruktan istifade ederek taşıtı çekmiş olmalıdırlar. Yine bir örnekte taşıt okundan sağlı-sollu gelen ve figürlere ulaşan birer kuşak görülmektedir (Çizim 2). Muhtemelen deri yapımı olan bu kuşaklar vasıtasıyla haremağalarının taşıtı çektiği düşünülebilir.

**Köleler:** Yeni Assur toplumu üst, orta ve alt sınıf olarak tanımlanmaktadır (Galil 2007: 2-7). Nitekim yazılı kaynaklarda alt sınıf içerisinde değerlendirilen köleler ile ilgili de bilgiler bulunmaktadır. Yeni Assur Dönemi metinlerinde kölelere ait listeler söz konusudur (Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 182). Yine, şahısların miras metinlerinde şahsın karısı, oğlu, annesi, erkek kardeşi ve kız kardeşi ile birlikte kölelerin de bahsi geçmektedir (Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 146). Dönemin metinlerinden Yeni Assur Krallığı'nın köleleri çevre bölgelerden temin ettiğini de öğrenmekteyiz (Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 174). Bunların yanı sıra sınırlı da olsa birkaç metinde kölelerin savaş taşıtlarına koşulan atlara eğitimlik yaptığını ve imar faaliyetlerinde çalıştığına dair bilgiler de mevcuttur (Parpola 1987: yazıt no. 99; Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 124). Yine yazılı metinlerde Yeni Assur Krallığı'nda Nisan ve Simanu/Sivan (Mayıs-Haziran) ayları içinde köle satışlarının yapıldığına dair veriler de geçmektedir (Florioti 2012: 363, 365, 373). Yazılı verilerin yanı sıra dönemin kabartmalarında da köleler yük taşımada kullanılan kızakları çekerken betimlenmişlerdir (Sevin 2010: 164-165, Res. 195-196).

Yeni Assur'da köleler yukarıdaki işlerin yanı sıra iki tekerlekli yük taşıtlarında çekici olarak da kullanılmıştır (Çizim 10-11). Erkek köleler fiziksel olarak ortak özellikler sergilemektedir. Profilden işlenmiş figürlerin yüz uzuvları vurgulanmıştır. Sakalsız olan kölelerin saçları omuzlara dökülmektedir. Üzerlerinde giysi olarak, kısa kollu, sade ve diz kapağına kadar gelen bir tunik vardır. Büyük çoğunluğunun belinde kuşak bulunmaktadır.

**Öküzler:** Yeni Assur Dönemi'ne ait bağış (hibe) metinleri (Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 38), evcil hayvan çalıntı listeleri (Fale ve Postgate 1995: yazıt no. 87), nüfus listeleri (Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 206), evcil hayvan kayıt listeleri (Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 94) ve ordu için temin edilen büyükbaş hayvanlar listelerinde (Parpola 1987: yazıt no. 20) eşek, koyun gibi hayvanlarla birlikte öküzlerin de bahsi geçmektedir. Söz konusu metin ve listelerde öküzler sayısal açıdan verilmiştir. Yine at ve katır gibi hayvanlarda olduğu gibi Yeni Assur Krallığı öküzleri ganimet ya da haraç olarak da temin etmiştir (Parpola 1987: yazıt no. 12). Bunların yanı sıra Yeni Assur Krallığı'nda öküzler tarımsal faaliyetlerde de kullanılmış

olmalıdır. Nitekim bir yazıtta geçen “*çiftçiler için 110 öküz*” ibaresi (Fales ve Postgate 1995: yazıt no. 90) bu görüşümüzü destekler niteliktedir.

Dönemin kabartmaları ve fildişi eserlerinde betimlenmiş sahnelerden Yeni Assurlular’ın öküzleri yukardaki işlevlerin yanı sıra iki tekerlekli yük taşıtlarında koşum hayvanı olarak da kullandıklarını öğrenmekteyiz (Çizim 4-9). Söz konusu sahnelerde profilden verilmiş öküzler anatomik yapılarına uygun işlenmiştir. Bunların yüz uzuvları vurgulanmış olup kuyrukları arka ayaklara paralel uzanmaktadır. Hayvanların birçoğunda bacak ve karın kasları çizgilerle belirtilmiştir. Büyük çoğunluğunun boynunda yakalık yer almaktadır. Öküzler ya yanlarında yürüyen ya da kasada oturan insanlar tarafından kırbaçla kontrol edilmektedir.

#### 4. KULLANIM AMAÇLARI

**Krali:** Kabartmalarda işlenmiş iki tekerlekli yük taşıtlarından kasaları taht biçimli olanlar krali amaçlı kullanılmıştır (Çizim 1-3). Nitekim taşıt kasasında oturur pozisyonda işlenmiş kral figürü profilden verilmiştir (Çizim 1-2). Keza kralın başında tepesinde yumru şeklinde bir çıkıntının olduğu krallık polosu, üzerinde ayak bileklerine kadar inen kısa kollu ve etek uçları püsküllerle bezenmiş bir giysi vardır. Ayrıca kral figürünü zaman zaman bir elinde krallık simgesi olan asayı tutmakta zaman zaman da kutsal selamlama pozisyonundadır. Krali yaşamda bu taşıtlar hangi amaçla kullanılıyordu? Bu sorunun cevabını Balawat Tunç Kapı kabartmasında işlenmiş sahneden öğrenmekteyiz (Çizim 2). Balawat Tunç Kapı kabartmasında taşıt kasasında oturan kral Suhu’dan gelen ganimetleri kabul ederken tasvir edilmiştir (Çizim 2) (Curtis ve Tallis 2008: 169, Fig. 68). Söz konusu bu sahneden Yeni Assur Krallığı’nda kabul törenleri gibi durumlarda krali bir yerden bir yere taşımada haremağaları tarafından çekilen iki tekerlekli yük taşıtlarının kullanıldığını anlamaktayız.

215

**Askeri:** Yeni Assur Krallığı’nın askeri seferler sonucunda ele geçirdiği haraç veya ganimetler ile erkek, kadın ve çocukları ülkesine getirdiği bilinmektedir. Nitekim bunların sevkiyatında teknelerin yanı sıra iki tekerlekli yük taşıtları da kullanılmıştır (Çizim 4-6, 9). Kabartmalarda işlenmiş ve öküzler tarafından çekilen bu tip taşıtların kasalarında profilden işlenmiş insan figürleri çoğunlukla oturur vaziyettedir. Ayrıca arkeolojik verilerden Yeni Assur krallarının askeri sefere çıkarken ordugâhını da birlikte götürdüğü bilinmektedir. Söz konusu ordugâhta kralın bütün ihtiyaçlarını karşılayacak her şey bulunmaktadır. Bunlar içerisinde yemek yapmakla sorumlu olan erkek aşçılar da vardır. Bunun en güzel örneklerini kral Aşşur-ban-apli (M.Ö. 668-627) dönemi kabartmalarından bilmekteyiz. Söz konusu kamp kabartmalarında bir ocakta kulplu bir kazanda yemek pişiren erkek figürünü görülmektedir. Keza bu kazanın benzer örneğini fildişi bir plaka üzerine işlenmiş kabartmadan da biliyoruz (Mallowan ve Davies 1967: Pl. XXX/106). Kabartmada öküzler tarafından çekilen iki tekerlekli yük taşıtlarının kasasında iki adet kazan görülmektedir (Çizim 7). Kazanların iki kulpu vardır. Mallowan ve Davies yaptıkları çalışmada, “*Bunların iki kulplu kazanlar olduğunu ve aynı kazanların II. Aşşur-ban-apli dönemi kabartmalarında yemek hazırlayan erkekler tarafından kullanıldığı ve aynı zamanda bu kazanların sık sık ganimet olarak Assur ülkesine getirildiğini belirtmişlerdir*”<sup>9</sup>. Fildişi eser üzerinde betimlenmiş olan sahneden olasılıkla kamp alanına götürülen bu kazanların naklinin iki tekerlekli ve öküzün koşulduğu yük taşıtlarıyla sağlandığını anlamaktayız.

**Sivil:** Dönemin kabartmalardan iki tekerlekli yük taşıtlarının krali ve askeri yaşamın yanı sıra sivil hayatta da çeşitli amaçlar için kullanıldığını öğrenmekteyiz. Nitekim arkeolojik kalıntılardan Yeni Assur Krallığı’nın mimaride taş ve keresteyi kullandığı bilinmektedir. Bu

<sup>9</sup>Mallowan ve Davies 1967: Katalog 106/XXX; Bu tip kazanların ganimet olarak getirilmesi için bkz., Barnett ve Lorenzini 1975: Fig. 31; Assur-ban-apli kampında bu tip kazanların kullanımı için bkz., Cohen ve Cangas 2010: Fig. 7.8.

malzemelerin sevkiyatında insan, hayvan, kayıklar salları ve dört tekerlekli taşıtların yanı sıra iki tekerlekli yük taşıtları da kullanılmıştır. Nitekim bu döneme ait bir kabartmada öküz tarafından çekilen iki tekerlekli yük taşıtının kasasında keresteler tasvir edilmiştir (Çizim 8).

Ayrıca dönemin kazılarında ele geçen buluntular, kabartmalar ve yazılı verilerden Yeni Assur'da büyük boyutlu kazan ve pitos gibi kapların varlığı da bilinmektedir. Bu tip malzemelerin nakliyesinde dört tekerlekli taşıtların kullanıldığı bilinmektedir (Riemschneider 1966: 26). Dört tekerlekli taşıtlar ile birlikte iki tekerlekli yük taşıtları da bu malzemelerin taşınmasında kullanılmıştır. Nitekim bunun en güzel örneklerini Ninive Güneybatı Sarayı kabartmalarının bir bölümünde görebilmekteyiz Söz konusu kabartmalarda iki tekerlekli yük taşıtları büyük boyutlu kazanları taşıırken betimlenmişlerdir (Çizim 10-11).

Yine arkeolojik verilerden Yeni Assur Krallığı'nda tarımında önemli bir yerinin olduğu bilinmektedir. Nitekim Dur-şarrukin kenti Sargon sarayı oda 86'dan demir tarım aletleri, Nimrud'dan demir çapalar ile demir orak-bıçaklar ve Khirbet Khatunyah'dan ele geçmiş demir kürek (Curtis 1999: 250, 253-255, Fig. 3-5) tarımsal faaliyetlerin önemini gösterir niteliktedir. Bunların yanı sıra Yeni Assur'da tarımın yapıldığını gösteren bir diğer veride Esarhaddon Dönemine ait bir siyah taş tablette işlenmiş olan saban ve tohum ekme makinasıdır (Roaf 1996: 189, üst). Ayrıca dönemin yazılı metinlerinden tarımsal faaliyetler neticesinde şarap, susam yağı vs. sıvılar ile arpa, buğday gibi hububatların elde edildiğini öğrenmekteyiz (bkz. Grayson 2002). Keza bu ürünlerin işlenmesi üretim atölyelerine götürülmesinde insan ve hayvan gücü ile birlikte muhtemelen iki tekerlekli yük taşıtlarından da faydalanılmıştır.

## 5. SONUÇ

Arkeolojik verilerden geniş bir coğrafya da hâkimiyet kurmuş olan Yeni Assur ülkesinde iki tekerlekli yük taşıtlarının önemli bir yerinin olduğu anlaşılmaktadır. Bu tip taşıtlarda teçhizat olarak kasa, tekerlek, dingil, taşıt oku ve boyunduruk kullanımı söz konusudur. Yine görsel sanatlardan bu teçhizatlardan bağlantılı olarak kullanılan aksamalarında var olduğu tespit edilmiştir. Bu aksamalar; taşıt ok ucu başlıkları, boyunduruk ucu başlıkları ve tekerlek kelepçeleridir. Şimdilik Yeni Assur Krallığı dönemine ait ne yazılı veriler ne de görsel sanatlar bunların hangi amaçlarla kullanıldığı konusunda bilgi vermemektedir. Ancak Yeni Assur'un çağdaşı Urartu'da bu aksamalardan tekerlek kelepçelerinin tekerlekleri sarsıntılara karşı korumak amacıyla kullanıldığı önerilmiştir (Merhav 1991: 59 ). Yine Urartu'da taşıt ok ucu başlıkları ile boyunduruk ucu başlıklarının hem süs amaçlı hem de ahşap olan taşıt oku ve boyunduruğu doğanın olumsuz şartlarından korumak için kullanıldığı da ileri sürülmüştür (Çavuşoğlu 2011: 112). Şimdilik elde her ne kadar veri bulunmasa da Urartu'daki bu durumun Yeni Assur içinde geçerli olabileceği düşüncesindeyiz.

Bugüne kadar kazısı yapılmış Yeni Assur Dönemi merkezlerinde orijinal iki tekerlekli yük taşıtı ele geçmemiştir. Bu nedenle bu tip taşıtların üretiminde hangi tür malzemelerin kullanıldığı konusunda net veriler bulunmamaktadır. Ancak hem yakın çağımız hem de çağdaşlarına ait tekerlekli taşıtlardan yola çıkılarak Yeni Assur'da bu tip taşıtların kasa, tekerlek, taşıt oku, boyunduruk ve dingillerinin ahşap; tekerlek kelepçeleri, taşıt ok ucu başlıkları ve boyunduruk ucu başlıklarının metalden büyük olasılıkla da bronzdan üretildiği söylenebilir. Yine II. Şarrukin dönemine ait bir yazılı metinden bu tip taşıtların üretiminde deri ve keteninde kullanıldığını öğrenmekteyiz (Lanfranchi ve Parpola 1990: yazıt no. 152). Böylelikle söz konusu bu verilerden Yeni Assur Krallığı'nda iki tekerlekli yük taşıtlarının üretiminin metalci, marangozcu, derici ve dokumacı gibi zanaatkarların ortak ürünü olduğu fikri geliştirilebilir.

Yeni Assur Dönemi'ne ait iki tekerlekli yük taşıtlarına ait teçhizatlar ile akşamlar çoğunlukla bezemesizdir. Ancak istisnai olarak taht formlu kasaların bir örneği at ve kanatlı cin figürleriyle süslenmiştir. Bu bezemelerin süs amacının yanı sıra kötülöklere karşı korunma amacıyla da kasalara işlenmiş oldukları önerilebilir. Yeni Assur Krallığı'ndaki sosyal sınıf farkı iki tekerlekli yük taşıtlarına da yansımıştır. Nitekim taht formlu kasaları olan ve haremağaları tarafından çekilen taşıtların krala ait olması bu görüşümüze destekleyen en güzel örneklerden biridir.

Yeni Assur Krallığı'nda iki tekerlekli yük taşıtları; krali, askeri ve sivil yaşamlarında çeşitli amaçlar için kullanılmıştır. Krali yaşamlarında kralın bir yerden bir yere ya da kabul törenin yapıldığı alana taşınmasında bu taşıt tipinden yararlanmışlardır. Askeri yaşamlarında esir alınan kadın ve çocuklar ile ganimetlerin sevkiyatında kullanılmıştır. Sivil yaşamlarında ise kereste, halat ve büyük boyutlu kazanların sevkiyatında iki tekerlekli yük taşıtlarından istifade etmişlerdir. Yine Assur Devleti'nde bölgeler arası ticaretin yapıldığı bilinmektedir (bkz. Radner 1999: 101-126). Böylelikle ticaret esnasında insan, hayvan gücünün yanı sıra yük taşıtlarından da istifade edildiği düşünülebilir.

İki tekerlekli yük taşıtlarında çekici olarak çoğunlukla öküzler ve nadiren de köleler ile haremağaları kullanılmıştır. Öküzler, insan ya da malzeme taşıyan ve yavaş hareket eden taşıtlara koşum hayvanı olarak koşulmuştur. Haremağaları krala ait olan taşıtlarda; köleler ise günlük işlerde kullanılan yük taşıtlarında çekici olarak kullanılmıştır. Taşıt çekicilerindeki bu çeşitlilik Yeni Assur Devleti'ndeki statü farkının bir yansıması olarak ifade edilebilir.

Yeni Assur Krallığı'nın çağdaşı ve en büyük rakibinin Urartu Devleti olduğu bilinmektedir. Yeni Assur ile Urartu'da kullanılan iki tekerlekli yük taşıtları karşılaştırıldığında aralarında farklılıklar ve benzerlikler olduğu da tespit edilmiştir. Benzerlikleri tekerleklerin yapısı, parmak sayısı, tek merkezli taşıt oku ve taşıta koşulan hayvanlarda görebilmekteyiz. Ayrıca Urartu Dönemi iki tekerlekli yük taşıtlarının kasaları kare formlu olup üst kısımları yarım daire bir tente ile kapatılmıştır. Keza Yeni Assur tasvir sanatında işlenmiş iki tekerlekli yük taşıtlarında bu tip kasalar bulunmamaktadır. Bu yönüyle Yeni Assur ve Urartu taşıtları arasında farklılık göstermektedir.

Arkeolojik verilerden Yeni Assur'da iki tekerlekli yük taşıtlarının soylu ya da üst düzey kesimin yaşamlarında (krali, askeri ve sivil) oldukça önemli bir yerinin olduğu anlaşılmaktadır. Ancak Yeni Assur toplumunda daha alt düzeydeki sınıfların bu tip taşıtları kullanıp kullanmadığına dair ele geçen bir veri söz konusu değildir. Yine de bu durum taşıtların halk tarafından kullanılmadığı anlamına gelmemelidir. Nitekim Yeni Assur Dönemi tasvirli eserlerinin ve yazılı belgelerinin çoğunlukla devlet arşivlerine ait oldukları, halkın günlük yaşamı ile ilgili bilgi içermedikleri bilinmektedir. Bu nedenle halk, bu tip taşıtları kullanmış olsa bile bunların dönemin arkeolojik verilerine yansımamış olduğu fikri geliştirilebilir. Nitekim Yeni Assur Krallığı üzerine yapılan bilimsel arkeolojik çalışmalar devam etmektedir. Yapılan çalışmalar neticesinde yeni bilgi ve materyale ulaşılacağı muhakkaktır. Böylelikle ortaya koymaya çalıştığımız bilgi ve sonuçlara yeni kanıtların da ekleneceği söylenebilir.

## KAYNAKÇA

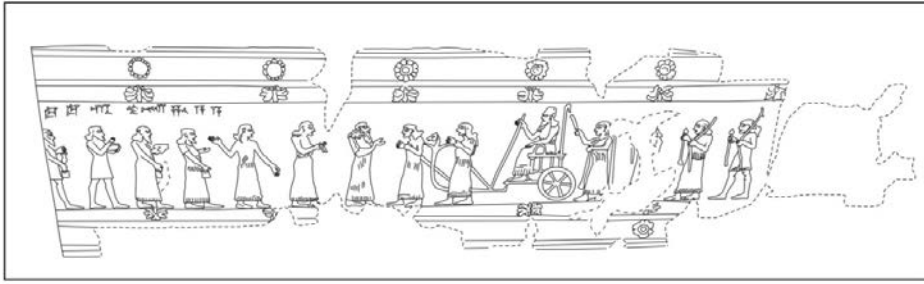


- Albenda, P. (1986). *The Palace of Sargon, King of Assyria: Monumental Wall Reliefs at Dur-Sharukin from Original Drawings made at the time of their Discovery in 1843-1844 by Botta and Flandin*, Paris.
- Anlağan, T. (1998). “Sadberk Hanım Müzesin’deki Bir Urartu Kemerı”, *Palmet* II, ss. 51-74.
- Ateşlier, S. (2002). “Pers Ölü Gömme Geleneğinde “Cenaze-Harmamaksa’ları”, *Olba* V, ss. 77-97.
- Bakır, T. (2001). *Die Satrapre in Daskyleion, Achaemenid Anatolia*, Pihans 92, Proceedings of the First International Symposium on Anatolia in the Akhaemenid Period, Bandırma, 1997, Leiden.
- Barnett, R. D.(1960), *Assyrische Palastreliefs: Auswahl Der Abbildungen und Aufnahmen: Werner Forman*, Artia.
- Barnett, R. D. ve Lorenzini, A.(1975), *Assyrische Sculpturen in the British Musuem*, Bongers.
- Barnett, R. D., E. Bleibtreu ve G. Turner (1998). *Sculptures from the Southwest Palace of Sennacherib at Nineveh*, London.
- Cohen, A. ve Cangas, S. (2010), *Assyrian Reliefs from the Palace of Ashurnasirpal II*, London.
- Curtis, J. (1999). “Late Assyrian agricultural tools: the archaeological evidence” *Berliner Beiträge zum Vorderen Orient* vol. 18, pp 249-258.
- Curtis, J. (2013). *An Examination of the Late Assyrian Metalwork with Special Reference to Nimrud*, Oxbow, Oxford/UK.
- Curtis, J. Ve Tallis, N. (2008), *The Balawat Gates of Ashurnasirpal II*, British Museum Press, London.
- Çavuşoğlu, R. (2011), “Van Müzesi’nden Urartu Taşıt Aksamaları”, 28. *Araştırma Sonuçları Toplantısı*, 2, ss. 115-130.
- Çavuşoğlu, R., Gökce, B., Işık, K. (2010). “Urartu Krallığı’nda Harem”, *Colloquium Anaticum/Anadolu Sohbetleri* X, ss. 159-163.
- Fales, F. M. ve Postgate, J. N. (1995), *Imperial Administrative Records, Part II/Provincial and Military Administration*, State Archives of Assyria Volume XI, Helsinki University Press, Helsinki.
- Fıratlı, N. (1970). “Uşak-Selçikler Kazısı ve Çevre Araştırmaları”, *TAD* 19/2, ss. 121-122.
- Florioti, H. H. D. (2012), Yeni Assur Metinlerinde Geçen Ay İsimleri”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVII/2, ss. 359-379.
- Gadd, C. J. (1936). *The Stones of Assyria: The Surviving Remains of Assyrian Sculpture, their Recovery and their Original Positions of Assyria*, London.
- Galil, G. (2007), *The Lower Stratum Families in the Neo-Assyrian Period*, Leiden-Boston.
- Gökce, B. (2011), *Arkeolojik Buluntular, Betimleme Sanatı ve Yazılı Kaynaklar Işığında Urartu Krallığı’nda Tekerlekli Taşıtlar*, (Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Van.
- Grayson, A. K. (1995), “Eunuchs in Power: Their Role in the Assyrian Bureaucracy”, *Vom Alten Orient zum Alten Testament*, (Eds., M. Dietrich and O. Loretz).
- Grayson, A. K. (2002). *Assyrian Rulers of the Early First Millennium BC II (858-745 BC)*, London.
- Karageorghis, V. (1967). *Excavations in the Necropolis of Salamis, I*, Nicosia.
- Lanfranchi, G. B. ve Parpola, S. (1990), *Letters from the Northern and Northeastern Provinces*, State Archives of Assyria, Vol. 5, The Correspondence of Sargon II, Pt. II, Helsinki University Press: Helsinki.
- Littauer, M. A. ve Crouwel, J. H. (1979). *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*, Leiden/Köln.

- Littauer, M. A. (2002). “Rock Carvings of Chariots in Transcaucasia, Central Asia and Quter Mongolia”, *Selected Writings on Chariots and Other Early Vehicles, Riding and Harness*, (Eds. M. A. Littauer, J. H. Crouwel), Leiden/Köln-Boston, pp. 106-136.
- Mallowan, M. ve Davies, L. G. (1967), *Ivories from Nimrud (1949-1963) Fascicule II/Ivories in Assyrian Style/Commentary, Catalogue and Plates*, The British School of Archaeology in Iraq Press, London.
- Mellink, M. J. (1971). “Excavations at Karataş-Semahöyük and Elmalı, Lycia, 1970”, *American Journal of Archaeology* 75, ss. 245-255.
- Merhav, R. (1991), “Chariot and Horse Fittings”, *Urartu. A Metalworking Center in the First Millenium BCE.*, (Ed. R. Merhav), The Israel Museum Press, Tell Aviv, pp. 53-78.
- Parpola, S. (1987), *The Correspondence of Sargon II Part I Letters from Assyria and the West*, Helsinki Univeristy Press, Helsinki.
- Parpola, S. (1990), *Letters from the Northern and Northeastern Provinces/The Correspondence of Sargon II, Part II*, Helsinki University Press, Helsinki.
- Radner, K. (1999). “Traders in the Neo-Assyrian Period”, In J. G. Dercksen (ed.), *Trade and Finance in Ancient Mesopotamia*, Leiden, pp.101-126.
- Reade, J. E. (1972), “The Neo Assyrian Court and Army: Evidence from the Sculptures”, *Iraq*, 34, pp. 87-112.
- Riemschneider, M. (1966). *Das Reich Am Ararat*, Heiderberg.
- Roaf, M. (1996). *Mezopotamya ve Eski Yakınoğu*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Seid, U. (2004). *Bronzekunst Urartus*, Mainz Am Rhein.
- Sevin, V. (2010), *Assur Resim Sanatı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Sürün, Y. (2017), *Arkeolojik Veriler Işığı'nda Yeni Assur'da Av ve Avcılık*, (Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Van.
- Wilson, J. W. K. (1972), *The Nimrud Wine Lists*, London



Çizim 1. (Barnett vdd. 1998: Pl. 477)



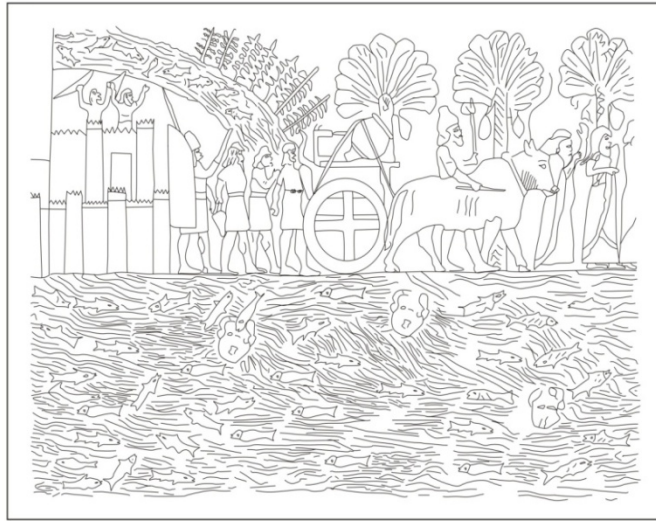
Çizim 2. (Curtis ve Tallis 2008: 169, Fig. 68)



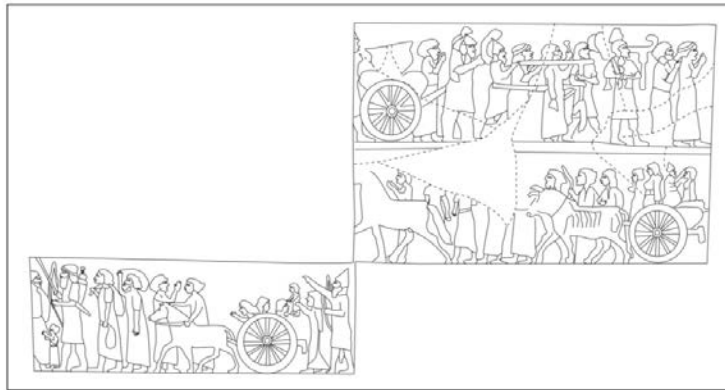
Çizim 3. (Albenda 1986: PL. 47)



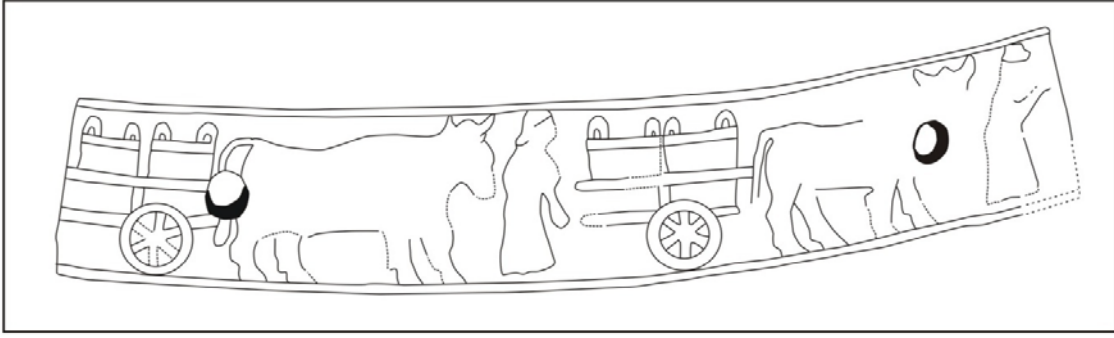
Çizim 4. (Barnett 1960: Fig. 36)



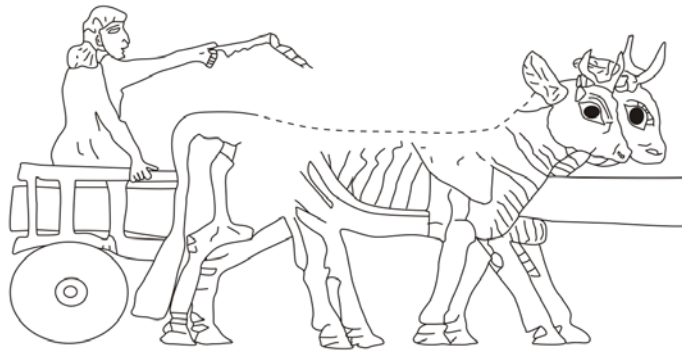
Çizim 5. (Sevin 2010: 191, Res. 221)



Çizim 6. (Gadd 1936: Pl. 35)



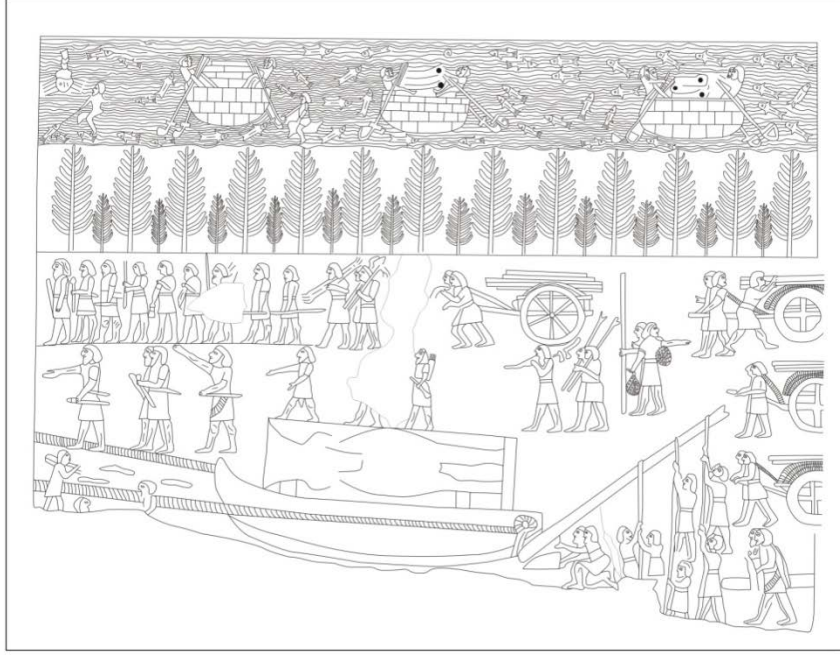
Çizim 7. Mallowan ve Davies 1967: (PL. XXX/106)



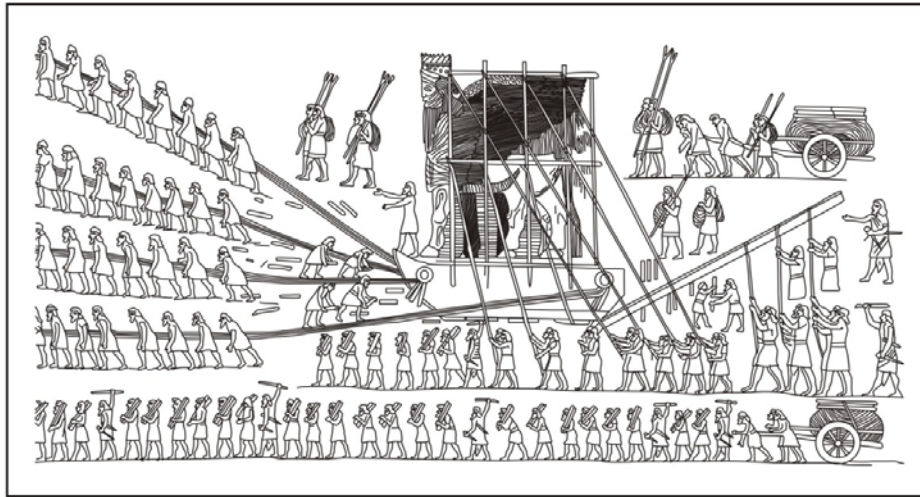
Çizim 8.( Parpola 1990: Fig. 3)



Çizim 9. (Barnett 1960: Fig. 45)



Çizim 10. (Barnett vdd. 1998: Pl. 102)



Çizim 11. (Barnett vdd. 1998: Pl. 101)