

ESKİ YAKINDOĞU'DA NEHİR TAŞIMACILIĞI

**Pamukkale Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
Tarih Anabilim Dalı
Eskiçağ Tarihi Programı**

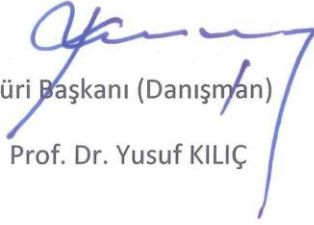
Mehmet Hanifi DİNÇ

Danışman: Prof. Dr. Yusuf KILIÇ

**Temmuz 2016
DENİZLİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

Tarih Anabilim Dalı, Eskiçağ Tarihi Bilim Dalı öğrencisi Mehmet Hanifi DİNÇ tarafından Prof. Dr. Yusuf KILIÇ yönetiminde hazırlanan "Eski Yakınoğu'da Nehir Taşımacılığı" başlıklı tez aşağıdaki jüri üyeleri tarafından 18.07.2016 tarihinde yapılan tez savunma sınavında başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.


Jüri Başkanı (Danışman)
Prof. Dr. Yusuf KILIÇ


Jüri

Yrd. Doç. Dr. Hacı ÇOBAN


Jüri

Yrd. Doç. Dr. Murat ORHUN

Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 10/08/2016 tarih ve 15/13 sayılı kararıyla onaylanmıştır.


Prof. Dr. M. Ensar YEŞİLYURT
Enstitü Müdürü

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim.

İmza:

Öğrenci Adı Soyadı:

Mehmet Honifi DİNÇ



ÖNSÖZ

Eski Yakındoğu coğrafyasında ticaretin ilk örnekleri birbirine yakın memleketlerdeki toplumlarla yapıldığı kabul edilebilir. Bilinen ilk siyasi yapıların teşekkülüyle birlikte bu ilişkiler ileri bir boyut kazanarak çeşitli gıda ürünleri, tüketim eşyaları, stratejik açıdan önemli hammaddeler, imar faaliyetlerinde kullanılan kereste ve taş bloklar gibi dönemin önem arz eden ürünlerinin ticareti yoğunluk kazanmıştır. Ticaretin ilk etaplarda karayolu ile yapıldığı bilirse de ilerleyen dönemlerde suyolu taşımacılığı yaygınlık göstermiştir. Suyolu ile yapılan ticaretin karayoluna kıyasla daha ekonomik ve taşınan yükün daha fazla olması gibi avantajlardan dolayı gemi yapım teknolojisinin gelişmesine ortam sağlamıştır. Gelişen gemi teknolojisi denizler üzerinden uzak diyarlara ulaşmayı sağlayarak bu sayede başlangıçta ticari olan ilişkilere siyasi boyutlar kazandırmıştır. Bu ilişkiler çeşitli sebeplere dayalı olarak ortaya çıkmıştır. Bu sebeplerin en başında ise ekonomik çıkarlar gelmiştir. Hatta bu durum elde edilen kazanımların korunması açısından savaflara dahi yol açmıştır.

İhtiyaç doğrultusunda gelişen gemi teknolojisi gittikçe daha büyük ve daha dayanıklı gemilerin yapılmalarını sağlamıştır. Önceleri kürekli olarak kullanılan gemilere zaman içerisinde yelken monte edilmesi denizcilikte bir çığır açmıştır. Böylece uzak yerlere ulaşmak olanağı sağlanmıştır. Uzak yerlere kolay ulaşım ise beraberinde yeni yerlerin keşfiyle birlikte daha fazla kazanç ve güç elde edilmesini sağlarken güçlü olan devletlerin farklı coğrafyaları ele geçirme isteklerini kamçulamıştır. Bu mücadele kara parçası üzerinde olduğu kadar denizler üzerinde de vuku bulmuştur. Ağırıklı olarak ticari amaçlı başlayan bu serüven zaman içerisinde göçler ve istilalara zemin hazırlamıştır. Nehir ve denizler üzerinden yapılan ticaret, göç, istila ve savafların etkisiyle dil, din, kültür, edebiyat ve daha birçok alanda medeniyetler birbirini etkilemişlerdir. Başka bir deyişle, Eski Yakındoğu'da gerek devletler adına çalışan ve gerek şahsi kazanç peşinde olan tüccarların nehir ve deniz yolu ile başlattığı ticaret faaliyetleri sayesinde gemi teknolojisi ve birçok bilgi birikimi günümüze kadar gelişim göstererek modern zamanların uygar dünyasının oluşmasında büyük bir rol oynamıştır.

Bu çalışmanın hazırlanarak huzura getirilmesinde, bana Eskiçağ Tarihini sevdiren, fikirleri ve yol göstericiliği ile sabırla daha iyisini yapmama yardımcı olan değerli hocam Prof. Dr. Yusuf KILIÇ'a, çalışmamda kullandığım kaynak ve fikirleri ile bana destek olan değerli hocalarım Yrd. Doç. Dr. Murat ORHUN ve Yrd. Doç. Dr. H. Hande Duymuş FLORİOTİ ile tüm Tarih Bölümü hocalarıma teşekkürlerimi ve

saygılarımı sunmayı bir borç biliyorum. Ayrıca benden birçok konuda desteğini esirgemeyen değerli ağabeyim Mehmet YILMAZ ve eşi Afet YILMAZ'a saygı ve şükranlarımı sunuyorum. Manen ve madden yanımda olarak bana güvenen annem Mensure DİNÇ ile beraber tüm aile efradım ve Döndü BÜYÜKÖZTÜRK'e teşekkür ederek, eğitimim için beni teşvik eden ve bana güvenen babam Kasım DİNÇ'i rahmetle anıyorum.

ÖZET

ESKİ YAKINDOĞUDA NEHİR TAŞIMACILIĞI

Dinç, Mehmet Hanifi
Yüksek Lisans Tezi
Tarih Anabilim Dalı
Eskiçağ Tarihi Bilim Dalı
Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yusuf KILIÇ

Temmuz 2016, 132 sayfa

Tezimizde Eskiçağda Mezopotamya, Mısır, Anadolu ve İran'ı içine alan Eski Yakınoğu coğrafyasında yapılan nehir ve deniz ticareti konusu ele alınmıştır. Bu ticaretin yapılmasında araç olarak kullanılan ilkel teknelerden başlayarak zaman içerisinde gelişen teknoloji ile birlikte daha büyük gemilerin inşası ve kullanıldıkları dönemler üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte Eskiçağ Tarihi boyunca Yakınoğu'da hüküm sürmüş uygarlıkların gereksinimleri olan ticari malzemeyi temin etmek için doğanın önlerine çıkardıkları engelleri nasıl aştıkları ve bunları nasıl kendi lehlerine çevirdikleri sorusuna yanıt aranmıştır.

Çalışmamız üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Eski Yakınoğu'da bulunan önemli bölgeler ve akarsular hakkında genel bilgilere yer verilmiştir. İkinci bölümde nehirlerde kullanılan taşıma araçlarının özellikleri, ticareti yapılan önemli ticaret malları, taşımacılık ve tarım için açılan yapay kanallar, nehirlerin aşılmasında kullanılan yöntemler üzerinde durulmuştur. Ayrıca, nehirlerin savunma ve seferlerdeki önemi ile nehirlerin inaç sistemlerine etkileri açıklanmaya çalışılmıştır. Üçüncü ve son bölümde nehir taşımacılığının bir üst boyutu ve araştırmamızda bütünlük oluşturması açısından önemli olan deniz taşımacılığının başlangıcı, gelişimi ve bu gelişimin insanoğlunun hayatında yaptığı etkileri incelenmiştir.

Araştırmamızla ilgili bilgi veren çivi yazılı belgeler, arkeolojik veriler, antikçağ kaynakları ve modern bilimsel eserler tetkik edilerek mukayeseli ve destekleyici yorumlar getirilmeye özen gösterilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Eski Yakınoğu, Nehirler, Gemi, Ticaret,

ABSTRACT

THE RIVER TRANSPORTATION IN THE OLD NEAR EAST

Dinç, Mehmet Hanifi
Master Thesis
History Department
Ancient History Programme
Adviser of Thesis: Prof. Dr. Yusuf KILIÇ

July 2016, 132 pages.

In our thesis, the trade which takes place in the Sea and River near the east surrounding areas that includes Mesopotamia, Egypt, Anatolian and Iran were thoroughly careful analyzed. Starting with the primitive boats that were used in that trade, the effects of advanced technology that helped to produce professionally big ships in the contemporary age and other related factors were examined. In that thesis process, along with that above mentioned information, heads of civilizations that governed throughout the ancient history were investigated using different methods and aspects. They were investigated to answer some questions, On how did they meet those needs despite the obstacles in the trade process and how did they make profit from it?

Our process have three main sections. In the first part, the general information about the significant areas and rivers which were given to the near east. In second part, the properties of transportation vessels used in the river to transport important goods and services, the artificial canals of transportation and agriculture, the ways of passing by the rivers were examined. In that case, the effects of rivers on the system of defence and attack were to be explained. Lastly, in the third part, the sea transportation's effects that creates harmony between main objects of our work were scrutinized. Also the improvement of that sea transportation and its effect in human life were studied.

With our research, ancient cuneiform documents, archaeological data, resources of ancient times and modern science were used in that thesis in the light of comparative methods. These informations were based on the center of the influential and effective comments

Keywords: Ancient Near East, Rivers, Ship, Trade

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ	vii
1.GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ESKİ YAKINDOĞU COĞRAFYASI VE AKARSULARI

1.1.Yakındoğu İsmi ve Eski Yakındoğu Coğrafyasının Bölümleri	4
1.1.1. Mezopotamya	5
1.1.2. Anadolu	7
1.1.3. Mısır	10
1.1.4. Suriye Filistin	11
1.1.5. İran	12
1.1.6. Kıbrıs Adası	13
1.2.Yakındoğu'nun Su Kaynakları (Akarsular, ve Göller)	14
1.2.1. Nil Nehri	15
1.2.2. Fırat Nehri	16
1.2.3. Dicle Nehri	17
1.2.4. Kızılırmak	18
1.2.5. Aras Nehri	20
1.2.6. Van Gölü	22

İKİNCİ BÖLÜM

ESKİ YAKINDOĞU'DA NEHİRLERİN ÖNEMİ

2.1. Nehir Taşıtlar	24
2.2. Nehir Taşımacılığı (Nakliyeciliği)	33
2.3. Nehirlerin Taşıma ve Tarımsal Sulama Amaçlı Kullanılması	48
2.4. Nehirlerin Askeri Amaçlı Kullanımı	57
2.5. Doğal Bir Engel Olan Nehirlerin Aşılması	62
2.6. Tatlı Su Kaynaklarının Kullanımı	70
2.7. Su Ürünlerinden Faydalanma	77
2.8. Su Kültü	80
2.9. Nehirlerin Korunak Olarak Önemi	88

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ESKİ YAKINDOĞU'DA DENİZYOLU VE ÖNEMİ

3.1.Denizlerde Kullanılan Gemi Çeşitleri	92
--	----

3.2. Deniz Ticaretinin Başlaması	97
3.3. Gler, Savaşlar ve İstilalar Açısından Denizlerin nemi	104
3.4. Bölgeler Arası Denizyolu Ulaşımı	107
SONUÇ	111
KAYNAKÇA	114
EKLER	119
ZGEMİş	131

SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ

a.g.e. Adı Geçen Eser

a.g.m. Adı Geçen Makale

A.Ü. DTCF Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi

T.T.K. Türk Tarih Kurumu

Bkz. Bakınız

C. Cilt

Vol. Cilt

çev. Çeviren

ed. Editör

M.Ö. Milattan Önce

M.S. Milattan Sonra

s. Sayfa

ss. Sayfalar

S. Sayı

yy. Yüzyıl

GİRİŞ

Temel yaşam kaynağı olarak su, insanlığın varlığını sürdürmesi, çevresel yaşamın devamlılığı, ekonomik gelişme ve yüksek hayat kalitesinin sağlanması gibi birçok açıdan kritik bir kaynaktır. Bu kritik kaynak yuvarlak hesaplarla dünya üzerindeki kara parçalarının yüzölçümünün iki katı olarak görülebilir. Fakat bu miktarın az bir kısmı canlıların kullanılmasına elverişli durumdadır. Dünya üzerinde toplam 1,360,000,000 km³ su var olmakla beraber bu miktarın % 97'si denizler ve okyanuslarda tuzlu olarak bulunmaktadır. Geriye kalan yüzde 3'lük tatlı su kaynağının ise % 77,2'si kutuplarda ve yüksek dağlarda buzul olarak, % 22,4'ü ise yeraltında bulunmaktadır. Kısacası, canlı yaşamı için gerekli olan suya kaynaklık eden göller ve bataklıklar toplam tatlı su miktarının % 0,35'ini, akarsular ise ancak % 0,01'ini oluşturmaktadırlar. Buna rağmen dünyada bulunan tatlı su miktarı kişi başına yıllık 7400 m³ civarındadır. Ancak bu miktar yeryüzüne dağılım açısından eşit olmamakla beraber kara üzerine düşen yağışların üçte ikisi kullanılmadan özellikle nehirler vasıtasıyla denizlere dökülmektedir.¹

Su olmadan uygarlıkların gelişmesinin düşünülmediği gibi tarihe bakıldığında Mısır, Hindistan, Mezopotamya gibi medeniyetlerin, tatlı su kıyılarında, özellikle deltalarda geliştiği gözlenmektedir. Yapılan araştırmalar neticesinde nehir kenarlarında kurularak, zaman içerisinde gelişimini sağlayan bu uygarlıklar yaşamın gereksinimi olan tatlı su kaynaklarını birçok farklı amaç için kullandıkları ortaya çıkmıştır. Toprak ile suyun birbirini tamamlayıcı özelliği, canlıların yaşamının devamı için yeri doldurulamaz bir ihtiyaç olurken, insanoğlunun akli ve azmi bu özelliği daha verimli bir şekilde kullanmayı beraberinde getirmiştir. Öyle ki, başta tüketim olmak üzere tatlı su kaynakları, tarım alanında iklim şartlarına dayalı olarak yeterli yağış alamadığından çoraklaşan toprakları daha bereketli hale getirmiş, kara yollarının yanında nehir ve denizler vasıtasıyla daha az maliyetle, daha kısa sürede ve daha fazla emtianın istenilen bölgeye ulaştırılmasıyla ticaretin gelişmesinde büyük rol oynamıştır. Bu sayede toplumların bilgi alışverişi ile beraber sosyal ve kültürel alanlarda etkileşimi hız kazanmış, tarihi devirlere daha çabuk girmesine katkıda bulunulmuştur. Bunların yanında gerek savaşlar ve göçler, gerekse korunma açısından yine kaynağını suyun

¹ORSAM Su Araştırmaları Programı, Nil Nehri Havzasının Hidropolitik Tarihi ve Son Gelişmeler, ORSAM Rapor No: 42, Rapor No: 3, Ankara, Nisan 2011. s.8.

oluşturduğu nehirler ve denizlerden faydalanılmıştır. Ayrıca su sadece fiziksel bir madde olarak değil, insanların kimliklerini, kültürlerini ve kendilerini ifade etme biçimi olarak da algılanmaya başlanılmış, farklı kültür ve dinlerin farklı su deneyimlerinin oluşmasına katkıda bulunmuştur. Farklı coğrafyalarda farklı gelenek ve kültürel uygulamaları olan neredeyse bütün uygarlıkların ortak noktası, suya verilen değer ve saygı, onu kutsallaştırmıştır.

Yakındoğu coğrafyası incelendiğinde Anadolu ve İran'ın bazı bölümleri hariç kurak ve yarı kurak bir iklime sahip geniş düzlüklerden oluştuğu görülmektedir. Coğrafyasında büyük nehirleri barındıran Eski Yakındoğu, bu nehirler sayesinde verimli topraklara kavuşmuş ve birçok toplumun bölgeyi elde etmek için zorlu mücadeleleri göze almasına şahitlik etmiştir. Nil, Fırat, Dicle, Kızılırmak, Yeşilirmak, Sakarya, Büyük ve Küçük Menderes, Aras, Gediz, Seyhan, Ceyhan nehirleri bu coğrafyanın önemli nehirleridir. Nehirlerin çok uzun bir dönem taşıdıkları alüvyonlar sayesinde etrafında ve döküldükleri yerlerde verimli tarım arazileri oluşturmuştur. Sulu tarım ile besin üretimine katkıda bulunan nehirler eskiçağdan günümüze ulaşım ve taşıma alanında birçok kolaylık sağlamıştır. Bu sebeptendir ki, birçok bilim insanı, büyük medeniyetlerin temelini atılıp geliştiği coğrafyalarda nehirlerin katkısının göz ardı edilemeyeceğini düşünmektedir. Bazı medeniyetlerde ise nehirler yer yer güzergâh olarak kullanılmış ve yön belirleme konusunda nehirlerden faydalanılmışlardır. Ayrıca nehirler sayesinde iletişim sağlanmış, bunun sonucu olarak kara parçaları üzerinde yaşayan toplumların birbirinden etkileşimi hız kazanmıştır. Bu etkileşimi ise ilk ilkel saldan başlayarak uzak diyarlara ulaşabilmede kullanılan daha gelişmiş gemiler aracılığı ile sağlamışlardır. Nehirlerde kullanılan sal, kelek ve kayıkların yanı sıra denizlerde kullanılan daha büyük ölçekli gemiler bu kültür alışverişinde önemli rol oynamışlardır.

Gemiler, ilk etapta belki balık yakalamak için kullanılmış olsa da sonraki dönemlerde taşımacılıkta da kullanılmaya başlanmış ve kara ulaşımına alternatif olarak görülmüştür. Ayrıca eskiçağda karadan ilerlemenin mümkün olmadığı yerlerde tek ulaşım yolu haline gelmiştir. Bununla beraber hâkim olunamayacak kadar büyük olan denizlere gemiler ile yelken açılarak kıtalar arası alanda mekik dokunmuş ve uzak coğrafyalar birbirine bağlanmıştır.

Uzak diyarları yakınlaştırma ve kaynaştırma rolünü üstlenen su yolu, gemicilik teknolojisinin gelişimi ve inşa edilen büyük gemilerin kullanılmasıyla birlikte bu güzergâhlar belirli oranda kontrol altına alınmış ve denetlenmiştir. Bu yolla tüketim, üretim ve değerli ham maddeler birçok coğrafyaya iletilirken taşıyıcı yani devletler ve tüccarlar zenginleşerek daha güçlü konuma gelmiştir. Tüccarlar aracılığı ile zenginleşen devletler zaman içerisinde ticari ve siyasi ilişkiler kurdukları coğrafyaları çoğu kez istila girişiminde bulunmuşlardır. Kısacası nehirler ve denizler üzerinden yapılan ticaret, savaşlar, istilalar ve göçler sayısı bilinmeyen birçok can ve mal kaybına sebep olurken, irili ufaklı devletlerin kültürleri birbirini etkilemiştir. Bütün bunların yanında mevcut kültürün üstüne yeni kültürler inşa edilmiştir. Yazı, dil, din, dil ve edebiyat gibi insani kavramların yeni boyutlar kazanmasını sağlayarak günümüz modern dünyanın oluşmasına katkıda bulunulmuştur.

I. BÖLÜM

ESKİ YAKINDOĞU COĞRAFYASI VE AKARSULARI

1.1.Yakındoğu İsmi ve Eski Yakındoğu'nun Coğrafyasının Bölümleri

Batısında Türkiye (Anadolu) ve Mısır'dan Levant'a,² doğuda Fırat'ın doğusundaki Kuzey Suriye, Irak ve İran'a kadar uzanan çok geniş bir alana yayılmış coğrafyaya "Yakındoğu" ismi verilmektedir. Bilimsel anlamda Yunanistan'ı içine almayan Yakındoğu terimi, yakın zamanda kaydedilen gelişmeler ışığında kültürel benzerliklerden dolayı İran'ı da içine almaya başlamıştır. Bu terim XV. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun tarih sahnesine çıkmasıyla birlikte Avrupalılar tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Genel olarak bakıldığında günümüzde "Ortadoğu" denilen coğrafi alanı karşılamaktadır. Britanyalıların XX. yüzyılda kendi politik ve stratejik çıkarları için kullanmaya başladıkları Ortadoğu terimini akademik çevre, politik çevrenin aksine kullanmayı benimsememiştir. Günümüzden yaklaşık altı yüz yıl önce kullanılmaya başlanmış terim, eskiçağ tarihi araştırmacıları arasında da büyük bir coğrafi mekânı ifade etmek için kullanılmaktadır.³

Bilindiği üzere tarihi meydana getiren üç ana unsurdan biri coğrafi mekândır.⁴ Her toplumun bir coğrafi mekâna sahip olduğu gibi toplumların hayatı ve şekillenmesi de büyük ölçüde, içerisinde bulunduğu maddi şartlara bağlı olmuştur.⁵ Elverişli iklim şartları, toprağın verimliliği ve su kaynakları yeterli olan bir coğrafi alanda siyasi oluşumlar daha çabuk ve daha güçlü olur. Bununla birlikte birbirinden farklı özelliklere sahip coğrafyalarda yaşayan topluluklar farklı kültürler geliştirmişlerdir.⁶ Başka bir deyişle yaşanan bölgenin coğrafi unsurlarını oluşturan iklimi, bitki örtüsü, yeraltı ve yerüstü kaynakları, ırmak ve gölleri, bölge üzerinde yaşayan insanların sosyal, siyasal,

²Levant Bölgesi; günümüzde İsrail, Lübnan, Ürdün ve Fırat Nehri'nin batısındaki toprakları içine alan bölge için kullanılır. Bu terim diğer bir deyişle Doğu Akdeniz coğrafyasındaki geniş bir coğrafyayı tarif etmekte kullanılır.

³Amelie Kuhrt, *Eskiçağ'da Yakındoğu I* (M.Ö. 3000-330), Çev: Dilek Şendil, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2007, s. 1,4.

⁴Ekrem Memiş, *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, Ekin Yayınevi, Bursa 2010, s. 3.

⁵Ekrem Memiş, *Tarihi Coğrafyaya Giriş*, Selçuk Üniversitesi, Konya 1990, s. 9.

⁶Veli Ünsal, "Eskiçağda Anadolu Su kaynakları", (Orta ve Doğu Anadolu), *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 28 / Konya 2012, s. 211.

kültürel, ekonomik ve dini yaşantılarını etkilemiştir. Bu sebeptendir ki, üzerinde yaşanan coğrafya, tarihin gelişimine yön veren en temel unsurlardan biri olma özelliğine sahiptir.⁷

Üzerinde yaşanan coğrafyanın konumu ve sağladığı imkânlar ise her daim insanların birbirleriyle ilişkilerini etkilemiştir. Dolayısıyla hem yaşamın idame edildiği hem de ilişki kurulan coğrafyaları iyi bilmek gerekmektedir.⁸ İşte bundan dolayıdır ki, M.Ö. 3000 yıllarında başlayan tarihi ile Eski Yakındoğu⁹ coğrafyasında yaşayan toplumları daha iyi analiz edebilmek için bu bölgelerin konumunu bölgelere ayırarak incelemek uygun olacaktır.

1.1.1. Mezopotamya

Eskiçağda Mezopotamya, Toroslardan Basra Körfezi'ne kadar uzanan alanı kapsayan iki ırmak arasındaki bölgeyi tarif etmek için kullanılmıştır. Bölgede bazı siyasal oluşum ve politikalar Kuzey Suriye ve Basra Körfezi'nin doğusunun da zaman zaman Mezopotamya tarihi içinde zikretmeyi gerekli kılmıştır. Bundan dolayı birçok kaynakta Toroslardan Bağdat'a kadar uzanan bölüme Yukarı Mezopotamya veya Asur ülkesi denmişken, Bağdat'tan Basra Körfezi'ne kadar olan alan için değişik zamanlarda Akad, Babil ve Sümer adları kullanılmıştır. Basra Körfezi'nin doğusuna Elam memleketi, güneyindeki bölgeye ise Kalde ismi verilmiştir. Diğer etkenlerin yanında Mezopotamya coğrafyasının iki ayrı bölgeye ayrılmasının sebebi coğrafi şartların değişiklik göstermesinden kaynaklanmaktadır.¹⁰

Eski Yakındoğu'nun üç önemli merkezinden biri ve medeniyetin doğduğu yer olarak nitelenen Mezopotamya, Yunancada "Mèsos=orta" ve "Potamós=ırmak" sözcüklerinden türetilmiştir.¹¹ Bu sözcükler birleşik olarak "iki nehir arası" anlamına gelen coğrafi bir terim olarak kullanılmıştır. Mısırlılar bu bölgeye yine aynı anlama gelen "Nahrana" adını vermişlerdir. Sümerler yaşadıkları bu coğrafyaya "Kengi" adını

⁷E. Memiş, a.g.e., s. 9.

⁸Mehmet Kurt, *Yazılı Kaynaklara Göre M.Ö. I. Binde Mezopotamya-Anadolu İlişkileri*, Murat Kitabevi, Ankara 2007, s. 55.

⁹A. Kuhrt, a.g.e., s. 12.

¹⁰M. Kurt, a.g.e., s. 56.

¹¹Bülent İplikçioğlu, *Ekiçağ Tarihinin Anahatları I*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1990, s. 45.

verirken, İslami devirlerde Arap kaynaklarında“ada” anlamına gelen “Cezire” ismi kullanılmıştır.¹²

Eldeki verilere göre eski devirlerde Fırat ve Dicle Nehirleri bugünkü deniz kıyısından 200 kilometre yukarıda ve birbirlerinden ayrı olarak akmaktaydılar. Günümüzde ise *Şattülarap* adındaki bölgede birleşip tek bir nehir halini alarak, 145 kilometre bir mesafe yol kat ettikten sonra denize dökülmektedir. Döküldüğü yerde ise taşıdığı alüvyonlarla, her bin yılda 30 kilometrelik bir alanı doldurarak kara parçası oluşturmaktadır.¹³

Eskiçağ medeniyetlerinin oluşumunda önemli bir yeri olan Mezopotamya, Fırat ve Dicle arasındaki sulak ve verimli ovalardan oluşmaktadır. Batı kısmında bölgeyi Kuzey Suriye’den ayıran Amanos Dağları, doğuda İran sınırından başlayarak uzanan Zagros Dağları ile çevrilmiştir. Kuzey kesimden güney kesime uzanan bölgenin ortasında tuzlu göller ve çöller bulunmaktadır.¹⁴

Kuzeyde Dicle ile Fırat vadileri aracılığı ile Anadolu’ya, Güneybatıda Suriye ve Arabistan çöllerine, Kuzeybatıda İran yaylasına açılan geniş bir düzlüğe sahip olan Mezopotamya, Asya’nın Akdeniz’e açılan kapısı statüsündedir.¹⁵ Jeolojik yapısının özelliğinden dolayı bölgenin sürekli olarak istilalara ve göçlere maruz kalmasının yanında bölge insanının da dışarı açılmasına olanak sağlamıştır. Gerek kuraklık ve gerek savaşlardan dolayı yeni bir yerleşim yeri arayan kavimler için cazip bir yer özelliğini taşımıştır. Asya bozkırlarından veya Arabistan Yarımadası’ndan çok eski tarihlerden beri buraya yoğun göçlerin olduğu bilinmektedir. Kısacası Dicle ile Fırat nehirlerinin suladığı bu bölgenin yaşama elverişli yapısı, bereketli toprakları göç ve istilaları beraberinde getirerek burada kurulan devletlerin kısa ömürlü olmasına zemin hazırlamıştır.¹⁶

Mezopotamya’ya hayat veren Dicle ile Fırat nehirleri Türkiye sınırları içinden çıktıktan sonra güneydoğu istikametinde yüzlerce kilometre akarak Basra Körfezine dökülmektedirler. Her iki nehrin en eski tarihlerden beri aktığı bu coğrafyada bereketli bir ova meydana gelmiştir. Bu sebeptendir ki, ünlü Yunan tarihçi Herodot’un Mısır ve

¹²E. Memiş, *Eskiçağda Mezopotamya*, s. 5.

¹³B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 45.

¹⁴M. Kurt, *a.g.e.*, s. 56.

¹⁵B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 46.

¹⁶E. Memiş, *Genel Tarih*, s. 128-130.

Nil için “Irmağın açtığı ve armağan ettiği”¹⁷ sözüne karşılık Mezopotamya “Dicle ve Fırat’ın armağanıdır” benzetmesi yapılmıştır. Mezopotamya’ya en eski devirlerden beri yoğun şekilde yerleşimlerin diğer önemli sebeplerinden biri de burada yazların uzun ve kışların kısa sürmesidir. Bu özellik Dicle ile Fırat’ın vermiş olduğu avantaj ve verimli toprakları sayesinde diğer toplumların buradaki mücadelelerini daha da körüklemiştir.¹⁸

Öyle ki, buradaki ilk yerleşimlerin Prehistorik Döneme kadar uzandığı arkeolojik bulgulardan anlaşılmaktadır. Nitekim Fırat-Dicle bölgesinde Ortadoğu’nun Neolitik Dönem (renkli-seramik) kültür alanına ait izleri olan yerleşim yerleri bulunmuştur. Bunlar; Kuzey Mezopotamya’da Tel-Halaf Kültürü (Kalkolitikum, M.Ö. 4500-3500), bir sonraki dönem olan Tepe-Gavra Kültürü (M.Ö. 3200-3000), Güneyde Eridu Kültürü (4400-3600) ve Ur civarında El-Ubeyd Kültürü (3600-3200) olarak isimlendirilmişlerdir.¹⁹

Diğer taraftan Mezopotamya, büyük bir uygarlığın doğduğu yer olarak kabul edilmektedir. Bu uygarlık coğrafi şartların elverişliliği ölçüsünde diğer komşu coğrafyalara da yayılarak ulaşmış ve ulaştığı yerlerdeki toplumları etkilemiştir. Gerçekten de Mezopotamya’nın bir parçasını da içinde barındıran Anadolu coğrafyası savaşlar, göçler ve ticaretin etkisiyle yazı, kültür, siyasal ve din gibi konularda Mezopotamya’dan büyük ölçüde etkilenmiştir. Bu sebeplerdir ki, Mezopotamya’dan en çok etkilenen coğrafya, Fırat ve Dicle vadisi ile birbirine grift olan Anadolu’dur. Bu durum Anadolu’ya bir kültür aracılığı rolü verirken din ve yazı açısından da gözle görülür izler bırakmıştır.²⁰ Eski Yakındoğu’nun bir parçasını oluşturan Anadolu’nun coğrafi konumu ise aşağıdaki gibidir.

1.1.2. Anadolu

Hellenistik devirlerden beri “Anatolia”, diğer bir ismiyle Küçük Asya²¹ denilen ve Asya ile Avrupa arasında doğal bir köprü statüsünde olan Anadolu üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımadadır. Bugün bile durumunda pek değişiklik olmayan Anadolu, Eskiçağda, doğu-batı yönlü bir ulaşım şeridini izlemekte ve Ege kıyıları ile

¹⁷ Herodot, *Tarih*, (Çev: Muntekim Ökmen), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, II, 96.

¹⁸ Veli Sevin, *Yeni Assur Sanatı I Mimarlık*, T.T.K., s. 2.

¹⁹ B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 46-47.

²⁰ Detaylı bilgi için bkz. Yusuf Kılıç, “Eski Önasya Toplumları Arasında Yazı ve Dil Etkileşimi”, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Temmuz 2009, Sayı: 4, s. 122-151.

²¹ Firuzan Kınal, *Eski Anadolu Tarihi*, T.T.K., Ankara 1987, s. 1.

boğazlarda son bulmaktadır.²² Anadolu'nun mevcut konumu Çanakkale Boğazı (Hellespontos) ve İstanbul Boğazı (Bosporos) sayesinde şark (doğu) ile garbın (batı) birbiriyle sürekli etkileşim içinde olmasını sağlamıştır. Öyle ki, Mezopotamya'da doğarak gelişen uygarlık Anadolu toprakları ve Anadolu'nun etrafını çevreleyen denizler üzerinden batıyı etkilemiştir. Anadolu, zaman içerisinde Yunan coğrafyasında gelişen felsefe, kültür ve bilimin, M.Ö. 12. yüzyılda Egeli Kavimlerin istilalarında, daha sonraki dönemlerde ise Makedonyalı İskender'in ordusuyla bu toprakları geçerek İran, Mısır ve Hindistan coğrafyalarına ulaşmasında köprü görevi görmüştür.²³

Paleolitik Dönem'den itibaren yerleşimin başladığı düşünülen ve günümüze kadar da bu yerleşimin kesintisiz devam ettiği bilinen Anadolu, kültürel açıdan çok çeşitli ve zengin bir yapı arz etmektedir. Bu durum Balkanlar, Kafkaslar ve Ortadoğu'nun birleştiricisi konumuna sahip olan Anadolu'ya bir kültür aracılığı özelliğini kazandırmıştır.²⁴ Bu kültür doğu ve batı yönlü birçok kavmin istilası ve yerleşmesinden kaynaklanmaktadır. Bu sebeplerden dolayı farklı yönlerden gelen kültürlerin karıştığı bir coğrafya olmuştur. Bunun en güzel örneği ise M.Ö. 3. binyıldan başlayarak farklı kültür ve kökene sahip birçok kavmin Anadolu'ya gelerek burada yüzyıllar boyu yaşamasıdır.²⁵

Anadolu'nun yüzölçümü 790 200 km² iken izdüşümü alanı 755 688 km² dir. Engebeli bir arazi yapısı bulunan Anadolu'nun Kuzey-Güney yönü 650 km iken Doğu-Batı yönü ise 1560 km uzunluğundadır.²⁶ Doğu-Batı yönündeki uzunluğun fazla olması, coğrafyasının engebeli olması vb. sebepler yüzünden Anadolu'da kurulan devletlerin merkeze uzak kesimleri kendilerine yakın uygarlıkların kültürlerinden etkilenmelerine sebebiyet vermiştir.²⁷

Güneyinde Akdeniz, kuzeyinde Karadeniz ve batısında Ege Denizi ile çevrili olması iklim yapısını, tarıma elverişlilik açısından muazzam önemli kılmıştır. Bu durum Anadolu'ya dışarıdan gıda almadan, üzerinde yaşayan toplumları besleyebilme

²²B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 71.

²³ W. M. Ramsey, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev: Mihri Pektaş) Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1960, s. 23.

²⁴ Suat İlhan, *Türkiye'nin Jeopolitik Konumu ve Türk Dünyası*, Atatürk Kültür Merkezi Yayını, Ankara 1999, s. 3.

²⁵E. Memiş, *a.g.e.*, s. 3.

²⁶Hacı Çoban, "Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası ve Anadolu Uygarlıklarına etkisi", Nevşehir Üniversitesi, *Cahij.com*, Cahij, Vol 1, s. 29.

²⁷ Ekrem Akurgal, *Anadolu Uygarlıkları*, Net Turistik Yayınları, İstanbul 2003, s. XIV-XVI.

bakımından büyük bir avantaj vermektedir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması denizciliğin gelişmesini sağlamış ve dolayısıyla deniz ticaretinin de yoğun bir şekilde yapılmasını beraberinde getirmiştir.²⁸

Su kaynakları ve verimli topraklar uygarlığın gelişmesinde önemli etkenlerdendir. Anadolu sahip olduğu zengin akarsu kaynakları ve onların oluşturduğu deltalarındaki verimli topraklarda yetiştirilen gıda ürünleri sayesinde birçok uygarlığın kurulup gelişmesine vesile olmuştur. Ayrıca Anadolu’da varlığı bilinen birçok volkanik dağların oluşturduğu obsidyen zenginliği, Mezolitik ve Neolitik Dönem insanların bu dağların çevresine yerleşmelerini sağlamıştır. Böylece bu insanlar, obsidyeni işleyerek hem alet yapımında büyük aşama kaydetmiş hem de adı geçen doğal kesici taşların ticaretinin yapılmasına zemin hazırlamıştır.²⁹

Bir coğrafyanın yeryüzü şekilleri, iklim şartları, akarsu ve denizleri o bölgenin tarihinin oluşmasında önemli ölçüde yer tutmaktadır. Bu sebeptendir ki, Anadolu’nun kuzey ve güney kısımlarında yüksek sıradağların olması bu bölgelerin az sayıda geçit vermesine neden olmuştur.³⁰ Dağların denize paralel uzanması ise bu istikametlerden gelecek istilaları büyük ölçüde engellerken bu engellemeye karşılıklı kültür etkileşimi de dâhil olmuştur. Karadeniz bölgesinde yaşamış olan ve Orta Anadolu’da büyük bir devlet kuran Hititleri sürekli rahatsız eden Gaşkalar³¹ buna örnek olarak verilebilir. Hitit Devleti yüksek dağların oluşturduğu ulaşım sıkıntısından dolayı Gaşkalar’a karşı müdahalede yetersiz kalmış ve kendi kültürünü bu kavime yayamamıştır. Doğu Anadolu Bölgesi’ndeki dağlık alanlarda yaşamış Urartulara (M.Ö. 900-600) karşı Asur krallarının mevcut yükseklikten ve engebeli arazi koşullarından dolayı oldukça zorlanması bu konuya başka bir örnek olarak gösterilebilir.³²

Anadolu’nun sahip olduğu yükselti, doğal engeller oluşturarak buradan gelebilecek tehlikeleri önlenmesinin yanında çeşitli kültür birikimlerinin iç kısımlara girmesi konusunda bir dezavantaj oluşturmuştur. Bu yükseltilerin oynadığı rolü farklı

²⁸ Hacı Çoban, a.g.m., s. 29.

²⁹ J. G. Macquen, *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*, (Çev. Esra Davutoğlu), Arkadaş Yayınları, Ankara 2009, s. 11-14. : H. Çoban, a.g.m, s. 33.

³⁰ Bu geçitler; Kuzey Anadolu kesiminde Zigana ve Kop geçitleri iken Güney Anadolu’da Gülek Boğazı, Beylan Geçidi ile Arslanlı Bel geçitleridir.

³¹Karadeniz Bölgesi’nde kabileler halinde yaşayan bir toplumdur. M.Ö. 2. binyılda Anadolu’da Hititlere boyun eğmeyen barbar ve yarı barbar kavimlerden biri olarak nitelendirilmektedir. (Detaylı bilgi için bkz. E. Memiş, *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, s. 50-61).

³²E. Memiş, *a.g.e.*, s. 3.

coğrafyalarda çöller üstlenmiştir. Çöllerin doğal bir engel olarak rol oynadığı yerlere ise Mısır coğrafyası örnek olarak gösterilebilir. Mısır medeniyetinin doğup geliştiği Nil Vadisi'nin doğu ve batı kısımları çöllerle kaplı olduğu için bahsi geçen yönlerden gelebilecek tehlikelere karşı bir koruma kalkını görevini üstlenmiştir.. Bu kalkan kültürel anlamda dışarıdan etkilenme oranını azaltmış ve çeşitlilik açısından Mısır'ı oldukça zayıf bırakmıştır. Kendine özgü bir kültür birikimine sahip olan Mısır coğrafyasının coğrafi konumu ise şöyledir;

1.1.3. Mısır

Eskiçağda, Mısır kültürünün oluştuğu coğrafya Aşağı ve Yukarı Mısır diye iki bölümden oluşmaktadır. Bu yüksek kültür yaklaşık 1100 kilometre uzunluğunda ve 10 ila 20 kilometre genişliğindeki Nil Vadisi'nde gelişim göstermiştir. Ortalama 30 bin km² bir alana sahip olan bölgenin batısı ve doğusu çöllerle kaplıdır. Doğu kısmı kıyıya paralel olan sıradağlar sebebiyle Kızıldeniz'den ayrılmaktadır. Libya'ya delta bölgesinden, Sina Yarımadası ve Suriye'ye, Süveyş Boğazı üzerinden geçit vermektedir. Yağışı çok az bir iklime sahip olan bölgede su seviyesi yaz aylarında en yüksek seviyeye ulaşmaktadır. Nil Deltası'ndaki her yıl oluşan taşkınlar sayesinde toprak oldukça verimli bir şekilde tarıma elverişli hale gelmiştir.³³ Mısır, M.Ö. 10.000 ile 5000 yılları arasında batıya uzanan çöllerde yağışlı bir dönem geçirse de bu tarihten sonra çok kurak bir iklime sahip olmuş ve tarımın kesinlikle sulama ile yapılması gerekmiştir.³⁴

Nil Vadisi'ndeki doğal yükseltiler üzerine kurulan köyler coğrafyanın dışı kapalı özelliğinden dolayı Mezopotamya'daki gibi homojen ve kalabalık değildir. İskân edilmiş en eski bölgelerden biri olan Mısır'da Paleolitik Döneme ait buluntulara rastlanmıştır. Elde edilen buluntular, bölgenin Afrika ve Önasya ile eski zamanlardan beri ilişki içinde olduğunu göstermektedir. Neolitik Döneme ait bilinen en eski yerleşim yeri ise Nil Deltası'nın batısındaki Merimde'dir.³⁵

Mısır'ın coğrafi yapısı ve iklimi bir taraftan çorak topraklara sahip olmasını sağlarken diğer taraftan Nil Nehri'nin vermiş olduğu bereketli araziler sayesinde yerleşim alanlarının oluşmasına ve hızlı bir şekilde büyümesine zemin hazırlamıştır.

³³B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 107.

³⁴A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 157.

³⁵B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, 1990, s. 107.

Mısır, Nil Deltası'nın verdiği bereketli toprakların yanında, denize kıyısı olması açısından önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. Tıpkı Mısır gibi gerek denize kıyısı olan ve gerekse birçok ticaret merkezinin uğrak yeri olması açısından büyük öneme sahip yerler de bulunmaktadır. Bulunduğu jeopolitik konum itibariyle tarih boyunca birçok kavmin ve tüccarın uğrak yeri olan Suriye ve Filistin coğrafyası bu yerlere güzel bir örnek teşkil etmektedir. Sahip olduğu konumu sayesinde hem dışarıdan göç alırken hem de dışarıya göç veren Suriye ve Filistin bölgesini elde etmek isteyen birçok toplum, burası için büyük mücadelelere girişmiştir.

Kendine özgü bir yazı geliştiren Mısır'ın yazılı tarihi M.Ö. 3100'lü yıllarda başlamaktadır.³⁶

1.1.4. Suriye ve Filistin

Akdeniz'in doğusunda yer alan Suriye ve Filistin, aşağı yukarı 100 km genişlikte ve 600 km uzunluğunda stratejik önemi olan bir coğrafyaya sahiptir. Doğusu büyük oranda çöllerle çevrilidir. Bölge, orta ve kuzey kısımlarda dağlık olmasına karşın, verimli toprakları bulunan kıyı şeridinde ve bu kıyı şeridi boyunca birçok doğal limana sahiptir. Coğrafi yapısı bakımından Mezopotamya, Anadolu, Mısır ve Arabistan arasında doğal bir kara köprüsü özelliği taşımaktadır. Kuzey-Güney doğrultusundaki deniz ve kara yollarına sahip Suriye ve Filistin Bölgesi, kervan yollarının bitimiyle başlayan işlek limanları sayesinde deniz ticaretinde de çok önemli rol oynamıştır.³⁷

Anadolu'nun güney kısmı Mezopotamya ve İran coğrafyası gibi Suriye-Filistin Bölgesi'nin de bir kısmı *Mümbit Hilal* denilen bereketli toprakları nedeniyle yoğun göçlere ve istilalara maruz kalmıştır. Dolayısıyla M.Ö. 3. binyılda Mısırlı devlet görevlileri ve tüccarlar, özellikle *Biblos* Limanı'na adeta yerleşmişlerdir. Akad Devleti ise bir süre burasını kendi topraklarına katmıştır. M.Ö. 2. binyılın ilk yarısından XVI. yüzyılın sonlarına kadar Sami kökenli olmayan Hurriler bu topraklarda büyük ölçüde egemen olmuştur. M.Ö. 1500'lerden itibaren her ne kadar Hititlerin burasını ele geçirme girişimleri olsa da çoğunlukla Mısırlıların hâkimiyeti altında kalmıştır. M.Ö. 1200'lerde

³⁶ Ahmet Gözlü, *Kıbrıs, Eskiçağı ve Jeopolitiği*, Çizgi Kitabevi, Konya 2011, s. 317.

³⁷B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 94.

bölgede Fenike ve İbraniler ön plana çıkmıştır. M.Ö. IX. yüzyıldan itibaren Asurlular, Babiller, Persler, Hellenler ve Romalılar da bu bölgede adlarından söz ettirmişlerdir.³⁸

Anadolu, Mısır ve Suriye coğrafyalarının ortak özellikleri olan Akdeniz'e kıyılarının olması, bölgeler arası deniz ticaret ağının gelişmesine olanak sağlayarak farklı kültürlerin birbirleriyle etkileşim içine girmesine zemin hazırlamıştır. Akdeniz'e kıyısı olmayıp (Basra Körfezi'ne kıyısı olan) farklı kavimlerin geçiş noktası ve yerleşim alanı olarak tercih ettikleri coğrafyalar da bulunmaktadır. Bunun bir örneği günümüzde İran devletinin bulunduğu coğrafyadır. Tıpkı Anadolu gibi bazı kısımları dağlarla çevrili olan bölge tarihte birçok farklı kavmin geçiş güzergâhı olmuştur. İşte bu yüzden ki, Eski Yakındoğu'nun önemli bir alanı sayılan İran coğrafyasının da konumundan bahsetmek gerekmektedir.

1.1.5. İran

Asya'nın batısında yer alan bir bölge olan İran coğrafyasının kuzeyinde Hazar Denizi, doğusunda Afganistan ve Pakistan, batısında Türkiye ve Irak, güneyinde Basra ve Umman körfezleri bulunmaktadır. Bazı ırmak vadileri ile Mezopotamya'ya geçit veren İran bölgesinin kuzeybatısında bu günkü Azerbaycan, Urmiye Gölü ve Transkafkasya (Ermenistan, Gürcistan, Azerbaycan) yer almaktadır. Kuzeyde Elbruz Dağları, Doğuda Hindukuş Dağları ile çevrilidir. Hayber ve güneydeki Bolan Geçitleri, İndus Vadisine açılan iki kapı niteliğindedir. İran coğrafyasının Batısı ve Kuzeydeki dağların iç kesimleri ile yaylalar yerleşime en uygun alanlarıdır.³⁹ Düz bir alana sahip Mezopotamya bölgesinden Zagros Dağlarıyla ayrılan ve bu sıradağların gittikçe alçalması ile oluşan İran Platosu, kuzeyde Orta Asya'ya, doğuda Afganistan'a ve güneydoğuda Hindistan'a geçit vermektedir.⁴⁰

Eskiçağ tarihi boyunca birçok mücadeleye sahne olduğu bilinen İran coğrafyasında, M.Ö. 3. binyıldan itibaren Elamlılar, Güneybatı İran'da güçlü konuma gelmişlerdir. M.Ö. 1700'lerde Kaslar ve Huriler'in bu coğrafyaya göç ettikleri görülmektedir. M.Ö. 835 yıllarından itibaren Medler ve M.Ö. 550'lerde Medlere

³⁸B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 94.

³⁹B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 84.

⁴⁰A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 1.

üstünlük sağlayan Persler coğrafyada yaşayan önemli toplumlar olarak adlarından söz ettirmişlerdir.⁴¹

1.1.6. Kıbrıs Adası

Akdeniz'in en büyük adalarından biri Kıbrıs Adası'dır. Suriye, Filistin, Mısır ve Güney Anadolu'nun arasında yer almaktadır. Akdeniz'in doğu kısmında bulunan ada, Anadolu'dan 65 km. Suriye'den 95 km. Mısır'dan ise 400 km. uzaklıktadır. Bulunduğu coğrafi konum Kıbrıs Adası'nı eski devirlerden itibaren önemli bir merkez üssü haline getirmiştir. Kıbrıs'ın önemli bir üs haline gelmesi Mezopotamya, Mısır, Anadolu ve birçok büyük uygarlığın ticari geçiş güzergâhı üzerinde olmasının yanında adada bakır madeninin bolca bulunması en önemli etkenlerdendir. Doğu Akdeniz ticaretinin güvenliğinin sağlanması için Kıbrıs Adası'nın büyük bir üs olduğu şüphe götürmeyen bir gerçektir. Bulunduğu stratejik önem açısından erken dönemlerden günümüze sahip olduğu önemini kaybetmemiştir. Bu önem onu hem Doğu Akdeniz'in hem de Ortadoğu'nun güvenliğini sağlama konusunda en önemli ada haline getirmiştir.⁴²

Kıbrıs Adası'nın ismi hakkında birçok görüş vardır. Bu görüşlerden ilki yeryüzünün Ana Tanrıçası olan "Kybele"nin Kıbrıs Adasındaki isminin "Kipris" oluşundan adaya bu ismin verildiğidir. İkinci bir görüş ise İbrani kaynaklarında Kıbrıs'tan "Kittim" olarak bahsedilmektedir. Ayrıca, adada yetişen kına çiçeğinin İbranice adının "Kopher" olması adaya bu ismin verilmesine sebep olduğu düşünülmektedir. Kına çiçeği denilen çalı görünümündeki ve beyaz çiçekleri olan bu ağaca ayrıca "Cyprus" denilmektedir. Adada bolca yetişen bu çiçeğin Fenike ve Yunan telaffuzuyla "Kybros" denildiğinden zamanla adaya Kıbrıs isminin verildiğini savunan araştırmacılar da mevcuttur. Kıbrıs Adası'nın isminin takip eden bir başka görüşe göre Latince'deki "Cypress" (servi) sözcüğünden geldiğidir. Kıbrıs'a verilen bir diğer isim ise "Alaşya"dır. M.Ö. 11. yüzyıla ait olan Golanişef Papirüsünde Mısırlıların Kıbrıs'a Alaşya dedikleri anlaşılmıştır. Bütün bu görüşlerin yanında yapılan dil çalışmaları sayesinde Kıbrıs adının, kökeni Akadça "Zabar" (bakır) olan kelimedenden geldiği ağırlık kazanmıştır.⁴³

⁴¹B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 86-87.

⁴²A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 37-39.

⁴³Nuzi'de bulunmuş bir metinde görülen UD-a-la-as= si-ni si-pi-ri yazısının yorumunda UD kelimesinin bakır olduğundan yola çıkılarak UD-a-la-as= Alaşya bakırı anlamına ulaşılmıştır. Karşısındaki Akadça

1.2. Yakındoğu'nun Su Kaynakları (Akarsular ve Göller)

Arkeolojik verilere göre son Buzul Çağı'nın sonuna kadar (M.Ö. 11000) bütün kıtalardaki irili ufaklı topluluklar hala avcılık ve yiyecek toplayıcılığı ile geçinmekteydi. Yapılan araştırmalara göre M.Ö. 11000 yılı ile M.S. 1500 yılları arasında farklı toplumların farklı hızda gelişim gösterdikleri görülmektedir. M.S. 1500 yıllarında Avustralya ve Amerika yerlileri hala Avcı/yiyecek toplayıcı sınıfına girerken Asya ve Avrupa kıtalarında yaşayan toplumların büyük kısmı tarım, hayvancılık, metal işleme teknolojisi ve karmaşık siyasal örgütlenme evrelerine girmişlerdi. Örneğin; Avrasya'nın bazı bölgeleri ile Amerika kıtasının bir bölgesinde birbirinden bağımsız yazı icat edilmiştir. Fakat Avrasya'daki yazı Amerika kıtasındakinden çok daha erken icat edilmiştir. Başka bir örnek ise; Güney Amerika'daki And Dağları'nda bronz aletlerin seri üretimi M.Ö. 1300'lü (+/-) yıllarda başlarken Avrasya'da bu üretim 4000 yıl önce başlamıştır.⁴⁴

Toplumların birbirinden farklı hızda gelişip kültürlerini oluşturmalarında tatlı su kaynaklarının büyük bir rol oynadığı günümüzde birçok bilim adamı tarafından kabul edilmektedir. Tatlı suyun toplumlar üzerinde etkisini açıklayan ve *Hidrolik Teori* olarak ta adlandırılan bu teoriye göre; İklimin kuru olduğu yani özellikle karasal iklim özelliklerine sahip olan bölgelerde, düzlüklerdeki ırmak yatakları verimli bir tarım için çok önemlidir. Irmak kenarlarında sulu tarım yapabilmek için ise geniş çaplı bir sulama sistemine gerek duyulmaktadır. Gelişmiş bir sulama sistemi için de merkezileşmiş bir bürokrasinin oluşması gerekmektedir. Gerçekten de Yakındoğu coğrafyasında bakıldığında Dicle ile Fırat nehirleri üzerinde gelişen Mezopotamya Uygarlığı, Nil Deltası üzerinde gelişen Mısır Uygarlığı bu görüşe örnek olarak verilebilir. Mezopotamya ve Mısır coğrafyasında ortaya çıkan uygarlıklardan daha sonraları ortaya çıkmış olmalarına karşın, Hindistan'ın güney kısmındaki İndus Vadisi, Çin'deki Yangtze Vadisi ile Sarı Vadi, Orta Amerika'daki Maya düzlükleri Eskiçağda nehir kıyılarında oluşan önemli uygarlıklardandırlar.⁴⁵

kelimenin de Akadça bakır anlamına gelen "Zabaru" kelimesinin bozulmasından oluşan ve Alaşya'nın karşılığı si-pi-ri kelimesinin yazılmış olabileceğini savunmaktadır. Böylece Akadça "Zabaru" kelimesinin konsonları (sbr) ile Kıbrıs kelimesinin konsonlarına (cbr) ulaşılmaktadır. Cyprus adının sonundaki "us" eki Yunanca bir ektir. (A. Gözlü, a.g.e., s. 143-144. ; Afif Erzen, *Doğu Anadolu ve Urartular*, T.T.K. Ankara 1984, s. 96.)

⁴⁴Jared Diamond, *Tüfek Mikrop ve Çelik*, (Çev: Ülker İnce), Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ankara 2013, s. 5.

⁴⁵J. Diamond, a.g.e., s. 14.

Arkeolojik kaynakların ışığında eski devirlerdeki yerleşim yerleri incelendiğinde tarihte adından söz ettiren kültürlerin büyük kısmının tatlı su kaynakları yakınında doğup geliştiği gözlenmektedir. Yaşamın devamı için gerekli olan su kaynakları ticari, sosyal bilimsel ve kültürel anlamda büyük önem taşımıştır. Nitekim bilimin ilerlemesine büyük bir katkı sağlayan yazının ortaya çıkışında ve kullanılıp yaygınlaşmasında en önemli tatlı su kaynağı olan nehirler dolaylı olarak rol oynamıştır. Çivi yazısının çözülmesi sayesinde geçmiş hakkında birçok bilgiye ulaşılmakla beraber eskiçağda nehirlerle verilen isimlere de bu yazılar sayesinde ulaşılmaktadır. Eski Yakındoğu'da bulunan ve aktığı coğrafyalarda kültürlerin oluşmasına katkı sağlayan nehirlerin isimlerini çivi yazılı belgeler ve antik kaynaklar ile günümüz kaynaklarına göre karşılaştırmalı olarak vermeye çalışacağız.

1.2.1. Nil Nehri

Afrika Kıtası'nın ve dünyanın en büyük nehridir. Aktığı coğrafyada neredeyse Afrika'nın yarısını kat etmektedir. Nil Nehri (Ek 1) iki nehirden oluşmaktadır. Bunlardan biri Viktoria Gölü'nden doğan ve kuzeye yani Uganda'ya doğru uzanan Beyaz Nil, diğeri ise Ethiopia'nın dağlık bölgelerinden inen Mavi Nil'dir. İki nehir Sudan Çölü'nde birleşerek ana Nil Nehri'ni oluşturmaktadır. Buradan uzun bir mesafe akarak Akdeniz'e dökülmektedir. Eskiçağda Mısırlılar, Nil Nehri'nin kaynağının nerede olduğunu bilmemekteydiler. Nil Nehri'nin kaynağı ancak 18. yüzyılın ortalarında keşfedildi. Yaklaşık 6000 km uzunluğunda olan nehir, denizden yaklaşık 1500 km uzaktaki Wadi Halfa'da aşağı Nübye'ye ulaşıyor. Denize dökülmesine 1100 km kala Mısır topraklarına girmektedir.⁴⁶

Nehrin kıyısı, kavurucu sıcaklığı bir nebze yumuşatarak ve taşıdığı zengin alüvyonlar sayesinde çorak kum alanlarının verimli topraklara dönüşmesini sağlamıştır. Nil olmadan Mısır bir çöl olacağından, o olmadan ne Eski Mısır, ne firavunlar ne de şimdiki Mısır olmazdı demek yanlış olmayacaktır. Tıpkı diğer nehirler etrafında oluşan uygarlıklar gibi Nil Nehri, etrafında en eski medeniyetlerden birinin oluşmasına imkân sağlamıştır.

Yılın belirli aylarında düzenli olarak taşan Nil Nehri, bu sayede kaynağından itibaren topraktan kopardığı zengin mineralleri aşağı kesimlerdeki kıyı şeridi boyunca nehir yatağının üst kısımlarına bırakarak toprağın oldukça verimli olmasını sağlamıştır.

⁴⁶ Egon Friedell, *Mısır ve Antik Yakındoğu'nun Kültür Tarihi*, Dost Kitabevi, Ankara 2006, s.108.

Böylece vahşi hayat gelişmiş, zengin topraklar büyük arazilerde çiftçilik yapmayı mümkün kılmıştır. Bu sayede hayatta kalma mücadelesi veren insanoğlu büyük uygarlığa giden bir yolda ilerlemeye başlamıştır. Yapılan tarım beraberinde yerleşim yerlerinin kalabalıklaşmasını, kalabalıklaşma ise bir liderin idaresinde toplanmayı ve çeşitli kuralları meydana getirmiştir. Mevcut kurallar ihtiyaçlar doğrultusunda zaman içerisinde gelişerek daha karmaşık bir hal almıştır.

1.2.2. Fırat Nehri

Mezopotamya'nın en önemli iki nehrinden biri olan ve uzunluğu 2780 km olan Fırat Nehri'nin⁴⁷ Türkiye sınırları içerisindeki uzunluğu 971 km'dir. Keban Baraj gölünden çıktıktan sonra Fırat ismini⁴⁸ alırken Basra körfezine yıllık ortalama 30 milyar m³ su bırakır.⁴⁹ Doğu Anadolu'dan (Ağrı ve Erzurum havzası) başlayarak Karasu ve Murat ile birleşip Toroslara aşarak güneye iner. Güneyde Tel Brak, Çagar Bazar, Tel Halaf (Guzana), Harran ve Arslantaş gibi şehirlere hayat veren Balih ve Habur ırmakları ile birleşmektedir. Akdeniz kıyılarına 150 km. yaklaştıktan sonra güneye doğru kıvrılarak Orta Mezopotamya'daki Sippar yakınlarında Dicle'ye yaklaşır. Burada Dicle ile birleşerek Basra körfezine dökülmektedir. Sadece üçte iki kısmı Türkiye topraklarında olan⁵⁰ Fırat Nehri (Ek 2) üzerinde Keban, Karakaya ve Atatürk Barajları yer almaktadır.⁵¹

Fırat Nehri, Hititlerde Puruna,⁵² Antik kaynaklarda *Euphrates*, Sümerlerde *Buranun* ve Akad dilinde ise *Pu-rattu* olarak adlandırılmıştır. Sadece Anadolu için değil, geçtiği tüm coğrafya için yaşam kaynağı olmuştur. Fırat Nehrinin en önemli kollarından biri, *Teleboas* olarak geçen Karasu'dur.⁵³

Tarihin babası olarak isimlendirilen Herodot, kendi ismini taşıyan eserinin birçok yerinde Fırat Nehri'nden bahsetmektedir. Fırat'tan söz ederken içinde gemilerin yüzebileceği kadar büyük bir nehir olduğunu, Kilikia ve Ermenistan arasında doğal bir

⁴⁷ Kemalettin Köroğlu, *Eski Mezopotamya Tarihi, Başlangıcından Perslere Kadar*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013, s. 18.

⁴⁸V. Ünsal, a.g.m., s. 219.

⁴⁹Ali Akanda-Sarah Freeman-Maria Placht, *The Tigris-Euphrates River Basin: Mediating a Path Towards Regional Water Stability*, The Fletcher School – Al Nakhlah – Tufts University, Spring 2007, p. 1.

⁵⁰K. Köroğlu, a.g.e., s. 18. ; Murray Biedler, "Hydropolitics of the Tigris-Euphrates River Basin With Implications for the European Union", *Hydrology*, Rhode University (South Africa), 1992 Ceris 2002-2003, June 2004, p. 6.

⁵¹V. Ünsal, a.g.m., s. 219.

⁵²A. Kuhrt, a.g.e., s. 316-318.

⁵³ V. Ünsal, a.g.m., s. 219.

sınır rolü üstlendiğinden ve nehrin doğduğu yerden döküldüğü yere kadar olan kısımdaki faydaları hakkında bilgi vermeyi ihmal etmemiştir. Herodot Fırat Nehri'nden şu şekilde bahsetmektedir.

“Kilikia ve Ermenistan arasında sınır, içinde gemilerin yüzebildiği bir ırmaktır ki, adı Fırat'tır. Ermenistan içinde her biri bir garnizonla tutulan on beş konaklık yol vardır, elli altı buçuk parasang tutar. Bu bölgeyi gemilerin yüzebildiği dört ırmak sular; bunlar geçilmeden gidilemez. Birincisi Dicle'dir; ikinci ve üçüncü aynı yerden çıkmadıkları ve bir tek ırmak olmadıkları halde aynı adı taşırlar. Birincisi Ermenistan'dan, öbürü Matienlerin ülkesinden gelir. Dördüncüsünün adı Gyndes'tir.”⁵⁴

Ayrıca Herodot, nehrin doğduğu yerden döküldüğü yere kadar olan bölümün bazı özelliklerini de vermiştir.

“İşte Babil böyle tahkim edilmişti. Bu kent iki mahalledir, zira Fırat denilen ırmak, içinden geçer; bu ırmak kaynağını Ermenistan'dan alır; büyük, derin ve hızlıdır; Erythreia (Basra Körfezi) denizine dökülür”⁵⁵

Fırat Nehri'ne birçok kanal açılmış ve bu kanallar sayesinde sulu tarım yapılmıştır. F. Arrianos, M.Ö. IV. yüzyılda kanalların hemen hepsinin su dolu olup ve burada yaşayan insanların bu kanallardan su aldığını ifade etmektedir. Ayrıca bazı kanalların ise yılın tarla sulama zamanında açıldığını, bu dönemlerde Fırat'ın suyunun genelde çamurlu olduğunu ve sulama dönemlerinin başlaması neticesinde aşağı inildikçe nehrin suyunun azaldığını söylemektedir.⁵⁶

1.2.3. Dicle Nehri

Toplam uzunluğu 1900 km olan Dicle Nehri'nin Türkiye sınırları içerisindeki uzunluğu 523 km'dir. Kaynağını Güneydoğu Toroslar'dan alan nehir, bölgeden birçok kaynak suyu ile beslenerek çoğalmaktadır. Toroslar'ın zemininden kaynaklı olarak dar ve derin boğazlardan akarak Diyarbakır'a kadar kuzey-güney doğrultuda ilerlemektedir. Karacadağ civarında birçok çay suyunu bünyesine katıp ve Diyarbakır'dan sonra yön değiştirerek doğuya yönelmektedir. Daha sonra Ambar, Batman, Garzan, Bitlis ve

⁵⁴Herodot, V, 52.

⁵⁵Herodot, I. 180..

⁵⁶Flavius Arrianos, İskender'in Seferi, “Aleksandrou Anabasis” (Çev: Furkan Akderin), Alfa Yayınları, İstanbul 2005, s. 282.

Botan ayları ile suyunu çoğaltarak önce güneye, ardından güneydoğuya yönelir. Cizre yakınlarında Kızılsu'yu da sularına kattıktan sonra Türkiye-Suriye sınırını oluşturmaktadır. Türkiye-Irak sınırını oluşturan Habur Irmağı'nı aldıktan ve kısa bir mesafe ilerledikten sonra Türkiye sınırlarını terk etmektedir. Türkiye sınırlarından çıktıktan sonra Musul'un güneyinde Zap Suyu'nu da alarak güneydoğuya doğru akışını sürdürmektedir. Son olarak Fırat Nehri ile birleşerek Basra Körfezi'ne dökülmektedir.⁵⁷

Dicle Nehri, antik kaynaklarda Tigris, Sümerler tarafından Idigna/Idigina, Akadlar tarafından Idiglat⁵⁸ ve Asurlarca İD.di-ig-lat: Diglat olarak zikredilmiştir.⁵⁹ Ksenophon "Onbinlerin Dönüşü" isimli eserinde Dicle'nin en önemli kolları Zapatas⁶⁰ (Büyük Zap) ve Kentrites⁶¹ (Botan ayı) olduğunu söylemektedir.

Dicle ve kollarının (Büyük Zap, Kk Zap, Adhem ve Diyala ırmakları) suladığı tarım ve hayvancılığa elverişli bu verimli bölgede birçok yerleşim yeri ortaya çıkmış ayrıca zaman içerisinde önemli devletlerin büyük şehirleri haline gelmiştir. Kuzey Mezopotamya'daki nehir yatakları fazla değişkenlik göstermediğinden Dicle Nehri zerindeki Asur, Ninive ve Kalhu, Fırat Nehri üzerinde ise Mari şehri çok uzun yıllar boyunca önemlerini yitirmeden varlıklarını koruyarak gelişmişlerdir.⁶²

Nehir kenarlarına kurulan bazı yerleşim yerleri zaman içerisinde büyüyüp gelişmişken belli bir süre sonra nehrin yatağını değiştirerek yerleşim yerinden uzaklaşması yine kimi yerleşim yerlerinin önemini yitirmesine sebebiyet vermiştir. Buna rnek olarak; Basra Körfezi ve Babil arasında kalan bölge her iki nehrin on binlerce yıl taşıdığı alüvyonlarla dolarak oldukça verimli topraklar haline gelmiştir. Fakat nehir yatakları bu bölgede değişkenlik gösterdiğinden ilk başlarda nehir kenarına kurulmuş olan İsin, Nippur, Umma ve Larsa gibi kentler önemli derecede büyüyerek gelişe de zaman geçtikçe nehirlerin yatağını değiştirmesi neticesinde şehirlerden kilometrelerce uzaklaşmasından dolayı önemlerini büyük lde yitirmişlerdir.⁶³

1.2.4. Kızılırmak

Kızılırmak, ismini içerisinde tuz ve jips barındıran kızıl renkli kum ve kilin rengini suya vermesinden almaktadır. Türkiye sınırları içerisinde doğarak yine Türkiye

⁵⁷V. nsal, a.g.m., s. 217-218.

⁵⁸V. nsal, a.g.m., s. 218.

⁵⁹H. Hande Duymuş Florioti, "M.Ö. I. Binyıl 'da Mezopotamya'da Nehir Ulaşımı: Asur rneği", *History Studies*, Cilt 4, Kasım 2012, s. 151-152.

⁶⁰Ksenophon II. V. 1

⁶¹Ksenophon IV. III. 1

⁶²M. Biedler, s. 4-10, ; K. Köroğlu, a.g.e., s. 15.

⁶³K. Köroğlu, a.g.e., s. 15-16.

sınırları içerisinde denize dökülen en uzun nehir olma özelliğine sahiptir. 1355 km uzunluğundaki Kızılırmak kaynağını, Sivas ilinin sınırları içerisinde olan İmranlı ilçesinin kuzeydoğusundaki Kızıldağ'dan almaktadır. Günümüzde sırasıyla Sivas, Kayseri, Nevşehir, Kırşehir, Kırıkkale, Ankara, Aksaray, Çankırı, Çorum ve Samsun illerinden geçerken çok sayıda dere ve çayın sularını bünyesine katarak Bafra burnundan Karadeniz'e dökülmektedir.⁶⁴

Kızılırmak eskiçağda Hititler tarafından *Marasantiya*⁶⁵ olarak adlandırılırken Antik Batı kaynaklarında *Halys*⁶⁶ olarak geçmektedir. Antik kaynaklarda *Kappadoks* olarak geçen Delice çayı ise Kızılırmak'ın en önemli koludur.⁶⁷

Strabon, Kızılırmak isminin nereden geldiğini ve Nehrin diğer özelliklerinden şöyle bahsetmektedir;

“Ondan sonra her ikisi de verimli olan, Halys Irmağı'na doğru uzanan Diakopene ve Pimolisene bölgeleri yer alır. Bunlar Amaseia'lıların ülkesinin kuzey kısmını meydana getirir ve uzunluğu yaklaşık beş yüz stadiondur⁶⁸; bundan sonra ülkenin geri kalan kısmı gelir. Burası çok daha uzun olup Babanomos ve Ksimene'ye kadar uzanır ve bu ikincisi Halys Irmağı'na kadar gider. Amaseia'lıların ülkesinin uzunluğu budur. Hâlbuki kuzeyden güneye kadar genişliği yalnız Zelitis'e kadar olmayıp Trokmi'ye ve Büyük Kappadokia'ya kadar uzanır. Ksimene'de “halai” denen tuzlalar vardır. Irmağın buna izafeten Halys ismini aldığı zannedilmektedir.”⁶⁹

Strabon gibi Herodot da Kızılırmak'ın kaynağı ve aktığı bölgeler hakkında çeşitli bilgiler vermektedir.

“Med'lerin toprakları ile Lydia'lılarınkiler arasında sınır, Halys ırmağıydı ki bu ırmak Ermenistan dağlarından çıkar. Kilikia'dan geçer, Matien'leri sağına, Phrygia'yı soluna alıp, bu iki ülke arasında akar; bu ülkeleri geçtikten sonra, kuzeye doğrularak Kapadokia Suriyelileri ile sol kıyıdaki Paphlagonia arasında sınır çizer. Demek ki Halys ırmağı hemen hemen bütün Asya'yı bir kıydan öbürüne kesmiş olur, bir yanda Kıbrıs adasının karşısına rastlayan kıyı, öbür yanda Karadeniz kıyıları. Burası bir çeşit boyun noktasıdır ve ayağına çabuk bir adam bu yolu beş günde alabilir.”⁷⁰

⁶⁴V. Ünsal, a.g.m.,s. 211-212.

⁶⁵V. Ünsal, a.g.m., s. 212.

⁶⁶Strabon, *Geographika*, Antik Anadolu Coğrafyası, Arkeoloji Sanat Yayınları, Çev. Adnan Pekman, İstanbul 2012, XII. 3, 39. s. 51-52.; Herodot, a.g.e., I. 72.

⁶⁷V. Ünsal, a.g.m., s. 212.

⁶⁸600 Yunan ayağı, Atina stadı 177,6 metre. (Herodot, s. 813.)

⁶⁹Strabon, a.g.e., XII. 3, 39.

⁷⁰Herodot, a.g.e., I, 72.

1.2.5. Aras Nehri

Bingöl Dağları'nın Erzurum il sınırları içerisinde doğarak ilk önce güneydoğu-kuzeybatı yönünde akmaktadır. Tekman Yaylası'nın bütün sularını toplayarak Sakaltutan Dağları'nın doğusundaki havza içerisinde kuzey yönüne yönelmektedir. Sakaltutan Dağları ile Topçu Dağı arasında derin ve sarp bir yapıya sahip olan Mescitli Boğazı'nı geçtikten sonra Pasinler Ovası'na inmektedir. Bu bölgede Yukarı Pasinler Havzası'nın suyunu toplayarak gelen Hasankale (Pasinler) çayını alıp kuzeydoğu yönüne akarak il sınırları dışına çıkmaktadır. Buradan yönünü doğuya çevirerek akmaya başlayan Aras Nehri, Horasan'da Zivin Suyunu sularına katarak derin bir vadiden geçmektedir. Buradan güneydoğu istikametine yönelerek Kağızman'a yaklaşınca artık dar olan vadilerin dışına çıkarak geniş ve düz bir alanda akmaya başlamaktadır. Tuzluca'nın kuzeyinde Arpa Çayı ile daha da güçlenerek Sürmeli Çukuruna (İğdır Ovası) girmektedir. İğdır Ovası'nda geniş bir yatakta aktıktan sonra güneydoğuya yönelerek Türkiye-Ermenistan sınırını oluşturmaktadır. Buradan ilerlemeye devam eden Aras Nehri, bu kez Türkiye-Nahcivan sınırını çizerek, Nahcivan topraklarında birkaç suyu daha bünyesine katarak ilerleyerek Ermenistan-İran sınırı boyunca akmaktadır. Bir süre sonra kuzeydoğuya yönelerek bu kez Azerbaycan- İran sınırını oluşturup Kura (Kür) Nehri ile birleşmektedir. Böylece sularını daha da çoğaltarak Hazar Denizi'ne dökülmektedir.⁷¹

Uzunluğu 1072 km olup 548 km'si Türkiye sınırları içerisinde ve 102 bin km² havza alanına sahiptir.⁷² Yatağı büyük ölçüde yüksek ve dağlık alanlardan geçen Aras Nehri'nin sularının daha Türkiye topraklarında bile sıkça donduğu görülmektedir. Aktığı bölgelerde kışların uzun sürmesi ve karların erimemesine bağlı olarak suları azalmaktadır. Fakat Mayıs ve Nisan aylarında karların erimesi ile birlikte taşkınlara sebebiyet veren Aras Nehri, düzensiz bir rejime sahiptir.⁷³

Antik Batı kaynaklarında Araxes ve Arax gibi isimler verilen Aras Nehri'nin en önemli kolu Ksenophon'un, "Onbinlerin Dönüşü" adlı eserinde Phasias⁷⁴ olarak isimlendirdiği Pasinler Çayı'dır. Eskiçağ kaynakları arasında en detaylı bilgiyi ise Herodot vermektedir. Herodot'un Aras Nehri hakkında verdiği bilgiler incelendiğinde nehrin geçtiği coğrafya, burada yaşayan toplumlar, nehirde avlanarak yiyecek temin

⁷¹V. Ünsal, a.g.m., s. 216.

⁷²https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Aras_Nehri, 16.12.2015.

⁷³V. Ünsal, a.g.m., s. 216.

⁷⁴Ksenophon, IV. VI. 4.

eden insanlar, savaşlarda nehirden hangi yöntemle geçildiği hakkında birçok bilginin mevcut olduğu görülmektedir.

“Arax, kimilerine göre İster’den daha büyük, kimilerine göre daha küçüktür; anlaşıldığına göre, içinde aşağı yukarı Lesbos büyüklüğünde takımadalar vardır. Orada yaşayan insanlar, yazın yerden söktükleri kökleri yerler ve mevsiminde ağaçlardan topladıkları yemişleri de bir kenara koyup kış için saklarlar...”⁷⁵

“-Kyros’un üç yüz altmış kanala böldüğü Gyndes gibi, Arax da, Matien’lerin ülkesinden kaynar; suları kırk ağızdan dökülür. Bunlardan biri dışında hepsi de sığ bataklıklardır, burada çiğ balık yiyerek geçinen ve giyim olarak, fok balığı derileri örtünen halklar yaşarlar. Arax’ın yalnız bir ağız, bir engele çarpmadan Hazer denizine dökülür”⁷⁶

“İran’dan batıya doğru Asya ülkeleri bunlardır. İranlılardan daha uzakta Medler, Saspeirler ve Kolchisliler, tanyeri ve gündoğusu bölgelerine doğru Asya, güneyden Erythreia deniziyle, kuzeyde Hazer denizi ve doğuya doğru akan Araxes ile sınırlıdır...”⁷⁷

Aras Nehri, Eski Yakınoğu coğrafyasında birçok kaynakta adından bahsettirmiştir. Bunların dışında Anadolu’da olup fakat konumuz dışında tuttuğumuz nehirler de bulunmaktadır. Anadolu coğrafyasında bulunan ve antik kaynaklarda geçen isimleri ile bazı nehirler ise şunlardır:

Hermos (Gediz)

Kaikos (Bakırçay)

Kaystros (Küçük Menderes)

Maiandros (Büyük Menderes)⁷⁸

Astapra Irmağı⁷⁹ (Murşilin’in yıllıklarında geçen ırmak, Büyük Menderes Nehri’nin yukarı kolu olduğu tahmin edilmektedir).

Eskiçağ Yakınoğu’sunda nehirlere verilen isimlerin bazıları günümüze kadar değişim göstermeden gelirken bazılarının isimleri ise değişiklik göstermektedir. M.Ö. I. binyılda Asur metinlerinde Dicle ile Fırat nehirlerinin yanı sıra başka nehirlerin de ismi zikredilmektedir. Aşağıda adı geçen nehir ve kanal isimlerinin bulunduğu metinler, büyük çoğunlukla Asur kralları II. Sargon (M.Ö.721-705) ve Sanherip (M.Ö.704-681)

⁷⁵Herodot, *a.g.e.*, I, 202.

⁷⁶Herodot, *a.g.e.*, I,202.

⁷⁷Herodot, *a.g.e.*, IV, 40.

⁷⁸F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 197.

⁷⁹A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 334.

dönemlerine aittir. Buna göre Asur metinlerinde ismi geçen nehir ve kanal isimleri şöyledir;

ÍD ha-bur: Habur Nehri

ÍD.a-ba-ni: Abani Nehri

ÍD.ba-ni-ti: Baniti Nehri

ÍD.di-ig-lat: Diglat/Dicle Nehri

ÍD.ħa-di-na: Hadina Nehri

ÍD.ħi-ri-te: Hiritu Nehri

ÍD.ma-li-a-su-ú: Maliasu Nehri

ÍD.pa-a-ti-^dBE/ ÍD.pa-a-ti-^dBI: Patti-İllil Nehri

ÍD.pu-rat-te/ ÍD.pu-rat-ti/pu-rat: Purattu/ Fırat Nehri

ÍD.tar-ta-ri: Tartara Nehri

ÍD.tur-nu: Turna /Diyala Nehri.

ÍD.ia-za-pu: Yazabu Nehri

ÍD.za-ab-bi: Zab Nehri

ÍD. ħar-miš: Harmiş Nehri⁸⁰

1.2.6. Van Gölü

Türkiye'nin Doğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan ve ülke sınırları içerisindeki göllerin en büyüğü olan Van Gölü 3.764 km² yüzölçümüne sahiptir. Van ile Tatvan arasındaki genişliği 90 km. iken doğudan batıya doğru genişliği ise 125 km.dir. Tektonik depremlerin sonucu olarak Nemrut Volkanı'ndan yayılan lavların batı kısmına bir set çekmesiyle zamanla su ile dolması sonucu oluşmuştur.⁸¹ Ortalama derinliği 170 metre olarak belirlenen gölün maksimum derinliği Tatvan çukurunun olduğu bölümde 451 metreye ulaşmaktadır. Van Gölü bütün bu özelliklerinin yanında dünyanın en büyük sodalı gölü statüsündedir.⁸²

⁸⁰H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 151-152,

⁸¹ Afif Erzen, a.g.e., s. 3.

⁸²Ufuk U. Turunçoğlu - H. Nüzhet Dalfes, Van Gölü'nün Üç Boyutlu Dolaşım Modeli, Van Gölü Hidrolojisi ve Kirliliği Konferansı Bildiri Kitabı, "5. Dünya Su Forumu Bölgesel Hazırlık Süreci DSİ Yurtiçi Bölgesel su Toplantısı, T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı DSİ Bölge Müdürlüğü, Van 21-22 Ağustos 2008, s. 1.

Van Gölü'ne Kuzeydoğuda Bend-i Mahi, ve Altındere Çayları, Doğudan Karasu, Güneydoğudan Hoşap (Micinger) suyu dökülür. Akarsuların getirdiği alüvyonlar sayesinde Ercis, Muradiye, Gevaş, Gürpınar ve Van Ovaları oluşmuştur.⁸³

⁸³A. Erzen, *a.g.e.*, s. 3.

İKİNCİ BÖLÜM

ESKİ YAKINDOĞU'DA NEHİRLERİN ÖNEMİ

2.1. Nehir Taşıtları

M.Ö. 6000 ile 3000 yılları arasında, insanoğlu sapanı, tekerlekli arabayı, yelkenli kayığı bulmuş, madenlerin fiziksel niteliklerini öğrenmiş ve güneş takvimini oluşturmaya başlamıştır. Böylece kendini kentsel yaşama hazırlamış, yazı, sayı ve ölçü birimlerini geliştirmiş, kısaca bilgi ve salt bilimin aktarılması için yeni yollar gerektiren bir uygarlığın yolunu açmıştır.⁸⁴ İnsanoğlu bu gelişimleri sağlarken tatlı su kaynakları kıyısı ile bu kaynakların suladığı verimli ovaları yerleşke olarak benimsemiş ve buralara yerleşerek Neolitik Döneme geçişi başlatmıştır. Yaşamın sürdürülebilirliği için gerekli olan tatlı su kaynakları etrafında oluşan yerleşimler tarım alanlarının oluşmasına ve buna bağlı olarak çeşitli ürünlerin elde edilmesine olanak sağlamıştır. Zamanla elde edilen artı ürün büyük olasılıkla hem katır ve eşek gibi hayvanlar kullanılarak karadan bir ticaret ağı oluşturulmuş hem de nehirler sayesinde aşağıdaki ve yukarıdaki yerleşim yerlerine küçük tekneler aracılığı ile ulaştırmasını bilmiş böylece ilk nehir ticareti örnekleri oluşmuştur demek yanlış olmayacaktır. Karayolu ticaretine oranla çok daha ucuza ve daha fazla miktarda malın taşınmasını sağlayan nehirlerin kullanılması gemi teknolojisini beraberinde getirmiştir. Böylece bugünkü gemilerin atası olan kayıklar, ilerleyen dönemlerde yelkenli konuma geçerek açık denizlerde yol almaya başlamış olmalıdır.

Yapılan araştırmalar neticesinde ele geçirilen arkeolojik bulgular, Mezopotamya'da Ubeyd Dönemi'nden başlayarak nehirler üzerinde tekne ile taşımacılık yapıldığını kanıtlar niteliktedir. Al-Ubaid, Eridu, Oueili, Uruk, Tell Uqair, Tell Abada, Mashnaqa ve As Sabiyah yerleşimlerinin Ubeyd Dönemi yapı katlarında bulunan kilden yapılmış tekne modelleri, bu dönemin nehir taşımacılığında kullanılan araçlar hakkında fikir sahibi olmamızı sağlamaktadır. Ubeyd Dönemi'nde birbirinden farklı birçok tekne modeline rastlanması Mezopotamya'da gemi yapım tekniğinin oldukça ilerlediğini ve gemilerin yaygın olarak kullanıldığını göstermektedir. Eridu'da,

⁸⁴Gordon Childe, *Kendini Yaratan İnsan* (insanın Çağlar Boyu Gelişimi), (Çev: Filiz Ofluoğlu), Varlık Yayınları, İstanbul 2006, s. 68.

bir mezarda bulunan, kilden yapılmış bir tekne modelindeki direk yuvası ve yelken bağlama delikleri Geç Kalkolitik Dönem olan Ubeyd Dönemi'nde (M.Ö. 5000-3000) yelkenli gemilerin kullanıldığının delili olarak verilebilir. (Ek.3) Ayrıca Basra Körfezi kıyısında (As Sabiyah) bulunan aynı döneme ait olduğu tespit edilen kilden yapılmış bir disk üzerinde yelkenli gemi tasvirine rastlamıştır.⁸⁵(Ek. 4)

Adamson'a göre en erken devirlerde, Mezopotamya ve Mısır'da kullanılan ilk tekneler ağaçtan olmayıp kamıştan inşa edilmiştir. Kamış teknelerin kullanılması ile gelişen gemi yapımı daha sonraki dönemlerde kereste kullanılarak ilerletilmiştir. Fakat sazdan imal edilen bu tekneler ve gemiler M.S. birinci yüzyılın başlarına kadar kullanılmıştır. Daha sonraki dönemlerde yelken monte edilen bu tekneler Mısır ve Mezopotamya coğrafyasında yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Yelkenli teknelerin kullanımı Mısır'da, Mezopotamya'daki nehirlerle oranla daha çok kullanılmıştır. Bunun başlıca sebebi ise yelkenli gemiler için Mısır'daki rüzgârın Mezopotamya'ya oranla daha verimli olmasıdır. Öyle ki, Mezopotamya'da açılan su kanallarında ilerleyen tekneler yetersiz ve dengesiz rüzgârlardan dolayı yelkenlerini indirmiş ve kürekler aracılığı ile ilerlemiştir.⁸⁶

G. Childe' e göre Eskiçağda ilk kayıkları inşa etmek için gerekli olan malzeme taş bir balta ve kayık yapılabilecek bir ağaçtır. Kayık yapmak için işbölümü yapılırsa da daha sonraki dönemlerde gemi yapımı için farklı alanlarda uzmanlaşmış işçilere gerek yoktur. Yine de bu kayığın yapımı belli bir ekonomi ve sosyal bir örgütlenme gerektirmektedir. Taş çağı insanların kayık yapımının daha basit ve daha başka olduğunu söyleyen Childe, bir kayığı yalnızca birkaç kişinin yapabileceğini ve hatta bu kişilerin balıkçı, çiftçi veya sıradan bir aile üyeleri bile olabileceğini savunmaktadır. Fakat her hâlükârda kayığı yapan kişilerin yaşadıkları dönemin tekniğini ve fiziğini bilmesi gerekmektedir. Eskiçağ Yakındoğu'sunda kayık yapmak için gereken teknik bilime ise dönemin yazılı belgelerinde rastlanmaktadır. Kayık yapımı ile ilgili bilinen ilk belgeler yapılan araştırmalar sonucu ele geçirilmiş Sümer çivi yazılı tabletleridir.⁸⁷

Sümer'de çok sayıda marangozun olduğu yapılan kazılar neticesinde ele geçen belgelerin çözülmesiyle anlaşılmaktadır. Yetenekli marangozların da becerisiyle özellikle Erken Hanedanlar Dönemi'nde (M.Ö. 2900-2350) yelkenli gemilerin

⁸⁵ Hamza Ekmen, "Filolojik ve Arkeolojik Verilere Göre Anadolu'da M.Ö. II. Binde İletişim ve Ulaşım Aracı Olarak Nehirlerin Önemi", "İletişim Ağları ve Sosyal Organizasyon", Ege Yayınları, İstanbul 2015, s. 48.

⁸⁶ P. B. Adamson, "The Possibility of SeaTrade Between Mesopotamia and Egypt During the Late Predynastic Period", *Aula Orientalis* 10, Knaresborough (England) 1992, p. 176.

⁸⁷G. Childe, *a.g.e.*, s. 13.

yapılması Sümerlerin bu yıllarda artık deniz yolunu kullanabildiklerinin diğer bir kanıtı sayılabilir.⁸⁸ Ayrıca Mezopotamya’da sazlardan yapılan kayıklar ve yelkenli tekneler zamanla geliştirilerek Basra Körfezi’nde kullanılmasını beraberinde getirmiştir. İnşa ettikleri gemilerin su sızdırmasını önlemek için kendiliğinden yeryüzüne sızan ham petrolden elde ettikleri zift (bitümen) kullanmışlardır.⁸⁹ Bu sayede M.Ö. 3. binyılın başından itibaren Ur ile Dilmun (Bahreyn), Umman (Meluhha) gibi ülkeler arasında deniz ulaşımı yapılabildiği bilinmektedir.⁹⁰

Geç Uruk (M.Ö. 3500/3400-3100) ve Cemdet Nasr (M.Ö. 3100-2900) dönemlerine ait sanat eserlerinde tekne, kayık ve sandal tasvirlerine rastlanmaktadır. Ayrıca, Uruk kralı Gilgamiş Destanı’nda kayık ve gemilerden sıkça bahsedilmesi ve Ur kral mezarlarında çok sayıda tekne modeli (Ek 5) bulunması bu dönemlerde Mezopotamya’da nehirler üzerinde kayık ve teknelerin sıkça kullanıldığını göstermektedir.⁹¹

Eskiçağdaki su yolu taşımacılığı tıpkı günümüzde olduğu gibi kara yolu taşımacılığına oranla hem daha ucuz hem daha elverişliydi. Yüz miskal ağırlığında, yani beş tondan daha ağır yük taşıyan gemiler bulunmaktaydı. Bunların yanında Meluha ve Dilmun gibi ülkelere ticaret eşyası götürüp getirmek için özel tersanelerde yapılan daha büyük gemilerin yapıldığı da bilinmektedir. Bu büyük teknelerden en çok kullanılanı bugün Irak’ta kullanılan ve *guffa* ismi verilen eskiçağda ise *şalgam* olarak bilinen teknelerdi. Bu tekneler sazların sepet biçiminde işlenip derilerle kaplanmasıyla yapılmaktaydı.⁹²

Eski Sümer’de yelkenli gemilerin de olduğu Eridu’da bulunan bir tekne modelinden tahmin edilmektedir. Bunların yanında kürekli gemiler, sırickla itilerek kullanılan tekneler bulunmaktaydı. Nehir taşımacılığında tekneler ırmak kenarı boyunca

⁸⁸K. Köroğlu, *a.g.e.*, s. 60. ; H. Ekmen, *a.g.m.*, s. 48

⁸⁹Araştırmacılar Ubeyd Dönemi ve genellikle kamıştan yapılan teknelerin bitümen (zift) ile kaplandığını düşünmektedir. As Sabiyah (Kuveyt), Tell Kosak Shamali (Suriye) ve Ra’s al-Jinz’de (Umman) Ubeyd Dönemi yapı katlarında bulunan bitümenler üzerine yapılan incelemelerde, örneklerin içinde yoğun miktarda kamış kalıntısı bulunduğu tespit edilmiş ve bu örneklerin kamış demetinden yapılmış teknelere ait parçalar olabileceği öne sürülmüştür. Fırat kenarında yer alan Hacinebi’de bulunan ve M.Ö. IV. binin başlarına ait olduğu belirtilen bitümen kalıntılarının içinde de bol miktarda kamış bulunduğu tespit edilmiş ve bunların kamış demetinden yapılmış bir tekneye/teknelere ait olabileceği ileri sürülmüştür. Hacinebi’de ele geçen ve içlerinde kamış kalıntıları bulunan bitümen örneklerini, Anadolu nehirlerinde tekne kullanımına ilişkin en erken veriler olarak değerlendirmek mümkündür. Fırat kıyısında yer alan bir başka yerleşim olan Zeytinlibahçe Höyük’ün, Orta Uruk tabakasında bulunan ve işlevi tam olarak belirlenemeyen bitümen parçalarının da bir tekneye ait olabileceği akla gelmektedir. (H. Ekmen, *a.g.m.*, s. 48.)

⁹⁰K. Köroğlu, *a.g.e.*, s. 19.

⁹¹H. Ekmen, *a.g.m.*, s. 48.

⁹²Samuel Noah Kramer, *Sümerler*, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2002, s. 142.

hayvanlar veya insanlar tarafından çekilmekteydi. Nehir taşımacılığının yukarı çıkışı zahmetli ve zaman alan bir işken aşağı inişlerde suyun akış yönünde hareket edildiğinden neredeyse hiçbir insan veya hayvan gücüne ihtiyaç duyulmamaktaydı.⁹³

Mezopotamya’da yaşayan toplumlarının bir medeniyet oluşturmaları açısından büyük yer tutan su, aynı zamanda din, kültür, edebiyat gibi çeşitli alanlarda da etkisini göstermektedir. Bu durum zaman içerisinde Mezopotamya coğrafyasından taşarak Anadolu ve diğer komşu coğrafyaları da etkisi altına almıştır. Öyle ki, Semavi dinlerin kitaplarında yer alan ve insanlığın bir tufanla yok edilmesi inancı, Mezopotamya’nın en eski toplumlarının bile inançlarında görmek mümkündür. Tanrıların bir su taşkını ile insanoğlunun yok edilmesini anlatan edebi metinlerden biri Gılgameş Destanı, diğeri ise Atra-hasis Destanı’dır. Bilindiği üzere adı geçen destanlardan Gılgameş Destanı Sümer Orijinli iken Atra-hasis Destanı Hitit orijinlidir. Bunlardan Atra-hasis Destanı, tıpkı Gılgameş Destanı’nda olduğu gibi, uzun yıllar boyunca çoğaltılmış ve Mezopotamya’dan batıya doğru yayılmıştır. Atra-hasis Destanı tanrıların kendileri için çalışacak insanların yaratılması ile başlayıp zamanla insanların sayısının artmasıyla birlikte çıkardıkları yoğun seslerin Tanrı Enlil’i rahatsız etmesi neticesinde Enlil’in insanları yok etmeye karar vermesine sebep olur. Destanda Enlil’in birinci girişimi bir veba salgını, ikincisi girişimi kıtlık, üçüncüsü ise bir tufandır. Gılgameş Destanı’nda bir gemi yaparak insanların yok olmasını engelleyen Utnapiştım adındaki bir kraldır. Bir kral listesinde Sümerce Ziusudra olarak geçen Utnapiştım Hititlerde Atrahasis olarak isimlendirilmiştir. Atra-hasis, destana göre tufandan yapmış olduğu gemi sayesinde kurtulan bir karakter olarak anlatılmaktadır.⁹⁴

Her iki destanda da tufandan kurtulmak konusu işlenmiş ve çözüm olarak bir gemi yapımından bahsedilmiştir. Daha eski olması açısından Sümer toplumunun en eski devirlerden beri gemi yapımı teknolojisine sahip olduklarını ve bunu edebiyatlarına yansıttıklarını görmekteyiz. Bununla birlikte, yazıyı bularak insanlığın tarihi devirlere girmesini sağlayan Sümerler, yaptıkları kayık ve tekneleri mitlerinde de işlemişlerdir. Bu mitlerin bir tanesinin içeriği şöyledir;

İnanna, *huluppu* ağacından (muhtemelen söğüt) yapmış olduğu *pukku* (muhtemelen davul) ve *mukku* (muhtemelen davul tokmağı) yaparak Gılgamış’a hediye eder. Gılgamış *pukku* ve *mukku*’yu ölümler diyarına düşürür ve çok üzülür. Bunu gören

⁹³S. N. Kramer, *a.g.e.*, s. 142.

⁹⁴Kurtuluş Kıymet, “Hititler’de Bir Tufan Öyküsü:Atra(m)haşi”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, Volume 6 Issue 2, , February 2013, s. 732.

Gılgamış'ın hizmetkârı (bazı kaynaklarda arkadaşı) Enkidu, efendisinin üzülmeye dayanamaz ve ölümler diyarına inip *pukku* ve *mukku*'yu getirmeye karar verir. Gılgamış, Enkidu'yu ölümler diyarındaki tehlikelere karşı uyarırsa da Enkidu bu uyarılara aldırmaz ve ölümler diyarına indikten sonra yakalanır ve yeryüzüne çıkamaz. Bunun üzerine Gılgamış tanrıların kralı Enlil'den yardım ister fakat Enlil Gılgamış'ın yardım teklifini kabul etmeyince bu kez tanrı Enki'den yardım ister. Enki'nin buyruğu ile güneş tanrısı Utu ölümler diyarından Enkidu'nun ruhunun çıkması için bir delik açar ve böylece Enkidu'nun ruhu bu delikten dışarı çıkar. Gılgamış, Enkidu'ya aşağı diyarda ne gördüğünü sorar. Evrenin yaratılışı ile başlayıp bir konuşmayla sona eren şiirin gemi ile ilgili kısmı şöyledir;

*O denize açıldıktan sonra, o denize açıldıktan sonra,
Baba Kur'a doğru denize açıldıktan sonra,
Enki Kur'a doğru denize açıldıktan sonra,
(Kur) krala ufak taşlar fırlattı;
Onun küçük taşları, el kadar taşlar,
Onun koca taşları, ...kamuşların taşları,
Enki'nin gemisinin omurgası,
Saldıran kasırgaya benzeyen savaşta yenildi;
Krala karşı, geminin serenindeki⁹⁵ sular,
Kurt gibi yutuyordu,
Enki'ye karşı, geminin ardındaki sular,
Aslan gibi vuruyordu.⁹⁶*

Sümer dönemine ait olan yukarıdaki şiirden anlaşıldığı üzere bu dönemde gemilere yalnız insanlar tarafından sahip olunmayıp aynı zamanda tanrıların da gemilere sahip olduğu mitlere yansıtılmışlardır. Bu durum Sümer toplumunun aynı zamanda teokratik bir yönetim şekline sahip olduğunu da göstermektedir. Bunun yanında şiirde geminin sereninin olduğundan yani yelkenli olduğundan bahsedilmesi bu dönemde yelkenli gemilerin kullanıldığına işaret etmektedir. Yine şiire baktığımızda evrenin yaratılışı ile birlikte tanrıların gemisinin olduğunu ve gemi kavramının Sümer toplumunda çok önceden beri var olduğunu söylemek yanlış olmayacağı kanaatindeyiz.

⁹⁵ Yelken ana direği. (T.C. Başbakanlık Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu), http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bilimsanat&arama=kelime&guid=TDK.GTS.574a0b816068c7.36387901

⁹⁶Samuel Noah Kramer, *Sümer Mitolojisi*, (Çev: Hamide Koyukan), Kabalcı Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 80.

Sümerlerin mitlerine tanrılarının ve tanrıçalarının çeşitli isimler verdikleri gemilerinin dışında, bir kral olan Ziusudra'nın (Kitab-ı Mukaddes'te Nuh, Kur'an'da Nuh) yapmış olduğu gemiden bahsedilmektedir. Buna göre Tanrı Enki, Ziusudra'ya tanrılarının yeryüzündeki insanları bir tufan ile yok edeceğini bildirir ve bir gemi yapmasını söyler. Fakat geminin nasıl yapılacağı ile ilgili bölüm kayıp olduğundan inşa faaliyetleri hakkında bilgimiz yoktur. Geminin yapılışı, hangi malzeme ile yapıldığı, şekli ve büyüklüğü hakkındaki bilgilerimiz büyük ölçüde Kitab-ı Mukaddes ve Kur'an'dan alınmaktadır. Tufan öyküsünün eskiçağ kaynaklarında gemi ile ilgili kısmı şöyledir;

*Olağanüstü kuvvetli fırtınalar, bir olup saldırdı,
Tufan yeryüzünü kapladı,
Yedi gün, yedi gece boyunca,
Tufan ülkeyi kasıp kavurdu,
Koca gemi azametli sulara çarpıp duruken,
Işığını yere göğe saçan Utu çıktı.
Ziusudra koca geminin bir penceresini açtı,
Kral Ziusudra,
Utu'nun önünde yerlere kapandı,
Bir öküz kesti kral, bir koyun kesti.⁹⁷*

Metnin bundan sonraki bölümde ise geminin tufandan sonra oturduğu yer hakkında bilgi vermektedir.

Eskiçağda nehir taşımacılığında kullanılan gemiler genelde nehir yatağının büyüklüğüne, suyun akış şiddetine ve nehrin eğimine göre değişim göstermektedir. Nitekim kimi kaynaklarda yelkenli gemi kullanıldığı yazarken, kimilerinde kürekli gemilerden bahsedilmektedir. Yukarı memleketlere nehir yolu ile gitmek için ise gemilerin nehir boyunca insanlar ve hayvanlar tarafından yukarı doğru çekildiği bilinmektedir. Kimi coğrafyalardaki topluluklar ise aşağı coğrafyalardaki memleketler ile ticaret yapmak için nehir yolunu kullanırken coğrafyanın fazla eğimli olmasından kaynaklanan sebeplerden dolayı gemilerini sadece gidiş için yapar ve geri getirmezlerdi. Bu tarz bir gemi ticareti Herodot'ta geçmektedir. Herodot, Armenia bölgesinde yaşayan insanların Babil ile ticaret yapmak için ufak kayıklar yaptığını bahsetmektedir. Bu kayıklar yuvarlak ve dış tarafı deriden imal edilmiştir. Söğüt ağacından gemilerin

⁹⁷S. N. Kramer, *a.g.e.*, s. 174-175.

kaburgası yapılarak etrafı derilerle kaplanan kayıklar, içine saman yayılarak ticaret eşyaları bunun üzerine konulmakta ve geminin düz gitmesi için iki kürek kullanılmaktadır. Bu kayıklar, ayakta duran iki kişi tarafından idare edilmektedir. Gemilerin çeşitli büyüklükte olanları vardır. En büyük gemi beş bin talant⁹⁸ ağırlığında yük taşıırken bu yüklerin yanında tüccarlar gemide canlı bir eşek te bulundurmaktaydılar. Tüccarlar, Babil'e getirilen mallar ile birlikte geminin tahta ve samanını da satar ve derileri eşeğe yükleyip karayolu ile kendi memleketlerine geri dönerlermiş.⁹⁹

Mısır'da ise Nil Nehri, kıyı şeridi boyunca yerleşmiş toplulukları birbirine bağlamış ve burada yaşayan insanlara bir yaşam sunmuştur. Nehrin topraklara getirdiği bereket burada yeni bir kültür oluşturmuştur. Yerli insanların oluşturduğu bu kültür ulaşım araçlarına yansımış dolayısıyla tekneler yerli halkın en önemli ulaşım aracı haline gelmiştir. Nil'in Mısır halkının yaşamı için ne derece önemli olduğu yönüne de yansımıştır. Mısırlılar kuzeye "akıntıya karşı" güneye ise "akıntıya doğru" demektedirler. Öyle ki III. Tutmosis, Kuzey Suriye'den akan Fırat Irmağı'nı kendi halkına anlatırken "akıntıya karşıdan akıntıya doğru" cümlesini kullanarak aslında kuzeyden güneye demek istemiştir.¹⁰⁰

Nil Nehri'nde kayık kullanıldığını gösteren en erken emareler, Neolitik yerleşim Merimde Beni Salaam'da (M.Ö. 5000-4400) bulunmuştur. Yukarı Mısır'da Badarian Kültürü'ne (M.Ö. 5500-4000) ait olduğu düşünülen tekne figürleri (Ek 6) Nil'de taşımacılık ve ulaşımın gemiler aracılığı sıkça yapıldığını göstermektedir. Eski Mısır'da nehir taşımacılığının yaygınlığı Eski (M.Ö. 2686-2160) ve Orta Krallık (M.Ö. 2055-1650) dönemlerine ait birçok gemi, tekne ve sandal kalıntısından anlaşılmaktadır. Aynı dönemlere ait duvar resimlerinde (Ek 7) Eski Mısır'da kayık, gemi ve sandal yapım teknikleri ile ilgili birçok bilgi elde edilebilmektedir.¹⁰¹

Eski Mısır coğrafyasını sulayan ve burada bir medeniyetin oluşmasına zemin hazırlayan Nil Nehri ve açık denizlerde kullanılan gemiler ahşap tekneler ve papirüs tekneler olmak üzere iki kısma ayrılır.¹⁰² Ahşap ve papirüs tekneler ise kendi aralarında dört ana kategoride ele alınmaktadır. Bunlar; Temel seyahat/ulaşım, askeri, dini/tören ve

⁹⁸ Atina'da Solon'dan sonra 36,39 kilogram olarak kabul edilir. (Herodot, s. 814.) Fakat 36.39.5000=181,950 kilogram yaptığından o dönemde bu kadar ağırlık kaldıracak gemilerin olduğu abartılı görünmektedir.

⁹⁹ Herodot, *a.g.e.*, I, 194.

¹⁰⁰ A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 155.

¹⁰¹ H. Ekmen, *a.g.m.*, s. 49.

¹⁰² George Andrew Reisner, "Antiquities Egyptiennes", "Models of Ships and Boats", *Du Musee Du Cair*, France 1913, p. II.

balıkçılık alanında kullanılan tekneler veya gemilerdir. Bu gemilerin farklı boyutlarda olduğu yapılan araştırmalar sonucu ortaya çıkarılmıştır. Bu kategorilerdeki gemilerin en küçüğü olan balıkçı teknelerinin genelde papirüsten yapılmış olduğu tahmin edilmektedir. Çoğunlukla tek kişilik olan bu tekneler taşıma alanında kullanılmaya elverişsizdir. Diğer alanlarda kullanılan gemiler oldukça büyük olup kürekler ile ilerleme sağlanırken, özellikle Geç Hanedanlar Dönemi öncesinde yaygın bir şekilde yelken kullanılmaya başlanmıştır.¹⁰³ Öyle ki, Keops (Khufu) Piramidi yakınlarındaki bir kazı çalışmasında yaklaşık 140 fit¹⁰⁴ uzunluğunda bir gemi kalıntısına rastlanmıştır. (Ek 8) Geminin bir dümeni ve beş çift küreğinin olmasının yanında katlanabilir yelken direklerinin bulunduğu düşünülmektedir.¹⁰⁵ 1954 yılında bulunan bu geminin Keops'un tören kayığı olduğu düşünülmektedir. O güne kadar bulunan en eski kayık olarak tarihe geçen bu kayık tabanı düz olarak inşa edilmiştir. Ayrıca burada Biblos'tan getirilen sedir ağacından yapılmış 20 kadar kürek te bulunmuştur. Bunların yanında 1000 parça 13 sıra halinde kalas bulunmuş ve bu kalasların kolayca monte edilmesi için belli bir şekilde işaretlenmiştir. Şu an Giza Müzesi'nde sergilenen geminin birleştirilmesi yaklaşık 14 yıl sürmüştür. Araştırmacılar yaklaşık 44 metre uzunluğunda olan bu geminin Keops'un son yolculuğunda kullanıldığını veya aracın öbür dünyada binmesi için yapıldığını ve piramidin yakınlarına gömüldüğünü düşünmektedirler.¹⁰⁶

Eski Mısır'da dönemin şartları ele alındığında büyüklüğü ile dikkat çeken diğer bir Mısır gemisi ise Deir el-Bahri ya da diğer adıyla Dayr al-Bahri'de (Mısır) bulunmuştur. Dayr al-Bahri'de bulunan gemi yaklaşık 60 metre uzunluğunda olup tören veya yük gemisi olduğu tahmin edilmektedir.¹⁰⁷

Mısır'da yapılan araştırmalar sonucu elde edilen bilgilere göre IV. Süleleden itibaren ucu kalkık yelkenli tekneler ve kürekli gemiler sıkça görülmektedir.¹⁰⁸ Genel bir bakış açısıyla baktığımızda Mısır gemileri yapılış dönemlerine göre farklılık göstermektedir. Bu teknelerin yapılış dönemleri ve özelliklerine göre sınıflandırılmaları şöyledir;

1. Hanedan Öncesi Dönem: Papirüsten yapılmış bataklık teknesi/sal,
2. Eski İmparatorluk Dönemi: Kare kesim nehir tekneleri, çift dümenli

¹⁰³ Steve Vinson, , "Boats" (Use of). In Willeke Wendrich (ed.), *UCLA Encyclopedia of Egyptology*, Los Angeles, 8063 Version 1, April 2013, p. 1.

¹⁰⁴ 1 fit = 30.48 cm. dolayısıyla 144 X 30.48 = 43.8912 metre.

¹⁰⁵ Rainer Stadelmann, "Colossal Feats of Engineering", *The Courier*, September 1988, p. 13.

¹⁰⁶ A. Ruiz, *a.g.e.* s. 75.

¹⁰⁷ S. Vinson, *a.g.m.*, s. 1.

¹⁰⁸ Hasan Bahar, *Eskiçağ Uygarlıkları*, Kömen Yayınları, Konya 2010, s.157.

3. Orta İmparatorluk Dönemi: K1ç tarafı kıvrık nehir tekneleri, tek dümenli
4. Orta İmparatorluk Dönemi: Papirüs formlu ahşap tekne
5. Orta İmparatorluk Dönemi: Papirüs formlu kabuk cenaze teknesi¹⁰⁹

Mısır'daki taşıt gemiler, Herodot'un aktardıklarından öğrendiğimize göre Mısır akasyasından yapılmıştır. Genelde yelkenli olan bu gemiler yeterli rüzgâr olmadıkça nehre indirilmez fakat mecburiyet halinde kıyıdan çekilerek yukarıya çıkarılmış. Direkleri akasyadan olan gemilerin yelkenleri ise papirüsten yapılmıştır. *Baris* adı verilen bu gemilerin binlerce talant yük taşıdıklarını söylenmektedir. Nil taşıdığı zaman bu gemiler ovalarda yüzdürüldüğünü söyleyen Herodot gemilerin yapımıyla ilgili şu bilgileri vermektedir.

“Taşıt gemilerini Mısır akasyasından yaparlar, bu ağaç Kyrene lotosuna benzer ve özünden zamk çıkarılır. Akasyayı, aşağı yukarı iki dirsek uzunluğunda parçalar halinde doğrarlar, gemileri bunları tuğla gibi birbirine çatarak yaparlar. Bu iş şöyle olur: boylamasına kesilmiş uzun omurgaların arasına bu iki dirseklik tahta parçalarını çakarlar; tekne meydana çıkar, sonra iki bordayı, omurgalar üzerine enlemesine konulan bir tabanla birleştirirler. Yanları tutmak için kaburga eğrisi kullanmazlar, bunun yerine ek yerlerini papirüsle iyice kalafat yaparlar. Dosdoğru omurga içinden geçen bir tek dümen kullanırlar; direk akasyadan, yelkenler papirüstendir.”¹¹⁰

Öte yandan Anadolu'da nehirler üzerinden taşımacılık ve ulaşım M.Ö. IV. yüzyılın başlarına tarihlenmektedir. Fakat Hacinebi'de (Şanlıurfa/Birecik/Uğurcuk) bulunan bitumen örnekleri haricinde detaylı bilgiye sahip değiliz. Demir Devri'nde Anadolu'da ticari amaçlı taşımacılığın Ceyhan Irmağı kıyısında kurulmuş olan Karatepe kabartmalarında tekne figürlerine rastlanmıştır.¹¹¹ (Ek 9) Bunun yanında M.Ö. V. yüzyılda yaşamış Herodot, Fırat Nehri'nin Anadolu ve Mezopotamya arasında gerçekleşen ticaretin Fırat Nehri üzerinden çeşitli ebatlardaki kayıklarla yapıldığını yazmaktadır.¹¹² Anadolu coğrafyası, Mısır, Mezopotamya, Suriye ve İran'a oranla nehirler açısından daha zengin bir yapıya sahip olmasına karşın coğrafi yapısı bakımından daha eğimlidir. Eğimden kaynaklı olarak nehirlerin akış hızının yüksek olması, mevsimlerden kaynaklanan su seviyesinin ani düşüş ve yükselişi, Anadolu'da

¹⁰⁹G. A. Reisner, s. II.

¹¹⁰Herodot, *a.g.e.*, II, 96.

¹¹¹H. Ekmen, *a.g.m.*, s. 50.

¹¹²Herodot, *a.g.e.*, I, 194.

nehir taşımacılığında çok ileri bir seviyeye gelinememesinin sebepleri arasında gösterilmektedir.¹¹³

Büyük İskender ise Asya Seferinde yapmış olduğu son savaş olan Hydaspes Savaşı'nda değişik boylarda ve genişlikte gemiler kullanmıştır. Bu gemilerin bir kısmı kısa ve enli iken diğer bir kısmı ise uzun gemilerden oluşmaktaydı. Bu gemilerin hemen tamamı kürekli gemilerden oluşurken nehrin akıntılı ve anaforlu kısımlarında kısa ve geniş olan gemiler zarar görmezken uzun gemiler az da olsa zarar görmüştür. Ayrıca, Patala'da, İndos Nehri'nin iki farklı kola ayrıldığı yerde tersane inşa eden İskender'in yaptırmış olduğu gemilerin bir kısmı otuz kürekli gemiler olduğu bilinmektedir.¹¹⁴

M.Ö. 4. yüzyılda gemilerin özelliklerine göre boyutları da çeşitlilik göstermektedir. Kaynakların aktardığı bilgilere dayanarak Büyük İskender'in seferi sırasında müttefiklerinden gelen destek arasında tayfalardan ve birçok farklı çeşit gemilerden söz edilmektedir. Nitekim bu çeşitlilik gemi yapımında ve denizcilik alanında büyük bir gelişme olduğunu açıkça göstermektedir. Büyük İskender, Pers Denizi'nden Fırat Nehrine ilerlerken Fenikelilerden iki adet beş sıra kürekli gemi, üç adet dört sıra kürekli gemi, on iki *Trirem*¹¹⁵ ile otuz kadar otuz kürekli gemi deniz filosuna katılmıştır. Bu gemiler sökülerek Fenike'den Fırat Nehri kıyısında olan Thapsakos¹¹⁶ şehrine kara yolu ile taşınmış ve burada tekrar birleştirilerek nehre indirilmiştir. Böylece Thapsakos'tan yola çıkarılan gemiler aşağı yönde ilerleyerek Babil'e getirilmiştir. Bütün bunların yanında İskender, Bayblon'daki servi ağaçlarını kestirerek yeni bir donanma yaptırmıştır. Gemilerin servi ağacından yapılmasının nedeni ise burada gemi yapımı için uygun başka ağacın olmamasıdır. Ayrıca burada bin adet uzun geminin demirleyeceği bir liman inşa eden İskender, Fenike'den ve kıyı memleketlerden tayfa olarak birçok işçi getirtmiştir.¹¹⁷

2.2. Nehir Taşımacılığı (Nakliyeciliği)

Bir kültürün yayılıp gelişmesinde savaşlar, göçler ve istilalar gibi birçok etkenin yanında ticaretin de büyük rol oynadığı bilinmektedir. Bütün bu faaliyetler sadece kara

¹¹³H. Ekmen, a.g.m., s. 50.

¹¹⁴F. Arrianos, a.g.e., s. 236, 254.

¹¹⁵*Fenike, Sidon ve Yunan coğrafyalarında çok sık görülen üç sıra kürekli büyük savaş gemileridir.* (Herodot III, 136.)

¹¹⁶Fırat Irmağı'nın batı kıyısında büyük, kalabalık ve zengin bir şehirdi (Tuncer Gülensoy, Ksenophon, *Anabasis*, (On Binlerin Dönüşü), Kültür Evreni, Ankara Nisan 2011, s. 11).

¹¹⁷F. Arrianos, a.g.e., s. 300-301.

parçaları üzerinden olmayıp aynı şekilde deniz ve nehirler üzerinden de gerçekleşmiştir. En erken dönemlerde insanlar buldukları coğrafyanın özelliklerine göre yaşamlarını şekillendirirken doğanın onlara sunduğu armağanlar olan nehirleri bu yönde kullanmasını bilmişlerdir. Eskiçağ toplumları gösterdikleri faaliyetler çerçevesinde suyunu kullanarak bir noktadan diğer bir noktaya nehirler üzerinden ilerleyerek iç kesimlere nüfuz etmişlerdir. Bu durumun tam tersi olan içerden dışarı doğru bir hareket te söz konusu olmuştur. Böylece amaçlarına ulaşmaya gayret ederken zamanla daha geniş coğrafyalara daha fazla yük taşıyacak birikime ve donanıma sahip olmuşlardır. Bu sayede muhtemelen farkında olmadan karşılıklı kültür alışverişini de sağlamışlardır.

En eski ticaret yöntemi olan değiş-tokuş ticaretinin M.Ö. 8000-5500 yılları arasında yani Neolitik Çağ'da ortaya çıktığı tahmin edilmektedir.¹¹⁸ İlk başlarda komşu coğrafyalarda bulunmayan tüketim eşyaları, bu eşyaların bol olduğu coğrafyalardan eldeki imkânlar ölçüsünde temin edilmeye başlanmıştır. Bu durum civar bölgeler ile ticari ve siyasi ilişkiler kurulmasının temelini oluşturmuştur. Neolitik Çağ'da uzak diyarlara yapılamayan ticaret, gelişen teknoloji sayesinde Tunç Çağı'ndan itibaren kara ve deniz ticareti sayesinde uzak coğrafyalarla yapılmaya başlanmıştır. Araştırmalar, bilinen en eski ticaretin, batıda Ege Adaları'ndan başlayarak Anadolu (Küçük Asya) Suriye, Filistin, Mısır, Mezopotamya, İran ve Mısır'ı içine alan Yakındoğu'da yapıldığını göstermektedir¹¹⁹

Konumuzun içeriğinde yer alan coğrafyalara göz attığımızda birçok nehir ve ırmaklarla karşılaşmaktayız. Dolayısıyla bu nehirlerin ve ırmakların geçtikleri bölgelerin bir yerleşim alanı ve kültür merkezi haline gelmesine yardımcı olduğunu görmekteyiz. Aşırı derecede öneme sahip bu nehir ve ırmaklar, Anadolu topraklarından kaynağını alarak Basra Körfezi'ne dökülen Dicle ile Fırat nehirleri, yine Anadolu'dan

¹¹⁸Neolitik Çağ'dan başlayarak komşu coğrafyalarla ticari ilişkiler içinde olan Anadolu'da bu dönemde ticareti yapılan en önemli ticaret eşyası obsidyendir. Obsidyenin Anadolu'dan Ürdün bölgesine kadar gittiği bilinmektedir. Anadolu ile Mezopotamya arasındaki ticaret ilişkisi Neolitik Dönem'den başlayarak daha sonraki dönemlere kadar devam ettiği anlaşılmaktadır. M.Ö. 3. bin yılında Akkad kralı Sargon'un, Puruşanda/Buruşanda şehrinde (Aksaray) bakır ticareti yapan Akkadlı tüccarları, yerel yönetimin baskıları yüzünden geri çağırdığı bilinmektedir. M.Ö. 19.-18.y.y.'larda Assurlu tüccarlar Kuzey Mezopotamya'daki Assur şehri ile Orta Anadolu arasında ticaret yapmak amacıyla Anadolu'ya gelmişlerdir. Öyle ki, Assurlu tüccarların bir kısmının evlenerek Anadolu'da yerleştiği bilinmektedir. Assur Ticaret Kolonileri Çağı olarak adlandırılan bu dönemde Anadolu'da bazı önemli ticaret merkezleri (Kültepe-Kaneş, Boğazköy- Hattuş, Alişar v.b.) ortaya çıkmıştır. Kültepe'de yapılan kazılar neticesinde ele geçirilen tabletlerden Assurlu tüccarların Anadolu'ya dokuma ürünleri gibi mamul maddeler ile kalay sattıkları ve Anadolu'dan kereste, gümüş ve bakır gibi hammaddeleri götürdükleri anlaşılmıştır. Bu sayede Anadolu (Kaneş) ile Mezopotamya (Assur) arasında ticari amaçlı bir bağlantı yolu oluşmuştur. Anadolu ile Mezopotamya arasında başlayan yoğun ticari ilişkiler Hititlerin merkezi bir devlet kurmasıyla zayıflamaya başlamıştır. (Gaye Şahinbaş Erginöz, "Hititlerde Ağırlıklar ve Ölçüler", *Kutadgubilig Felsefe-Bilim Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 10, Ekim 2006, s. 226.)

¹¹⁹G. Ş. Erginöz, a.g.m., s. 226.

başlayarak Hazar Denizi'ne dökülen Aras Nehri, Antik kaynaklarda *Halys*¹²⁰ olarak zikredilen Kızılırmak ise yine ülkemiz sınırları içerisinde başlayarak Karadeniz'e dökülmektedir. Afrika'dan başlayarak Mısır'a hayat veren ve Akdeniz'e dökülen Nil Nehri ile daha birçok nehir ve ırmağı sıralamak mümkündür. İşte bu yüzden ki nehirlerin aktıkları yerlere kurulan yerleşim alanlarına katkılarını dayanarak kara parçaları üzerinde yaşayan tüm canlılara hayat veren damarları olarak nitelemenin yanlış olmayacağı kanaatindeyiz. Bu damarların insanoğluna sağladığı sayısız faydalarının içerisinde taşıma ve ulaşım kolaylığını da sayabiliriz. İşte bu noktada ilk önce büyük bir uygarlığa ev sahipliği yapmış Mezopotamya coğrafyasındaki ticaretten başlayarak sırasıyla diğer Yakınoğu coğrafyalarındaki nehir ticaretine değinmek ve yapılan ticarete eldeki kaynaklar ışığında göz atmak uygun olacaktır.

Mezopotamya' da yazıyı icat ederek geçmiş hakkında bilgi sahibi olmamızda çok büyük katkı sunan Sümerlerdir. M.Ö. 3. bin yıldan başlayarak Sümer kültürü ve uygarlığı belli ölçülerde batıda Akdeniz'e doğuda Hindistan'a, güneyde Etiyopya ve kuzey Hazar Denizi'ne kadar yayıldığına dair kanıtlar bulunmaktadır.¹²¹

Sümerlerde yeryüzünde bütün canlı ve cansız varlıkların tanrıya ait olduğu inancı kabul görmüştür. Bu inanca göre bir rahip kral etrafında toplanan halk elde ettiği ürünü mabede teslim etmek zorundaydı.¹²² Verimli toprakların işlenmesi, avcılık ve hayvancılık ile elde edilen ürün fazlası ziggurat adı verilen mabetlerde toplanarak halkın ve sarayın ihtiyacı giderildikten sonra kalan artı ürün yakın memleketlere gönderilerek takas usulü ticaret yapılmaktaydı. Bu artı ürün kızak, kağnı araba ve tekne gibi araçlar yardımı ile taşınmıştır. Muhtemelen iki tekerlekli veya dört tekerlekli kağnılar kullanılıyor ve bunlar öküzler tarafından çekilmekteydi. Boyu daha küçük olan arabalar ise yaban eşekleri tarafından çekilmiştir.¹²³ Yapılan bu kara ticareti birçok sıkıntıyı da beraberinde getirmiştir. Bu sıkıntılardan bir tanesi yaz aylarında kavurucu sıcakların etkisiyle yumuşak zeminde ilerlemenin neredeyse imkânsız olduğu çöller olmuştur. Diğer bir sıkıntı ise arazinin sarp veya engebeli oluşudur. Mezopotamya'nın batı kısmındaki çöller ancak serin aylarda yeterli donanım olduğu halde geçilebilmekle beraber ayrıca diğer ulaşım yollarından daha zahmetli ve ölümcül olmuştur. İşte bu noktada nehirler Sümer ve Mezopotamya insanının imdadına yetişmiştir. Nehir kenarlarını yerleşim yeri olarak mesken tutmuş Mezopotamya insanları su yolu

¹²⁰Strabon, *a.g.e.*, XII. 3, 39. s. 51-52.

¹²¹S. N. Kramer, *Sümerler*, s. 15.

¹²²E. Memiş, *Eskiçağda Mezopotamya*, s. 22.

¹²³S. N. Kramer, *a.g.e.*, s. 142.

taşımacılığının kara taşımacılığına oranla hem daha ucuz hem de daha elverişli olmasını fırsata çevirerek nehir ulaşımı ve taşımacılığını yaygınlaştırmayı başarmışlardır.¹²⁴

Mezopotamya’da nehir ticaretinin ve ulaşımının yaygın olduğunun en güzel göstergeleri arasında çivi yazılı kanunlar gösterilebilir. Toplumun birçok ihtiyacına cevap vermek için düzenlenen bu kanunlar genel olarak kanun yapıcılarının ismi ile anılmaktadır. Bunlar, Urukagina Kanunları,¹²⁵ Urnammu Kanunları,¹²⁶ Ana İttişu,¹²⁷ Lipit-İştur Kanunları,¹²⁸ Eşnunna Kanunları ve Hammurabi Kanunlarıdır. Bu kanunlarda gemiciler, gemi kiralama, gemi hırsızlığı gibi maddeler bulunmaktadır. Mezopotamya coğrafyasında yaşamış toplumların, gemi mürettebatından nehir ticaretinde kullanılan kayık ve gemilerin kira bedellerine kadar çivi yazılı kanunlarında yer alması bu alanda gelişmişliğin en bariz örneklerinden saymak yanlış olmayacaktır. Yukarıda adı geçen kanunlardan olan ve geminin bir günlük kirası ile gemiye verilecek zararı anlatan Eşnunna Kanunlarında geçen 4, 5 ve 6. maddelerin tercümesi aşağıdaki gibidir;

“1 geminin kirası , qa’sı¹²⁹ 1 kur¹³⁰, dan ve gemicinin kirası bir sāt¹³¹ 1 qa’dır. Bütün gün sevkedecektir (kullanacaktır). Eğer gemici ihmal ederse ve gemiyi batırırsa, bütün batırdıklarını ödeyecektir. Eğer bunların içinde (?) olan bir adam onun olmayan (kendine ait olmayan) bir gemiyi zaptederse 10 şeşel¹³² gümüş ödeyecektir.”¹³³

Daha önce konumuz çerçevesinde ifade ettiğimiz üzere Mezopotamya’da nehir ticareti için yapılan ve yüz miskal ağırlığında, yani beş tondan daha ağır yük taşıyan gemiler bulunmaktaydı. Bütün bunların yanında Meluha ve Dilmum gibi ülkelere ticaret eşyası götürüp getirmek için özel tersanelerde daha büyük gemilerin yapıldığı da bilinmektedir. Bu büyük teknelerden en çok kullanılanı bugün Irak’ta kullanılan ve *guffa* ismi verilen, eskiçağda ise *şalgam* olarak bilinen teknelerdi. Bu tekneler sazların sepet biçiminde işlenip derilerle kaplanmasıyla yapılmaktaydı. Eski Sümer’de yelkenli

¹²⁴K. Köroğlu, *ag.e.*, s. 17.

¹²⁵İlk kanun koyucu olarak bilinen ve M.Ö. 2350’li yıllarda yaşadığı düşünülen Lagaş Kralı Urukagina tarafından yazılmış kanunlardır. (Detaylı bilgi için bkz. Mebrure Tosun, Kadriye Yalvaç, *Sümer, Babil, Assur Kanunları ve Ammi-Şaduqa Fermanı*)

¹²⁶Ur Sülalesi’nin ilk kralıdır.

¹²⁷Kimin tarafından yazıldığı bilinmeyen ve ilk kelimeleri “ana ittişu” yani “vadesi gelene kadar” anlamına geldiği için bu isim verilmiştir.

¹²⁸Hammurabi’dan 150 yıl sonra yaşamıştır.

¹²⁹Qa (=qu) ca 1 litre. (M. Tosun, K. Yalvaç S.79).

¹³⁰1 GUR: (kurrum) ca 300 litre. (M. Tosun, K. Yalvaç, s. 193).

¹³¹1 sat= (?)

¹³²1 şeşel = Ca 8 1/3 gr.

¹³³M. Tosun, K. Yalvaç, *a.g.e.*, s. 79-80. (Ayrıca bkz. *a.g.e.*, Urukagina Kanunları, prolog bölümü, s.24-25., Urnammu Kanunları, prolog bölümü, s. 39., Lipit-İştur Kanunları, Kol XI Madde: 12-17, s. 63., Hammurabi Kanunları, Madde: 8,234, 240, 276,277, s. 186,207,208,211 mad.).

gemilerin de olduğu Eridu'da bulunan bir tekne modelinden tahmin edilmektedir. Bunların yanında kürekli gemiler ve sırkla itilerek kullanılan tekneler bulunmaktaydı. Nehir taşımacılığında tekneler, ırmak kenarı boyunca hayvanlar veya insanlar tarafından çekilmekteydi. Nehir ticareti yapılırken yukarı çıkış zahmetli ve zaman alan bir işken aşağı inişlerde suyun akış yönünde hareket edildiğinden çok az miktarda insan veya hayvan gücüne ihtiyaç duyulmaktaydı.¹³⁴

Arkeolojik verilerden ve çivi yazılı kaynaklardan öğrendiğimiz kadarıyla, Mezopotamya coğrafyasında nehirlerin erken dönemlerden itibaren diğer kullanım amaçlarının yanı sıra taşıma amaçlı da kullanıldığını yukarıda belirtmiştik. Buna en güzel örnek, daha Sümer çağında, Lagaş kralı Gudea'nın, tanrısı Ningirsu için inşa ettirdiği tapınağa gerekli olan kereste, taş ve madenleri nehir yolu üzerinden getirtmiş olmasıdır. Arkaik silindirler üzerinde görülen kayık tasvirleri de söz konusu dönemde deniz faaliyetinin yoğunluğu hakkında bizlere fikir vermektedir. Ayrıca III. Ur Hanedanı Dönemi'nde yine büyük kayıkların yapıldığı ve bu kayıkların insan, hayvan, hububat, odun, kereste ve maden gibi çeşitli nakil işlerinde kullanıldığı anlaşılmaktadır.¹³⁵

Mezopotamya'da da Uruk döneminde kentleşmeyle beraber kara ve deniz ulaşımı üzerine ticaret ağı kurulduğu bilinmektedir. Sulu tarım sayesinde daha çok artı ürün elde edilmiş, ürünler depolanmaya başlanmış, depolanan ürünler kayıklar ve yelkenli gemiler sayesinde nehir yolu ile civar memleketlere gönderilmiştir¹³⁶ Erken Hanedanlar Dönemi'nde (M.Ö. 2900-2350) inşa edilen yelkenli gemi yapımının yanında oymacılık, yapı kemeri vs. gibi teknik konularda da ilerleme görülmektedir.¹³⁷

III. Ur Sülalesi Dönemi'nde (Yeni Sümer Devleti, M.Ö. 2112-2000) devlet bürokrasisi yapılan ticaret hakkında kayıtlar tutmuştur. Bu kayıtlardan anlaşıldığı üzere denizaşırı ülkelere ve nehir yoluyla ticaret yapılan ülkelere gönderilen ticari malların devletin kontrolünde olduğu anlaşılmaktadır. Hatta ticareti yapılan eşyaların yanında tekneye mal yükleyen veya tekneleri çeken işçilerin sayısı kayıt altına alınmıştır. Bu işçilere yapılan ödemeler ise bira, ekmek, yağ, soğan ve balık gibi tüketim eşyası ile yapılmıştır.¹³⁸

¹³⁴S. N. Kramer, *Sümerler*, s. 142.

¹³⁵H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 148,

¹³⁶K. Köroğlu, a.g.e., s. 49-50.

¹³⁷K. Köroğlu, a.g.e., s. 60.

¹³⁸K. Köroğlu, a.g.e., s. 91.

Kara ve su yolu ticaretinin gelişmesiyle büyük bir gelir elde etmeye başlayan devletler bu kazanç yollarını kaptırmamak ve daha fazla gelir elde etmek uğruna ticaret yolları için amansız bir mücadeleye girişmeye başlamışlardır. Ticaret yollarını ellerinde bulunduran eskiçağ devletleri nehir yataklarının düzenlemesinden, köprü yapımına kadar birçok faaliyette bulunurken, özellikle nehirlerin döküldüğü deniz kıyılarına limanlar ve tersaneler inşa etmişlerdir.¹³⁹

Erken Hanedanlar Dönemi'nde Mari şehri, Hammurabi'nin istilasına kadar Akdeniz ve Anadolu ile yapılan ticaret sayesinde zenginleşmiştir. Mari şehriden, Fırat Nehri yoluyla güneyindeki kentlere sallarla hammadde taşınmış ve bu sayede büyük gelirler sağlanmıştır. Nehir yolu dışında karayolu ticaretinin de önemli durak noktalarının biri olan Mari'ye, Anadolu'daki Kültepe (Kaniş) ve güneydeki Dilmun'dan çeşitli ticaret eşyası gelmekteydi. Ayrıca Mari şehri Zimri-Lim döneminde Babil ile ittifak yaparak ticaret yollarının güvenliğini sağlamak için yoğun bir çaba sarf etmiştir. Bu tutumun sonucunda kuzeyde Orta Anadolu kervan ticareti yoğun olarak sürerken, güneyde ise Elam ve Basra Körfezi üzerinden ticaret devam etmiştir. Mari'nin, Babil ile ittifakı, Hammurabi'nin bölgede kendine tek rakip olarak Mari şehrini görmesiyle bozulmuştur. Hammurabi iktidarının 35. yıldönümünde Mari şehrine sefer düzenleyerek burasını almıştır. Hammurabi'nin ölümüyle birlikte Babil önderliğinde kurulan güçlü devlet parçalanma sürecine girmiş, Larsa, Ur, Uruk, İsin ve doğudan geldikleri düşünülen Kassitler bölgeyi istikrarsızlaştırarak ticarete darbe vurmuşlardır. Basra Körfezi'nin kıyı kesimlerini ise "Deniz Ülkesi Hanedanı" olarak bilinen bir kabile denetimi ele alarak bu alandaki ticareti büyük ölçüde etkilemiştir.¹⁴⁰

İsin-Larsa Krallığı Dönemi'nde ticaretin hem deniz hem de nehir yolu ile çok geniş bir alana yayıldığını görmekteyiz. Bu dönemde Dicle ve Fırat nehirleri arasında yer alan İsin kenti bulunduğu konum itibarıyla taşımacılık ve sulama alanlarında büyük bir avantaja sahip olmuştur. Nehirler üzerinden kayıklarla Basra Körfezine indirilen ticaret eşyaları, buradan güney bölgelerdeki Dilmun, Magan (Umman) ve Meluha kentlerine götürülmüş ve yapılan ticaret hacmi bu sayede artmıştır. Aynı dönemde kuzeyde, Dicle Nehri üzerinde yer alan Assur ile Orta Anadolu arasında yoğun bir ticaret ağı kurulmuştur.¹⁴¹

¹³⁹Suna Doğaner, "Büyük İskender": Coğrafyacı Bir Savaşçı Kral, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 48, İstanbul 2007, s. 20,

¹⁴⁰K. Köroğlu, *a.g.e.*, s. 106-111..

¹⁴¹K. Köroğlu, *a.g.e.*, s. 98.

Anadolu ile Mezopotamya arasında yapılan ticaretin bir kısmının Fırat Nehri üzerinden sallar aracılığı ile yapıldığı bilinmektedir. Yukarı Fırat Bölgesi'nden, elde edilen çınar ağacı, granit ve bazalt Anadolu'dan bu sallar vasıtasıyla Mezopotamya'ya getirilmiş ve buradan da karayolu üzerinden ihtiyaç duyan bölgelere sevk edilmiştir. Mezopotamya'dan hurma, yün, silindir mühürler, giyim ve ziynet eşyaları da yine nehir yolu ile Anadolu'ya getirilmiştir.¹⁴²

Çeşitli zamanlarda Mezopotamya'ya kesici ve delici alet yapımında kullanılan obsidyen (cam) Van Gölü Bölgesi ile Orta Anadolu ve Fırat Nehrinin kaynak bölgesinden temin edilmiştir. Günlük eşya üretiminde kullanılan bakır Yukarı Dicle Bölgesi'ndeki Ergani'den, gümüş Toroslardan, kalay ise Afganistan'dan ithal edilmiştir. Saray ve tapınaklarda kullanılan kaliteli ahşap malzemeler olan sedir, servi, ardıç gibi ağaçlar Amanoslar ve Lübnan'dan getirilerek Fırat yolu ile taşınmaktaydı.¹⁴³ Getirilen keresteler günlük ev eşyası, gemi ve savaş arabası¹⁴⁴ yapımında önemli yer tutmuştur.

Kilikya Ovasını çevreleyen Amanos Dağları Anadolu, Mezopotamya ve Suriye arasında doğal bir set oluştururken aynı zamanda ihtiyaç duydukları kereste sebebiyle Mezopotamya toplumlarını kendine çekmiştir.¹⁴⁵ Daha yakın olan Zagroslar'daki ormanlar ise ucuz kereste ihtiyacını karşılamaktaydı. Ağaçlar yukarı bölgelerden nehir yolu ile getirildiğinde taşıma zahmetine girilmemiş, kesilmiş kütükler olduğu gibi nehre bırakılarak suyun akıntısı sayesinde aşağı bölgelere gönderilmiştir. Nehir üzerinden aşağı kesimlere gönderilen kütükler istenilen bölgeye geldikten sonra burada nehirden çıkarılarak gerekli yerlere taşınmıştır.¹⁴⁶ Yukarı bölgelerden getirilen kerestelerle ilgili olduğu düşünülen ve Tab-şar-Aşşur'dan, II. Sargon'a yazılan bir mektupta şöyle bahsedilmektedir;

4. UD-17-KAM a-na-ku ù mki-şir-aş-şur

5. ina UGU ÍD.za-bani-ta-lak

6. GIŞ.ÛR-MEŞ né-ta-mar

7. [ma]-a*-duGIŞ.ÛR-MEŞ

¹⁴²B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 62.

¹⁴³K. Köroğlu, *a.g.m.*, s. 20.

¹⁴⁴ Sümer sanatında, tekerlekli araçların resimlerine M.Ö. 3500 yıllarında rastlanır, Kuzey Suriye'de bu daha da eskidir. M.Ö. 3000 yıllarında ise, Elam, Mezopotamya ve Suriye'de tekerlekli arabalar, hatta savaş arabalarına rastlanmıştır. Arkeolojik kayıtlara göre, İndus Vadisi'nde ve Türkistan'da arabalara M.Ö. 2500 yıllarında rastlanır. En az beş yüzyıl sonra da, Girit ve Asya'da araba kalıntıları bulunmuştur. Öte yandan, bu aracı, Mısırlılar M.Ö. 1650 yıllarına dek kullanmamışlardı, bu yıllarda da Asya'dan Hiksos'ların istilasıyla kullanmak zorunda kalmışlardı. (Detaylı bilgi için bkz. G. Childe, *a.g.e.*, s. 80-81.)

¹⁴⁵M. Kurt, *a.g.e.*, s. 98.

¹⁴⁶K. Köroğlu, *a.g.e.*, s. 20.

8. [am-mar] šaša-ḫi-ti-ni

Ben ve Kisir-Aššur, 17. gün Zab Nehri'ne gittik ve keresteyi kontrol ettik. (Burada) arzulayabileceğimiz ölçüde çok ağaç gövdesi var"¹⁴⁷

Eskiçağda nehir yolu ile kereste taşınan diğer bir yer ise Osmaniye'nin Kadirli ilçesinin kuzeyindeki bölgeler olmuştur. Bu bölgelerde bolca yetişen sedir ağaçları Ceyhan Nehri üzerinden taşınmıştır. Çoğunlukla gemi yapımı için kullanılan bu ağaçlar Ceyhan üzerinden Akdeniz sahiline getirilmiş ve getirilen keresteler ise buradaki yerli gemi yapımcıları ile Fenikeliler tarafından satın alınmıştır.¹⁴⁸

Assurlu tüccarlar Anadolu'ya kalay, Babil kumaşı, lapislazuli ve akik gibi yarı değerli taşları getirip, karşılığında başta altın, gümüş ve bakır gibi kıymetli madenler ile birlikte yerli dokuma ürünlerini satın alıyorlardı. Assur Devleti tüccarlar vasıtasıyla Güney Mezopotamya, Suriye, İran, Afganistan ve Anadolu ile ticari ilişkiler kurmuşlardır. Kültepe kazılarında ele geçirilen metinlere göre Assurlu tüccarlar ticaretin büyük bir çoğunluğunu kara yolu üzerinden eşekler ve öküzler tarafından çekilen arabalar ile yapmışlardır. Yine aynı metinlere göre Asur'dan yola çıkan ticaret kervanları Ninive ve Balih'i geçtikten sonra Karkamış'a kadar ilerleyip, buradan iki farklı yol güzergâhı izlemişlerdir. Bu yollardan birincisi, Dicle, Habur, Balih vadileri üzerinden Urfa'ya, Urfa'da Fırat Nehri'nin geçerek sırasıyla Kahramanmaraş, Doğu Toroslar, Göksun-Sarız-Pınarbaşı yolundan Kaniş'e ulaşılmıştır. Bu yola ayrıca Güney yolu denilmektedir. İkinci yol ise, kuzey yolu olarak bilinen Diyarbakır-Elazığ veya Fırat Nehri'ni Samsat'tan geçerek Malatya'ya ulaşan yoldur.¹⁴⁹

Sümer'de olduğu gibi Eski Asur ve Eski Babil dönemlerine gelindiğinde nehirlerin bir engel olarak tüccarların önüne çıktığı gözlemlenmektedir. Assurlu tüccarların genelde kara yolunu kullanmalarına karşın Anadolu ile yapmış oldukları ticarete karşılaştıkları nehir engellerini aşmasını bilmişlerdir. Karşılarına çıkan coğrafik engelleri aşan Assurlu tüccarlar nehir engelini ise *e/ilippum* adı verilen kayık veya gemi gibi taşıma araçlarını kullanarak açmışlardır.¹⁵⁰ *E/ilippum* denen bu gemilerinin ismi, *Hahhum*¹⁵¹ ile Assur arasında yapılmış olan antlaşmada geçmektedir. Metnin transkribi yapılarak yayınlanan içeriği şöyledir;

¹⁴⁷H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 155.

¹⁴⁸M. Kurt, a.g.e., s. 99.

¹⁴⁹ Tahsin Özgüç, *Kültepe, Kaniş / Neša*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2005, s.22-23. : H. Ekmen, a.g.m., s. 51.

¹⁵⁰H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 148.

¹⁵¹Metinde ifade edilen nehrin Fırat olduğu ve buna göre Hahhum'un Fırat kıyısında kurulmuş olan Samsat olma ihtimalinin yüksek olduğu düşünülmektedir. (H. Ekmen, a.g.m., s. 52.)

“...Yalan(cı) ve kötü olan bir göçebeye (*hāpirum*), (bir Asurlu ‘ya ait olan) gemiyi batırması ve yükünün kaybına sebep olması için emir vermeyeceksiniz. (Eğer) sizin kırlık bölgenizde veya ülkenizin (diğer bir yerinde) nehirde bir gemi batarsa, kaybolacak malı (ve gemiye ait), ip ve kıvrık kazıklara varıncaya kadar, her şeyi tam olarak ödeyeceksiniz.”¹⁵²

Yukarıdaki metinde, Asur Ticaret Kolonileri Çağı’nda karayolu ticareti ile beraber nehir yoluyla tekne ya da kayıklarla ticari mallarının taşındığı ve yapılan ticaretin anlaşma ile güvenceye alınmaya çalışıldığı görülmektedir.

Kültepe’de bulunan Kt t/k 1 no.lu bir başka metinde, Şalatuvar ile Wahşuşana arasındaki ödemelerden bahsetmektedir. Yapılan ödemeler hakkındaki metnin açıklaması aşağıdaki gibidir;

“...Şalatiwar’dan çıktık ve 2 ½ mina¹⁵³ bakırı nehrin kıyısında perдум için tarttım. 2 mina bakırı hububat için Şalatiwar’da tarttım. 5 mina bakırı hana, 5 mina’yı da gümrük vergisi olarak kārum dairesine tarttım. 5 mina (bakırı) kaşşum memuruna tarttım. 4 mina (bakırı) hububat için tarttım. 10 mina bakırı kılavuz (luğu) için değirmenciye verdim. O beni nehrin kenarına kadar götürdü. 1 mina (bakırı) gemiciye verdim. Bütün bunları Wahşuşana’da perдум için tartmaya mecbur oldum...”¹⁵⁴

Metinden de anlaşılacağı gibi gemicilikle ilgili kısımda tüccar, mallarını taşıyan gemiciye ücretini verdiğini beyan etmektedir. Bu belgeden bir kez daha Assurlu tüccarların kara yolu ticaretinin yanında nehir yolu ile de ticaret yaptıkları anlaşılmaktadır. Bunun yanında ayrıca nehir üzerine kurulan köprülerden de vergi alındığı ortaya çıkmaktadır.

Diğer taraftan nehir taşımacılığının zamanla Asur ticari hayatında önemli bir yer edindiği anlaşılmaktadır. Öyle ki, Asurlu tüccarların Anadolu’nun iç kısımlarına gelerek yapmış oldukları ticaret için kurdukları pazar yerine bile “*Liman*” anlamına gelen “*Karum*” ismini vermişlerdir. Nitekim özgün anlamı rıhtım olan *karum* kelimesi bile

¹⁵²Cahit Günbattı, “Kültepe’de Bulunmuş İki Antlaşma Metni”, *Bellekten CLXIX* (256), 2005, s. 773. 759-782.

¹⁵³Eskiçağ’da bir ağırlık ölçüsü olan mina diğer ağırlık ölçüleri gibi bölgesel farklılıklar göstermektedir. Kuzey Suriye’de bulunan, Hititlerle siyasi ve ticari ilişkiler içerisinde olan Ugarit’in ağırlık birimleri 50’lik sisteme göre düzenlenmiştir. Buna göre 1 şekel yaklaşık 9,4 gr., 1 MA.NA (mina) yaklaşık 470 gr. gelmektedir. Kargamış’ın ve Alalah’ın ağırlık birimleri ise 60’lık sisteme göre düzenlenmiş olup; Kargamış ve Alalah’ta 1 şekel yaklaşık 7,83 gr. olup, 1 MA.NA (mina) yaklaşık 470 gr. etmektedir. Hitit MA.NA’sı (mina) ile eşitlenemeyen Halep MA.NA’sı 8,41 gr. x 60 = 505 gr olup diğer ağırlık hesaplarına göre 35 gr. fazla gelmektedir. 1 Babil talenti 30,3 kg; 1 Suriye talenti 28,2 kg; 1 Levant talenti 23,3-23,7 kg; 1 Myken talenti 29,5-31,2 kg gelmektedir. Hitit talenti ise Suriye talenti ile eşitlenmektedir. (Sevgi Dönmez, Hitit Dönemi’nde Değişim Araçları ve Ölçü Birimleri, *The Journal of Academic Social Science Studies*, Volume 6 Issue 8, October 2013, s. 817.)

¹⁵⁴H. Ekmen, a.g.m., s. 52.

Anadolu'da ticari liman ve mahalle anlamında kullanılmaya başlanmıştır.¹⁵⁵ Asurlu tüccarların ticaret merkezi olan *karum* ve *wabartum*'ların¹⁵⁶ sayısı ise günümüzde yaklaşık 24 olarak bilinmektedir.¹⁵⁷ En önemli Karum merkezlerinden biri olan Kaneş'teki *karum* ise konumu açısından önem taşımaktadır. Bu *karum*'un *Halys* Irmağı'nın (Kızılırmak) Karadeniz'e döküldüğü yer ile Sivas, Puruşhattum (Aksaray/Ortaköy) ve Wahşuşuna (Tuz Gölü'nün güneyi) gibi Anadolu'nun önemli ticari merkezlerinin çıkış noktasında yer alması Anadolu'da nehir yolu ile ticaret eşyalarının taşındığına güzel bir örnek olarak verilebilir.¹⁵⁸

Eski Babil dönemi kaynaklarda ise kanal taşımacılığında bahsedilmektedir. Bu kanallar üzerinden tahıl, meyve-sebze, değerli taşlar hatta insan ve hayvan taşımacılığının yapıldığı bilgisine ulaşabilmektedir. Kilden imal edilmiş “kanal haritalarının” yapılan araştırmalar sonucu ele geçirilmesi kanal taşımacılığının ve kanal ağının ne kadar gelişmiş olduğu hakkında fikir vermektedir.¹⁵⁹

Tıpkı Eski Babil Dönemi gibi Yeni Asur Dönemi'nde de kanal taşımacılığı için faaliyetlerde bulunulduğu anlaşılmaktadır. Bu devre ait bir yazıtta Mari ve Suhi şehirlerinin yöneticisi olduğunu söyleyen Şamaş-reş-uşur yaptığı kanaldan bahsetmektedir. Ayrıca kanalda kendisine ait bir gemiden söz eden Şamaş-reş-uşur, muhtemelen kanal yolu ile şehre ticaret eşyası getirmektedir. Şamaş-reş-uşur'un kanal ile ilgili yazıtı ise şöyledir;

*“Ben Şamaş-reş-uşur Suhi ve Mari'nin yöneticisi. Suhu'nun kanalı eskidi. Ben Harze şehrinden birçok adam topladım. Hatta İabi şehrinden, 1000 “sazlık” kökünü kazıdım (ú-şat-tir). (yaklaşık 3000 m.) Kanalı 22 arşın genişliğinde yaptım. (yaklaşık 11 m.). Kanalın ağzındaki rampaları (titurru) açtım. Onun (kanalın) içinden geçen 25 arşın uzunluğunda (yaklaşık 12,5 m.) bir gemim var. Ben ve yanımdakiler Esalle ve Anat'a kapağa kadar üzerinden gittik. Ben indim.”*¹⁶⁰

¹⁵⁵A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 119. : Sebahattin Bayram, “New and Some Rare Geographical Names in the Kültepe Texts”, *Arcihivum Anatolicum*, 1997, s. 3.

¹⁵⁶ Sözcük anlamı “konuk” olan Wabartumlar, karumlardan daha küçük ve daha az bağımsız Pazar yerleridir. Ekonomik açıdan daha az önemli ve ulaşımı daha zor olan yerlerde kaldığı düşünülmektedir. Wabartumlar, Karum'lara bağlı olduğu izlenimini verse de bu tür ticaret merkezleri hakkındaki belirsizlikler bulunmaktadır. (Kuhrt, s 119-120)

¹⁵⁷ Detaylı bilgi için bkz. Hasan Ali Şahin, “Anadolu'daki Eski Asur Koloni Mahkemeleri”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı : 21, Yıl : 2006/2, s. 121-138.

¹⁵⁸A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 119.

¹⁵⁹H. H. D. Florioti, *a.g.m.*, s. 148,

¹⁶⁰F. M. Fales, “Neo-Assyrian Geography”, *Rivers in Neo-Assyrian Geography*, Edited by: Mario Liverani, Roma 1995, s. 215.

Ayrıca Herodot'ta Anadolu ile Mezopotamya arasındaki yapılan ticari faaliyetlerden söz etmektedir. Buna göre; Armenia bölgesinden Babil'e ticaret yapan tacirler yaptıkları gemilerle Palmiye Ağacı'ndan imal edilmiş içi genellikle bira dolu fiçileri getirip satmışlardır. Öyle ki, Babil'de sattıkları eşyanın yanı sıra gemilerini burada parçalayarak tahtalarını ve geminin içindeki samanın dahi ticaretini yapmışlardır. Daha sonra geminin dış yüzündeki derileri gemi içerisinde beraberlerinde getirdikleri eşeklere yükleyerek tekrar geldikleri coğrafyaya dönmüşlerdir. Herodot ticaret eşyalarının taşınmasını şöyle anlatmaktadır.

“...Babil'e gitmek için ırmağı inen kayıklar yuvarlak ve deriden yapılmışlardır. Asurya'nın üst yanına düşen Ermenistan'dan söğüt ağaçları kesip gemiler için kaburga çatalı yaparlar, bunun üstünü dıştan deri ile kaplarlar, bir tekne çıkar ortaya, eni boyu bir, başı kıcı belirsiz; bu gemiyi dediğim gibi yuvarlak yaparlar, tıpkı yuvarlak bir kalkan gibi; içine saman yayarlar, üstüne eşyayı doldurup suyun akıntısına bırakırlar; belli başlı yükleri palmiye ağacından yapılmış fiçilerdir, bunların içine şarap doldurulmuştur. Geminin düz gitmesi iki tane iskarmozsuz¹⁶¹ kürekle sağlanır, bunları ayakta duran iki kişi kullanır; birisi küreği bu yana çekerken öbürü tersine iter suyu. Bu gemiler kimi zaman pek büyük olurlar, öbürleri daha küçüktür. En büyükleri beş bin talant ağırlığa kadar yük alabilirler. Her gemide canlı bir eşek bulundururlar; büyüklerinde daha çok vardır. Böylece su üzerinde giderek Babil'e varırlar, taşıdıkları öteberi malı satarlar, sonra bağıra çağıra geminin tahtalarını ve samanını da satarlar; sonra derileri eşeklerin sırtına vurur, Ermenistan'a dönerler; zira ırmağı ters yönde çıkmak düşünülemez, akıntı buna elvermez, zaten gemileri tahtadan değil de deriden yapmalarının nedeni budur. Ermenistan'a vardıkları zaman aynı şekilde başka gemiler yaparlar”¹⁶²

Gemiciliğin ve ticaretin Mezopotamya coğrafyasında gelişmiş olması dönemin resmi devlet kaynaklarının dışında mitlere ve diğer edebi metinlere bile yansımıştır. Sümerlere ait olduğu anlaşılan bu kanıtlar gemilerin ne denli yoğun kullanıldığını bir kez daha anlamamızı sağlamaktadır. Gerçekten edebiyat alanında da büyük gelişim gösteren Sümerler, gemileri ve gemilerle taşınan emtianın cinsini de bazı şiir ve benzetmelere işleyerek bırakmış oldukları eserler sayesinde günümüze ulaştırmışlardır. Sümerlerden kalan çivi yazılı belgelerin içerdiği benzetmelerden en kapsamlı olanlardan

¹⁶¹ 1. Gemilerin kaburgalarını oluşturan eğri ağaçların adı. 2. Kürek takmak için kayık ve sandalın yan kenarına dikine yerleştirilmiş ağaç. TDK, <http://www.kelimeanlaminedir.com/etiket/iskarmoz-tdk-turk-dil-kurumu>

¹⁶²Herodot, a.g.e., I, 194.

biri İmdugug kuşunun konuşurulduğu şiirdir. Şiirde İmdigug kuşu, kenti Kullab'a dönmek isteyen Lugalbanda'ya şöyle söylemektedir;

*Gel benim Lugalbanda'm,
Maden (yükklü) bir gemi gibi,
Tahıl (yükklü) bir gemi gibi,
Balbale-elması (yükklü) bir gemi gibi,
Gölgede büyümüş (?) salatalık (yükklü) bir gemi gibi,
Bol ürünün yeri bir gemi gibi,
Kullab'ın tuğla yapılarına başın yukarıda git.¹⁶³*

Görüldüğü üzere İmdugug kuşunu konuşuran yazar, belki de farkında olmadan Sümer gemilerinin taşıdığı maden ve tahıl gibi stratejik öneme sahip ürünleri sıralayarak, Balbale elması, salatalık gibi meyve ve sebzelerin de ticaretinin yapıldığını eserinde gözler önüne sermektedir.

Öte yandan hammadde niteliğindeki bazı ticaret eşyalarının herhangi bir nehir taşıtına ihtiyaç duyulmadan taşındığı da bilinmektedir. Bunların başında ağaç nesnelere gelmektedir. Coğrafyası ve iklimi sebebiyle Mezopotamya topraklarında yetişmeyen ancak çok fazla ihtiyaç duyulan bu nesne suyun üzerine bırakılmak suretiyle taşınmıştır. Özetle, ağaçlar yukarı memleketlerden kesilerek nehre bırakılır ve akıntının yardımı ile aşağı memleketlere ulaştırılmıştır. Yapıları gereği gemi ile getirilmesi çok zahmetli olan keresteler, diğer ticaret eşyalarına oranla gerek hacim ve gerekse kütle açısından fazla olması bu yöntemi kullanmayı gerekli kılmış olmalıdır. Kerestelerin gemilerle getirilmesi yeterli kereste teminini zor ve masraflı hale getirirdi ki suya dayanıklı olması taşınması açısından büyük kolaylıklar sağlamıştır. Böylece yeteri kadar kereste çok daha az zahmetle aşağı memleketlere rahatlıkla taşınabilmiştir.

Konumu gereği yukarı bölgelerden nehir yolu ile kereste ticaretinde gemilere pek gerek duyulmasa da denizaşırı ülkelerden getirilen keresteler için durum aynı değildir. Zira taşınması için büyük ve dayanıklı gemilere ihtiyaç olması söz konusudur. Nitekim M.Ö. 2500 yıllarına tarihlenen ve Lagaş Devleti'ne ait olduğu tahmin edilen bir yazıt bu düşünceyi desteklemektedir. Söz konusu belge Lagaş kralı Ur-Nanşe'nin, Dilmun bölgesinden ülkesine gemilerle kereste getirttiğini kısmen de olsa gözler önüne sermektedir. Belgede Ur-Nanşe'nin birçok tapınak yaptırdığı kısmını izleyen satırlarda

¹⁶³S. N. Kramer, *Tarih Sümer'de Başlar*, s. 359-360.

kerestelerin getirildiğinin yazılması bunların daha çok tapınak yapımında kullanıldığını düşündürmektedir. Bahsi geçen belgenin konumuzla ilgili kısmı ise şöyledir;

“... *A-edin*'i (“çöl evi”) inşa etti, *Nin-gar*'ı inşa etti, *E-gidri*'yi inşa etti (bunların hepsi tapınaktır), *Lagaş*'in duvarlarını inşa etti, *Lugal-uru*'nun (heykelini) donattı.

Dilmun'un gemileri bu (uzak) diyardan (ona) kereste getirdiler.”¹⁶⁴

Kerestelerin dini, sosyal, ticari ve askeri alanlar gibi çok geniş yerlerde kullanılması onu en çok ihtiyaç duyulan ticaret eşyaları arasına koymaktadır. Asur Devleti'nin hemen her yıl Urartu memleketine yaptığı seferlerinin sebeplerinden olan demir madeni ve at ihtiyacının yanında Urartu coğrafyasında bulunan ağaçların da payı bulunmaktadır. Günümüzde çoğunlukla ağaç açısından fakir olan Doğu Anadolu Bölgesi'nin coğrafi ve kültürel yapısı hakkında bilgi veren çivi yazılı kaynaklardan öğrenildiğine göre Urartu memleketinin eskiçağda ormanlar açısından zengin olduğu anlaşılmaktadır. Asur kralı II. Sargon M.Ö. 714 yılında Urartu'ya yaptığı sekizinci seferinde, Van Gölü'nün güney ve güneydoğusunun sık ormanlarla kaplı olduğunu, askerlerin ilerleyebilmesi için bronz baltalarla ancak iki askerin yan yana yürüyebileceği geçit açabildiklerini söylemektedir. A. Erzen, yalnız Eskiçağ Tarihi kaynaklarında değil aynı zamanda Ortaçağ Tarihi kaynaklarında da Van Bölgesi'nin ağaçlar açısından zengin bir yapıya sahip olduğunu ve hatta günümüzden 80 yıl öncesine kadar bu bölgede ağaç izlerine rastlandığını belirtmektedir.¹⁶⁵

Asur Devleti, ordusunun silahlarını üretmek için elde ettiği madenleri eritmede kullandığı yakacağın belli bir kısmını bu bölgeden temin etmiş olmalıdır. Öyle ki bir ton demir madenini eritmek için sekiz ton odun kömürüne ihtiyaç duyulduğu göz önüne alındığında kerestenin sanayi alanında ne denli önemli olduğu daha iyi anlaşılmaktadır.¹⁶⁶

Yakındoğu coğrafyasının diğer bir bölümü olan Mısır'da ise başta kereste olmak üzere birçok hammadde ülke dışından getirilmekteydi. Erken dönemlerden başlayarak gerek kara ve gerekse denizyolu ile Suriye, Mezopotamya, Girit ve Somali kıyılarına kadar uzanan bir ticaret ağı kurulmuştur. Mısır'ın bu coğrafyalardaki ticaret hacmi XVIII. Sülale Döneminde en yüksek seviyesine ulaşmıştır. İlk başta ekonomisinde tıpkı Mezopotamya'da olduğu gibi değiş-tokuş sistemini benimseyen Mısır, daha sonraki

¹⁶⁴A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 43.

¹⁶⁵Afif Erzen, *a.g.e.*, s. 5.

¹⁶⁶M. Kurt, *a.g.e.*, s. 141-142.

dönemlerde gümüşü ön plana çıkarıp değerli madenleri kullanmaya başlayarak para ekonomisinin ilk örneklerine geçmiştir.¹⁶⁷

Mısır medeniyetinin gelişim gösterdiği Nil Vadisi'nin kendine özgü coğrafya koşulları vadinin içinde, Nil'in akıntısının düşük olması kayıkları kolaylıkla kuzeye doğru taşımaktadır. Güneye doğru yapılan yolculuklar kuzey-kuzeydoğu yönünde neredeyse kesintisiz esen rüzgârlardan yararlanmayı sağlayan yelkenlilerin kullanılmaya başlanmasıyla neredeyse aynı kolaylıkla sağlanabilmiştir. Böylece nehrin üzerindeki aşağı ve yukarı yönlü ulaşım Mezopotamya'ya oranla çok daha kolay olmuştur. Bu kolaylık kara ulaşımını neredeyse devre dışı bırakmış olup, yerleşim alanlarının ve verimli toprakların büyük kısmı ırmak kenarına yakın olduğundan bir gemi ırmağın ağzındaki bataklık deltadan birinci çavlına (şelale) kadar hemen her yerden aldığı insan ve malları ırmağın her iki yönüne rahatlıkla taşıma imkânı sağlamıştır.¹⁶⁸

Nehir yolu ile taşımacılık hem Mısır hem de Mezopotamya'da birçok konuda benzerlik göstermektedir. Bu benzerliklerden biri ise Mezopotamya krallarının tanrılarına tapınak, yapmak amacıyla uzak memleketlerden getirttikleri keresteleri Dicle ve Fırat üzerinden taşıırken, Mısır Firavunları ise yaptırdıkları piramitlerin hammaddesi olan taşları aynı yolla Nil Nehri üzerinden ülkelerine getirmişlerdir. Gerçekten de IV. Hanedan Döneminin krallarından olan Keops, günümüzde kendi adıyla anılan piramidin yapımında kullanılan yaklaşık 300-350 ton ağırlığa ulaşan kireçtaşı ve granit bloklarını Nil Nehri'nin doğu yakasındaki Tura'dan getirtmiştir. Bu taşlar Nil boyunca güneye doğru yani Kahire'nin yukarı kısmında yer alan Giza'ya getirtilerek buradan ırmak düzeyinden 30-40 metre yükseklikte olan düzlük alana çıkartılarak inşaat alanına taşınmışlardır.¹⁶⁹

Mısırlılar ulaşımda ana arter olarak kullandıkları Nil Nehrinin birçok yerine kanallar açarak iç kısımlardaki yerleşim yerlerine gemi ve kayıklarla ulaşmayı başarmışlardır.¹⁷⁰ Böylece taşımacılık bir derece daha kolaylaşmıştır. Nil Nehri yakınlarında kurulan köyler ve inşa edilen tapınaklara ulaşım nehir üzerinden ve açılan kanallar sayesinde yapılırken İkinci Ara Dönemde (M.Ö. (1720-1550) Hiksoslar¹⁷¹

¹⁶⁷B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 119.

¹⁶⁸William H. McNeill, *Dünya Tarihi*, (Çev: Alâeddin Şenel), İmge Kitabevi, Ankara 2002, s. 55-56. : H. Bahar, *a.g.e.*, s.157.

¹⁶⁹G. Childe, *a.g.e.*, s. 117. : Ana Ruiz, *a.g.e.*, s. 73-75.

¹⁷⁰R. Stadelmann, *a.g.m.*, p. 13. ; A. Ruiz, *a.g.e.*, s. 74.

¹⁷¹12. Hanedan döneminde Nil Deltası'nı işgal ederek Antik Mısır'ın İkinci Orta Dönemini başlatan Asya kökenli olduğu düşünülen kavme verilen addır. Hurri kökenli oldukları daha ağır basan Hiksoslar bu bölgede XV. Sülale'yi kurmuşlardır. M.Ö. 17. yy'da güneydeki Nubyelilerle ittifak haline girmişler ve beraberinde getirdikleri yeni savaş teknikleri ile Mısırlıları mağlup etmişlerdir. Koşumlu atlar ve yeni zırh

tarafından Mısır coğrafyasına getirilerek kullanılmaya başlanan tekerlek, kanalların olmadığı kısımlarda ulaşım ve taşımacılığı daha da kolaylaştırmıştır.¹⁷²

Mısır coğrafyasında gemiciliğin ve dolayısıyla ticaretin geliştiğini gösteren birçok emare bulunmaktadır. Öyle ki, gemicilik artık gereksinimleri karşılamak için uygulanan ve uzmanlık isteyen bir meslek haline gelmiştir. Bu meslek erbapları Herodot'un verdiği bilgilerde mevcuttur. Herodot'a göre Mısır toplum katları incelendiğinde yedi sınıfın olduğu görülür. Bunlar, rahipler, askerler, sığırtmaçlar, domuz çobanları, tacirler, tercümanlar ve gemi kılavuzlarıdır. Tercüman ve gemi kılavuzları Mısır'a yapılan deniz ticareti esnasında gelen tüccarlara yol göstererek yerel halk ile iletişim kurmalarını sağlamaktadır.¹⁷³ Adı geçen bu iki sınıfın var olması deniz ve nehir ticareti açısından Mısır coğrafyasında yoğun faaliyetlerin olduğunu ispatlar niteliktedir.

Deniz ticaretinin yanında M.Ö. 16. yüzyılın başlarında tahta geçtiği düşünülen kadın firavun Hatşepsut döneminde gemicilik oldukça gelişmiş görünmektedir. (Ek 10) Yeni Krallık Dönemi'ne denk gelen bu yıllarda kraliçenin güçlü bir donanmaya sahip olduğu bilinmektedir. Hatşepsut Döneminde Kızıldeniz kıyısındaki ülkelere denizyolu ile ticaret yapılmaktaydı. Nil Deltası ve Suveyş Körfezi arasında Nil Nehri'nin bir kolu ile Kızıldeniz'den Akdeniz'e bağlantı sağlanmaktaydı. Bu dönemde Mısır gemicileri Nil, Kızıldeniz ve Akdeniz haricinde Afrika kıyıları boyunca keşif çabaları yürüttükleri düşünülmektedir.¹⁷⁴

Eski Yakınoğu Uygarlıkları'ndan bir diğeri ise Hititlerdir. Hititler, M.Ö. 17. yüzyılda Anadolu'da merkezi bir devlet kurduktan sonra Asurlu tüccarların buralarda rahat bir şekilde ticaret yapmalarını engellemişlerdir. 12. Yüzyıla kadar Anadolu'da hüküm süren Hitit Devleti'ne ait yazılı belgelerde nehirler üzerinde ticaret yapıldığını gösteren çok fazla bilgi bulunmamaktadır. Konu ile ilgili belgelerin nehir taşımacılığı ile ilgili sınırlı bilgi olmasının sebebi yazıyı geç kullanmaya başlamalarının yanında Anadolu nehirlerinin taşımacılık için uygun olmamasına bağlanabilir. Hititler

çeşitleri getirmiş oldukları yeniliklerdendir. Hiksoslar kültürel olarak bölgeye zenginlik getirmiş olsalar da Mısırlılar bu istilayı kabullenememişlerdir. M.Ö.15 nci yy' da bir Teb beyi olan Ahmose, Hiksoslarla mücadeleye girişmiş ve Hiksosları Filistin Bölgesi'ne sürerek Nübye üzerinde yeniden hakimiyet kurmuştur. Böylece Mısır Yeni Krallık Dönemi başlamıştır. Hiksosların, Mısır'da 17 ve 15. yüzyıllar arasındaki bu döneme "İkinci Ara Dönem" denilmiştir. (Charles Freeman, *a.g.e.*, s. 44)

¹⁷²A. Ruiz, *a.g.e.*, s. 74.

¹⁷³Herodot, *a.g.e.*, II, 164.

¹⁷⁴H. Bahar, *a.g.m.*, s.157.

zamanında ulaşımın, karada hayvanlar ve arabalar, denizde tekne ve gemiler, nehirlerde ise kayak ve sandallarla sağlandığı düşünülmektedir.¹⁷⁵

Hititler döneminde nehirlerin deniz ile birleştiği yerlerde bulunan bazı liman kentlerine gelen ticaret malları nehirler boyunca iç kısımlara taşınmıştır. Ancak, Akdeniz sahillerinde kurulan bu liman kentleri nehirlerin taşıdığı alüvyonlar sebebiyle toprak altında kalarak denizden uzaklaşmıştır. Bununla beraber Doğu Akdeniz liman kenti konumunda olan *Kinet Höyük*, aynı bölgede, Asi Nehri deltası üzerinde bulunan *Al Mina* ve *Sabuniye* yerleşimlerinin Hitit Dönemi liman kentleri olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, Hititlerin Akdeniz'e açılan kapısı konumunda olan *Ura*¹⁷⁶ kentinin de aynı özelliği taşıdığı savunulmaktadır. Diğer yandan Boğazköy'de bulunan bir vesikada Kızılırmak üzerinden yapılan sevkiyattan bahsedilmektedir. KUB XXXI 79 numaralı bu vesikada *Šamuha* kentindeki esirler ve askerler için nehir üzerinden sandallarla erzak sevkiyatı yapıldığı anlatılmaktadır. Belgenin içeriğinde *Šamuha*, *Pittiyariga* ve *Arziya* şehirlerinden ve adı verilmeyen bir nehirden bahsedilmektedir. Ayrıca, *Pittiyariga*'dan *Šamuha*'ya gönderilecek erzakın ne kadar olacağı ve sandallara nasıl yerleştireceği anlatılmaktadır. Fakat su seviyesinin az olmasından dolayı sandalların yükü taşıyamadığı belirtilerek yeniden yükleme yapıldığından bahsedilmektedir.¹⁷⁷

2.3. Nehirlerin Taşıma ve Tarımsal Sulama Amaçlı Kullanılması

Eskiçağ medeniyetleri yerleşim yerlerini genelde su kaynaklarına (nehir ve göl kenarları) yakın yerlerde kurmaya gayret göstermişlerdir. Akarsu ve göl gibi tatlı su kaynaklarından faydalanmanın yanı sıra kuyu ve sarnıç gibi alternatif kaynaklar da kullanılmıştır. İhtiyaç duyulan suyun kent merkezlerine getirilişi ise Tunç Çağı'nda (M.Ö. 4000-1100) olmuştur.¹⁷⁸ Kentlerde çoğalan nüfusa bağlı olarak birçok alanda kullanılan suya duyulan ihtiyaç zaman içerisinde daha da artmıştır. Artan ihtiyacı karşılamak, yaşamın ve gelişimin sürdürülebilirliği için kaynağını nehirlerin oluşturduğu ticari, tarımsal, korunma ve içme suyunun temin edilmesi amacıyla kanallar açılmış bunların yanında göletler, bentler ve kemerler inşa edilmiştir. Bu inşa faaliyetlerinin bir

¹⁷⁵ H. Ekmen, a.g.m., s. 52.

¹⁷⁶ Ura'nın yerinin tam olarak bilinmemesi kentin konumu hakkında çeşitli görüşler ortaya atılmasına sebep olmuştur. Ura kentinin Mersin-Silifke/Seleukia yöresinde bulunması gerektiği veya Kızkalesi-Olba-Uzunburç olabileceği yönünde görüşler mevcuttur. (H. Ekmen, a.g.m., s. 55.)

¹⁷⁷ Hamza Ekmen, a.g.m., s. 55.

¹⁷⁸ Larry W. Mays, A, "Very Brief History of Hydraulic Technology During Antiquity", *Environ Fluid Mech* (2008) p. 474. 8:471-484

kısımının kimler tarafından yapıldığını gerek ele geçen çeşitli belgeler ve gerekse eskiçağ krallarının faaliyetlerinin bulunduğu yazıtlardan öğrenmekteyiz. Günümüzde bile Anadolu, Mezopotamya ve Mısır gibi Yakınoğu coğrafyalarına bakıldığında hayranlık uyandıran mühendislik örneklerinin olduğuna şahitlik etmekteyiz.

Mezopotamya ve Mısır gibi bilinen ilk medeniyetlerin ortaya çıktığı Yakınoğu Coğrafyası, aynı zamanda “devlet” olgusunun ve siyasal örgütlenmenin kent-devlet şeklinde oluşmaya başladığı ve gelişim gösterdiği ilk merkezdir. Bu tarz oluşumları genelde birçok nehir kenarında farklı zamanlarda ortaya çıkması tesadüften uzaktır. Eski Mezopotamya’da Dicle ile Fırat nehirlerinin ve Mısır coğrafyasında Nil Nehri Havzası’nda oluşan medeniyetleri “sulama” olgusu ile açıklamak mümkündür. Sulu tarımın yapılabilmesi için ise kanal kazmak ve bakımını yapmak gibi büyük çapta bir organizasyon gerektirmektedir. Bu durum devlet gibi otorite sahibi bir siyasal gücün gerekli işgücü ve kaynağı idare etmesi ile mümkün olabilmektedir. İşte bu noktada Mezopotamya ve Mısır gibi kurak coğrafyalara hayat veren Dicle, Fırat ve Nil nehirleri sayesinde M.Ö. 5000’lerden M.Ö. 500’lere kadar devam eden ve yaklaşık 4500 yıl gelişerek süren uygarlıklar meydana gelmiştir.¹⁷⁹

Eskiçağda, ekonomisi çoğunlukla tarım ve hayvancılığa dayalı olan Mezopotamya coğrafyasında kanal, bent ve setler gibi yapıların inşası sıkça karşımıza çıkmaktadır. Dicle ile Fırat nehirlerinin verdiği imkânlardan, günümüzden yaklaşık 7500 yıl öncesinden beri faydalandığı düşünülmektedir. Özellikle Fırat Nehri üzerine birçok kanal kazılmış,¹⁸⁰ kemer ve bentler inşa edilmiştir. İlk kanalın kim tarafından kazıldığı bilinmese de Mezopotamya’da yapılmış bilinen ilk kemer, Asur Kralı Sanherip tarafından kendi başkentine su getirmek için yaptırılmıştır.¹⁸¹

Eldeki verilere göre Eskiçağda Fırat, Dicle ve Nil nehirlerinin yatağının kıyı seviyelerine yakın olan yerlerinde kanallar açılmış ve bu kanallar sayesinde ihtiyaca göre istenilen bölgeye nehrin suyu taşınmıştır. Mezopotamya kanallarının oldukça eski dönemlerde açıldığı arkeolojik kaynaklardan anlaşılmaktadır. Öyle ki; bu kanallardan biri, Sümerleri yıkarak Sami kökenli Akkad Devleti’nin kurucusu olan Sargon’un efsanevi olan yaşam öyküsüne bile yansımıştır. Efsaneye göre; Sargon daha bebek iken sepet içinde bir kanala bırakılır ve kanalın akıntısı ile aşağı kesimlere inen sepeti

¹⁷⁹Hamza Ateş-Soner Ural, “Devletin Doğduğu Yer: Antik Çağ Ortadoğusu’nda İdari Hayat”, *Bilgi Dergisi*, Cilt 8, Sayı 1, 2004, s.21-22.

¹⁸⁰Johannes Friedrich, *Kayıp Yazılar ve Diller*, (Çev. Recai Türkoğlu), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2000, s. 46.

¹⁸¹G. Childe, *a.g.e.*, s. 153.

muhtemelen bir adam bularak kanaldan çıkartır ve içindeki çocuğun bakımını üstlenir. Bahsi geçen çocuk (Sargon) büyüyünce Sümerlerin hâkimiyetine son vererek büyük bir imparatorluk kuracaktır. M.Ö. 2350’li yılların başına tarihlendirilen bu olay sonucunda Sargon’un, Akkad Devleti’ni kurma yolundaki serüveni başlamıştır.¹⁸²

F. Arrianos; Mezopotamya’daki kanalların hemen hepsinin su dolu olduğu ve bazı kanallar yılın tarla sulama dönemlerinde açıldığı ayrıca bu dönemlerde nehrin suyunun çamurlu akmaya başladığını söylemektedir.¹⁸³ Sulama dönemlerinde nehirlerin suyunun genelde çamurlu olmasının nedeni ise toprakla buluşan suyun fazlasının, aşağı yani tekrar nehre akmasından kaynaklanmaktadır. Günümüzde bile Dicle ile Fırat Nehirleri üzerinde bulunan tarım arazilerinin sulama dönemlerinde (Haziran, Temmuz ve Ağustos) tarlalardan akan çamurlu suyun tekrar nehre karışmasının etkisiyle iki nehrinde rengi kızıla döndüğü gözlemlenmektedir.

M.Ö. 1728-1686 yıllarında yaşamış olan Babil kralı Hammurabi kendi adını taşıyan kanunlarının prolog bölümünde halkına su temin ettiğine dair bilgi vermektedir. Suyun ne şekilde temin edildiği hakkında açık bir bilgi yer almamasına karşın, 53, 56, 259. kanun maddelerinde muhtemelen suyun kanallar yoluyla gereken yerlere ulaştırıldığını düşündüren emareler bulunmaktadır. Hammurabi’nin kanun maddelerinin prolog bölümünde yer alan su kanalı ile ilgili olduğunu tahmin ettiğimiz metnin çevirisi aşağıdaki gibidir;

“... *Larsa’nın kurucusu (olan) kahraman, yardımcısı Şamaş için Ebabbar tapınağını yeniden yapan, Uruk’u canlandıran efendi, halkına bolluk suyu temin eden, Eanna’nın¹⁸⁴ başını yükselten Anum ve İştâr için zenginlik yığan...*”¹⁸⁵

Lagaş şehrinde yapılan kazılarda ele geçen bir yazıtta (M.Ö. 2500’lü yıllara ait olduğu tahmin edilmekte) dönemin kralı olan Ur-Nanşe’nin birçok imar faaliyetlerinde bulunduğu bilgisine ulaşılmaktadır. Yazıtta Ur-Nanşe’nin kısa şeceresi verildikten sonra yapmış olduğu imar faaliyetlerinin alanları sıralanmaktadır. Kimin tarafından yazıldığı kesin olmayan bu belgenin içeriği şöyledir;

“*Ur-Nanşe, Lagaş kralı, Gunidu’nun oğlu, Gursar (kentinin) “evladı”, Nanşe (tanrıça) tapınağını inşa etti, Nanşe’nin (heykelini) dikti, kanal kazdı...,Nanşe için (kanalı) suyla doldurdu..., Esir’in heykelini yaptı...*”¹⁸⁶

¹⁸²Larry W. Mays, a.g.m., p. 472.

¹⁸³F. Arrianos, a.g.e., s. 282.

¹⁸⁴ Uruk’taki Anu ile İnanna’nın mabedinin adıdır. (M.Tosun, K. Yalvaç, a.g.e., s. 182.)

¹⁸⁵M. Tosun, K. Yalvaç, a.g.e., s. 182.

¹⁸⁶A. Kuhrt, a.g.e.,s. 43.

Orta Asur Dönemi (M.Ö. 1400-1050) krallarından olan Tukulti-Ninurta Asur'un başkentinden 3 km uzaklıkta bir kraliyet şehri kurmuş ve Dicle Nehri'ne kanallar kazdırarak şehrin su ihtiyacını gidermiştir. Ayrıca, Kar-Tukulti-Ninurta (Tukulti-Ninurta Limanı) adını verdiği bu şehrin içini süsleyerek tanrısı adına bir de tapınak yaptırmıştır. Tukulti-Ninurta'nın kurmuş olduğu şehir ile bu şehre su götürmek için kazdırdığı kanal ile ilgili bilgiler yazıtta şöyle geçmektedir.

“O zamanlar efendim, tanrı Assur, şehrimin karşı kıyısında benden bir kült merkezi, tanrıların arzuladığı nesneyi istedi ve bana tapınağını yapmamı buyurdu. Beni seven tanrı, tanrı Assur'un buyruğuyla şehrim Assur'un önüne karşı kıyıda, Dicle'nin yanı başındaki, ne bir ev ne de konut bulunan, ne yıkılmış tepelerin ne de molozların biriktirdiği, ne tuğlaların yerleştirildiği ekilmemiş ovalara (ve) çayırlara tanrı Assur için bir şehir inşa ettim. Oraya Kur-Tukulti-Ninurta adını verdim. Kayalık araziye telle bölünmüş gibi kestim, sarp dağlarda taş keskilerle yol açtım, arazide hayatı besleyen (ve) bolluk getiren bir dereye geniş bir yatak verdim ve şehrimin ovalarını sulak bir araziye çevirdim. Kanalın suyundaki ürünlerden efendilerim tanrı Assur ile yüce tanrılara düzenli adaklar sunulmasını sağladım”¹⁸⁷

Asur krallarından olan II. Sargon ve oğlu Sanherip'in de kendi dönemlerine ait metinlerinde iki kralın da kanal açtırdıklarından bahsedilmektedir. Sözü edilen metinde her iki kralında imar faaliyetlerinde bulunduğu anlaşılmaktadır. Özellikle II. Sargon tahta çıktıktan sonra başkenti (Nimrut), Korsabat (Dur-Şarruken)'a taşımış ve burada sulama kanalı inşa etmeye başlamıştır. II. Sargon dönemine ait olup Nabu-pašir ve Nabu-dur-makie isimli yöneticilerden krala yazılan bir mektupta Patti-İllil kanalından bahsedilmektedir. Kanal ile ilgili kısım şöyledir;

4.lu DI-mu a-na [LÚGAL be-lí-ni]

5. ʹ30 ù ʹNIN. [GAL]

6.a-na LÚGAL be-lí-ni

7.lik-ru-bu

8.ina UGU ÍD.ḫi-ri-te

9.ša LÚGAL iš-pur-an-na-ši-ni

10.UD 10-KÁMÁ-ni

11.ina UGU ÍD.ḫi-ri-te

12.nu-tu-me-dí

¹⁸⁷A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 468-469.

13.a-di LU².ERIM-MEŠ nu-šá-áš-kín-u-ni

14.UD-08-KÁMina UGU ma-da-a-di

15.šáÍD.pat-ti-^dBI

16. ni-iq-tí-ri-ib

17. a-di mi-da-as-su

1. né-em-mar-u-ni

2. inabé-et DÙG.GA-u-ni

3. inabé-et GIG-u-ni

4. a-na LÚGAL be-lí-ia

5. ni-šap-pa-ar

“Hendek açımı ile ilgili olarak (kralın) bize yazdığı üzere, 10. gün hendeği açmaya başladık ve 8. gün adamları organize eder-etmez, Pati-İllil kanalını ölçmeye başladık. Ölçümü bitirir-bitirmez ve (gemi ulaşımı için) nerenin kolay nerenin zor olduğunu tespit eder-etmez, kralım efendime tekrar yazacağız”¹⁸⁸

Yine II. Sargon dönemine ait bir belgede İl-yada isimli yönetici hem *Patti-İllil* hem de *Yazabu* adlı iki kanaldan bahsetmektedir. Kanalar hakkında İl-yada'nın söyledikleri aşağıdaki gibidir:

24. LÚGAL-MEŠ ÍD.ia-za-pu

25. ik-ta-ad-ru

26. ig-dam-ru

1.UD-11-KÁM,TA ŠÀ-bi

2.URU.mi-nu-u'ut-tam-me-šú

3. ina UGU ÍD.pi-ia-a-ti

4. šáÍD.pa-a-ti-^dBE

5. it-tal-kuURU.bir-tu

6. ina ŠÀ-bi-ep-pu-šú

“Kralın adamları Yazabu kanalında sınır çizmeyi bitirdi ve Minu şehrinden 11. gün yola çıktılar. Onlar Patti-İllil kanalının ağzına vardılar ve orada bir kale inşa ediyorlar”¹⁸⁹

Sargon'un oğlu Sanherip ise ülkenin başkentini Korsabad'dan Ninova'ya taşımış ve buraya bir sulama kanalı yaptırarak yerel sulama teknikleri geliştirmiştir. Bu kanallar Asur kanalları içinde en önemli kanallardan sayılmakla beraber Erbil'e giden kanalın

¹⁸⁸H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 153.

¹⁸⁹H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 153.

yer altından aktığı söylenmektedir. Humusa'dan (Bavian) gelen kanal ise Girmua (Cervan) vadisinden bir su kemeri sayesinde taşınarak bölgenin su ihtiyacı karşılanmaktaydı. Sanherib yaptırdığı kanallar hakkında şöyle söylemektedir;

*“Bir kanal açtım ve adını Yeni Yıl Bayramını Temizleyen (Safılaştırıcı) koydum”.*¹⁹⁰

M.Ö. I. bin yıla ait olduğu tespit edilen yazılı kaynakların çözülmesi sonucu Asur krallarının, şehrin ve arazilerin su ihtiyacını karşılamak için açılan kanallara bir kanal denetçisi atadıkları anlaşılmaktadır. Asur devletinin kanallara atadıkları bu görevlilere “LÚ.GÚ.GAL” yani “Kanal Denetçisi” adı verilmektedir. Akadca “gugallu” denilen LÚ.GÚ.GAL’lar kanalların her türlü işinden sorumlu olduğu anlaşılmaktadır. Asur kralı II.Sargon’a ait bir metinde, bir kanal denetçisinin kralın isteği üzerine iç şehre geldiği Tab-sill- Ešarra tarafından krala haber verdiği görülmektedir. Bu metinde “LÚ.GÚ.GAL ša LÚGAL” yani “Kralın kanal denetçisi” ifadesi yer almaktadır. Daha sonraki dönemlere ait olduğu tespit edilen bir başka metinde yine kanal denetçisi ile ilgili bilgiye rastlanmıştır. Bir satış sözleşmesi olan bu belgede şahitler arasında kanal denetçisi Ahu-Lamašši ismi de geçmektedir. Bu belgede kanal denetçisi ile ilgili kısım ise şöyledir;

*“[IGI^m] PAB-la-maš-ši LÚ. gu.gal: Kanal denetçisi Ahu-Lamašši'nin (huzurunda)”*¹⁹¹

Bütün bu kanalların haricinde Dicle ile Fırat arasında yer alan ve yaklaşık 300 km uzunluğunda olan Nahrawan Kanalı karşımıza çıkmaktadır. Mezopotamya'nın en uzun kanalı olarak bilinen bu kanalın genişliğinin yaklaşık 30 metre olduğu tespit edilmiştir. İnşası M.Ö. 6. yüzyıla tarihlenen bu kanalın uzunluğu ve genişliği göz önüne alındığında içme ve sulu tarım amacının yanında gemi taşımacılığının yoğun bir şekilde yapıldığını düşündürmektedir.¹⁹²

Mezopotamya uygarlığından kısa bir süre sonra ortaya çıkan bir diğer büyük uygarlık ise Mısır Uygarlığıdır. Mısır'da kazılan Sulama kanalları ile inşa edilen bentlerin ve teraslama sisteminin olması bu bölgede de bir merkezi idare sisteminin ve onun yansıması olan “devlet” olgusunun varlığına delil olarak verilebilir.¹⁹³

Mısırdaki kuyu sularının bazılarının acı olması içme suyu ihtiyacının Nil Nehrinden açılan kanallar vasıtasıyla yerleşim alanlarına ulaştırılmasını zorunlu

¹⁹⁰H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 155,

¹⁹¹H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 155,

¹⁹²M. Biedler, a.g.m., s. 6.

¹⁹³H. Ateş - S. Ural, a.g.m., s.29.

kılmıştır. Bundan dolayıdır ki, Mısır'da kaynağını Nil'den alan birçok kanal inşa edilmiştir. Bu kanalların bir kısmı tarım arazilerini sulama amaçlıyken diğer kısmı ise şehirlerin su ihtiyacını karşılamak, korunmak ve ticari amaçlıdır.¹⁹⁴

Öyle ki, Mısır memleketinde, Mezopotamya'da olduğu gibi birçok kanal kazılmış ve bu kanallar sayesinde hem tarım yapılmış hem de ulaşım sağlanmıştır. Mısır hükümdarı Nekos'un ticareti geliştirmek için kazdırdığı kanal ise bunlardan yalnızca biridir. Bu kanal Nekos tarafından kazılmaya başlanmış Dareios tarafından bitirilmiştir. Kaynağını Nil Nehri'nden alan kanal, Erythreia Denizi'ne (Basra Körfezi/Hint Okyanusu) dökülmekteydi. Herodot, eserinde bu kanal hakkında detaylı bilgi vermektedir. Yapımında yüz elli bin işçinin öldüğü söylenen kanalın ticaret dışında stratejik öneme sahip olması onu daha da değerli hale getirmiştir.¹⁹⁵

Eski Yakındoğu'da ilk sulama kanallarının ortaya çıkışından Erken Ptolemaios Dönemine kadar kanal, bent ve setlerin yapımında büyük gelişmeler yaşanmış ve bu alanda giderek daha fazla imar faaliyetlerinde bulunularak daha çok alan su ile buluşturulmuştur. Fakat suyun kaynağından alınarak havuzlara aktarılması bölümünde insan gücünü hatırı sayılır bir şekilde azaltamamıştır. M.Ö. 300'lü yıllarda bu konuda büyük bir gelişme sağlandığı belgelere yansımıştır. Erken Ptolemaios Dönemi'nde (M.Ö. 305-30) sulama çarkının bulunması bir devrim olarak kabul edilmektedir. Bu cihaz bir döner tekerlek etrafına yerleştirilmiş kaplardan oluşturulmuştur. Su kanalına yerleştirilen çark, hayvan veya insan gücü sayesinde döndürülerek üzerindeki kapların suyu kanaldan alarak yukarıdaki bir havuza dökmesi sağlanmıştır. Havuza dökülen su daha sonra ekili arazilere dağıtılarak sulama işlemi gerçekleştirilmiştir.¹⁹⁶

Türkiye'nin Doğu Anadolu Bölge'sinde bir uygarlık kuran Urartular da su kanalı ve göletler konusunda büyük bir çalışma yürütmüşlerdir. Urartu krallarının gerek şehirlere içme suyu temini sağlamak gerekse tarım faaliyetlerini geliştirmek ve özellikle tarımda verimi arttırmak amacıyla yaptığı bu kanal ve göletlerin bazıları günümüzde hala faal durumdadır.

Faal durumda olan kanallardan bir tanesi Urartu kralı Menua tarafından başkent Tuşpa'nın topraklarını sulamak¹⁹⁷ ve içme suyunu temin etmek amaçlı inşa edilmiş günümüzde "*Şamran Suyu*" adı verilen Semramis Kanalı'dır. 51 kilometre

¹⁹⁴Herodot, *a.g.e.*, II, 108.

¹⁹⁵Herodot, *a.g.e.*, II, 158.

¹⁹⁶L. W. Mays, *a.g.m.*, s. 473.

¹⁹⁷Margaret R. Payne, *Urartu Çiviyazılı Belgeler Kataloğu*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2006, s. 77.

uzunluğundaki kanal Urartu Devleti'nin bir mühendislik harikasıdır.¹⁹⁸ Semramis Kanalı hakkında kral Menua tarafından birçok yazıt bırakılmıştır. Fakat bu yazıtların büyük kısmı birkaç cümleden oluşmaktadır. Menua Kanalı ile ilgili en uzun belge, kanalın kıyısında ve Engil Çayı'nın geçtiği bölgede bulunan yazıttır. Bu yazıtta Kral Menua, kanalın tanrıların isteği üzerine kendi tarafından yaptırıldığını ve kanalı kendilerinin yaptığını söyleyecek olan kişilere de beddua etmektedir. Menua Kanalı'na ait çiviyazılı metnin ilgili bölümünün çözülmüş kısmı aşağıdaki gibidir;

“Tanrı Haldi'nin kudretiyle, İşpuini oğlu Minua bu kanalı açtı. Adı “Minua Kanalı”dır. Tanrı Haldi'nin büyüklüğüyle, Minua, güçlü kral, büyük kral, Biainili Ülkesi'nin kralı ve Tuşpa Şehri'nin kahramanıdır.

Minua der ki: Her kim bu yazıtı tahrip ederse, her kim suç işlerse, her kim başkasına bunları yaptırırsa veya her kim değişik bir şey (yani) “Ben bu kanalı açtım” derse, Tanrı Haldi, tanrı Teişeba, tanrı Şivini (ve bütün, tanrılar, onu güneş ışığından yoksun etsinler...”¹⁹⁹

Urartuların yapmış olduğu kanalların haricinde birçok gölet ve baraj inşa etme faaliyetleri de bilinmektedir. Bu göletlerden bir tanesi II. Rusa zamanında ((M.Ö. 685-645) inşa edilmiş olan Sıhke Gölü'dür. Sıhke Gölü, Urartu Krallığı'nın ikinci başkenti olan ve günümüzde Van şehrinin Toprakkale (Rusahinili) bölgesinde bulunmaktadır. Urartu göletlerinin en büyüğü olan göl yapılan onarım çalışmaları sayesinde Eski Menua Kanalı olarak bilinen Şamran Kanalı, Anzaf ve Keşiş Göl (Rusa Gölü) barajları gibi hala kullanılmaktadır. Sıhke Gölünün ve Rusahinili şehrinin (Toprakkale) kuruluşu büyük bir bazalt taşında şöyle anlatılmaktadır;

... Birçok eser yaptım. Derelerin ve kaynakların suyunu bir gölde biriktirdim. Buna Rusa Gölü adını verdim. Oradan Rusahinili şehrine bir kanal açtım. Bana ait olan ve bu kanallara tekrar işlenebilir duruma gelen ülkeyi Bianili ve yabancı insanlar tarafından parça parça işlendi ve burayı verimli kıldım.

Rusa der ki: Rusahinili ile uğraştığımda, bu kente gölden belirli bir miktar su verdiğimde Tuşpa'da oturan nüfus Rusahinili önündeki tüm araziye işledi. Kanala sahip olduktan sonra toprak tekrar ekilebilir hale geldi. Bu toprağı işleyen herkese bronzdan yapılmış çalışma aletleri verildi.

¹⁹⁸ E. Memiş, *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, s. 197.

¹⁹⁹ M. R. Payne, a.g.e., s. 77. (ayrıca bakz. Yazıtlarda Urartu kralı Menua'nın oğlu Agrişti, hem kanal, hem de bir göl yaptırdığından bahseder. s.180, 181, 278, 279).

Rusa der ki: Ülkemde tarlalar, meyve bahçeleri ve üzüm bağları kurdum. Birçok iyi işler yaptım. Rusahinili'deki suni göl için bütün çalışma aletlerini ve sulama için yardımcı çalışma araçlarının hepsini Rusahinili için verdim. Sayısız sulama kanallarından gölün suyu akıyordu. Bu sayısız sulama kanalları ile Alaini ırmağından gerek duyulan sular, Tuşpa'nın nüfusu için kullanılsın, su kanallarına gelince onların adı "sulayıcıdır"²⁰⁰

Yapılan araştırmalar Urartu krallarından II. Sarduri'nin birçok imar faaliyetlerinde bulunduğunu göstermiştir. Ayrıca yazıtlarında da söz konusu imar faaliyetlerinden söz etmektedir. Bu imar faaliyetlerinin içinde Mahalli Urartu tanrısı *İrmuşini*'ye ait bir mabet konumuz açısından önemlidir. II. Sarduri, daha önce yerleşim yeri olmayan bir bölgede (Çavuştepe) bir şehir inşa ettirmiş (Sardurihininili/Sardur Şehri) ve bu şehirde tanrı İrmuşini için bir mabet yaptırmıştır. II. Sarduri, yazıtlarında daha sonra *Guguna Irmağı*'ndan bir kanal açtırarak bu kanal sayesinde bağlar ve bahçeler vücuda getirdiğinden bahsetmektedir.²⁰¹

Eski Yakınoğu coğrafyasında suyu toplamak, taşımak ve dağıtmak için birçok sistem geliştirilmiştir. Daha çok İran coğrafyasında adından söz ettiren ve geliştirilen sistemlerden biri Qanat adı verilen su toplama ve nakletme sistemidir. Bu sistemde yüksek rakımlı bir kaynaktan suyun taşınacağı bölgeye bir yeraltı tüneli açılarak (muhtemelen borular aracılığıyla) yerçekimi yardımı ile suyu istenilen yere taşınması amaçlanmıştır. Günümüzden yaklaşık 3000 yıl önce kullanılmaya başlanıldığı düşünülen bu sistem Pers İmparatorluğu döneminde (M.Ö. 559-331) yaygınlık göstermiştir. Persler, M.Ö. 527 yılında Mısır'ı fethetmeleriyle bu sistemi tanıtmışlardır. Qanat teknolojisi bu dönemde ayrıca Hindistan, Afganistan, Pakistan, Çin, Kuzey Afrika ve Orta Asya'ya da farklı isimler adı altında yayılım göstermiştir.²⁰²

Daha önce ifade ettiğimiz üzere, M.Ö. 17. yüzyılda Orta Anadolu'da merkezi bir devlet kuran Hititler, Anadolu coğrafyasında nehir taşımacılığı hakkında pek fazla kayıt tutmamışlardır. Hititlerin tuttıkları az sayıdaki kayıtları nehir taşımacılığı hakkında az da olsa bilgi verirken Anadolu memleketinde sulama ve içme suyu için kanal inşa etmeleriyle ilgili kanıtlara rastlanmamıştır. Hititlerin şehir altyapıları ve boru sistemleri konusunda ileri bir seviyeye ulaştıkları bilinse de, kaynağını nehir yataklarından alan kanalların olmaması onların böyle bir faaliyetlerinin olmadığını göstergesi olamaz.

²⁰⁰Oktay Belli, "Van Bölgesi'nde Urartu Baraj ve Sulama Sisteminin Araştırılması 1991", 10. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Ankara 1992, s. 297-309.

²⁰¹E. Memiş, *a.g.e.*, s. 199.

²⁰²L. W. Mays, *a.g.m.*, s. 473.

Hitit medeniyeti üzerine yapılan araştırmalar, onların kanal çalışmalarının olduğuna dair bilgi verecek kaynakların ortaya çıkacağına inanmaktayız.

Tüm bunlarla birlikte gün yüzüne çıkarılan kaynaklar incelendiğinde, Eski Yakındoğu coğrafyası üzerinde yaşayan toplumlar tarım, taşıma ve içme suyu gibi ihtiyaçlarını karşılamak için ağırlıklı olarak nehirlerden istifade ettikleri anlaşılmaktadır.

2.4. Nehirlerin Askeri Amaçlı Kullanımı

Tarih boyunca nehir, göl ve deniz gibi su birikintileri stratejik açıdan çok büyük önem arz etmişlerdir. Nehirler, savunmada kalan taraf için doğal bir korunak olarak avantaj sağlarken, hücum eden taraf için dezavantaj oluşturarak ordunun tehlikeye girmesine sebep olabilmektedir. Ayrıca sefer güzergâhında ilerleme kolaylığı sağlaması açısından nehir deltası tercih sebebi olmuştur. Bunların yanında sefer esnasında ordu için gerekli lojistik destek büyük ölçüde nehir üzerinden sağlanmıştır. Eskiçağ Yakındoğu’da egemenlik sağlamış birçok toplum nehirlerden askeri amaçlı faydalanmıştır.

Örneğin; Eskiçağda, Mezopotamya’daki nehirlerin askeri bir güzergâh olarak kullanıldığı ele geçirilen birçok yazılı belgenin özölmesiyle anlaşılmıştır. Yeni Asur Devleti’nden (M.Ö. 934-609) kalma bazı yazılı belgelerde nehirlerin askeri amaçlı kullanımına dair birtakım bilgiye ulaşabilmekteyiz. Asur krallarının bırakmış oldukları anallerinde, saray, tapınak, kanal ve kaleler üzerindeki yazıtlarında kendilerini överken, geçtikleri nehirlerin ismini vererek bu nehirleri kaç kez geçtiklerinin de vurgusunu yapmaktan geri durmamışlardır. Çoğunlukla Fırat Nehri ve kolları boyunca sefer düzenleyen Asur ordusu nehir kenarlarını birçok kez gece konaklama amaçlı kullanmıştır. Yeni Asur Dönemi krallarından olan II. Adad-Nirari ve II. Asurnasirpal’in bıraktıkları anallerin içeriğinde nehir geçme, nehir kenarında konaklama ve nehir yatağını güzergâh olarak kullanma bilgisine rahatlıkla ulaşabilmekteyiz. Adı geçen Yeni Asur Dönemi krallarından olan II. Adad-Nirari’nin bıraktığı anallerin konumuzla ilgili kısmı ise şöyledir;

“Habur’u geçtim. Bit-Bahiyani adam Abisalamu’nun şehri Guzana’ya vardım. Habur’un kaynağı boyunca uzanan Sikani’ye girdim.” Diğer bir Yeni Asur Kralı olan II. Asurnasirpal ise; *“....Tabite’den yola ıktım. Harmiş nehrinin kollarını takip ettim.*

Kamp kurdum ve geceyi Magarisi'de geçirdim. Magarisi'den yola çıktım. Habur'un kollarını takip ettim. Kamp kurdum ve geceyi Şadikanni'de geçirdim”²⁰³ demektedir.

Görüldüğü üzere II. Asumnasirpal, Harmiş Nehri ve Habur Irmağı'nın kollarını ordusuyla takip ettiğini ve her iki ırmak kenarında kamp kurduğunu anlatmaktadır. Öyle görünüyor ki, sefer sırasında nehir deltalarının bir güzergâh olarak kullanılması orduya daha kolay ve daha hızlı hareket etme imkânını sağlarken, nehrin binek ve yük hayvanlarının su ihtiyacını karşılama imkânı vermesi tercih sebepleri arasındadır. Ordunun nehir kenarında konaklaması ise güvenlik açısından müthiş derecede önemlidir. Böylece nehir bir doğal koruma çizgisi oluşturmuş ve konaklama esnasında nehir tarafından orduya yapılacak ani baskınlar minimize edilmiştir.

Öte yandan çivi yazılı Mezopotamya kanunlarında seferlere katılan meslek erbaplarından bahsedilmektedir. Hammurabi Kanunlarında yer alan bu meslek sahipleri balıkçılardır. Balıkçıların sefere katılma amaçlarının açık bir şekilde belirtilmesi de öyle anlaşılıyor ki, bu zümre gerek nehir yolu ile ulaşılacak istenen düşman coğrafyasına gerek lojistik ve gerekse asker sevkiyatı yapmak üzere sefere katılmaktadırlar. Böylece gemi konusunda uzmanlaşmış olan balıkçıların yeteneklerinden büyük ölçüde istifade edilmiş olmaktadır. Balıkçılar ordunun ağırlıklarının ve asker sevkiyatının yanı sıra avladıkları balıklar sayesinde orduya besin kaynağı da sağlamış olmalıdırlar. Hammurabi Kanunlarının bir kısmında isimleri askerlerle anılan balıkçıların seferlerle ilgili maddelerinin tercüme edilmiş şekli aşağıda verilmiştir;

Madde 26: “Eğer, kralın seferine gitmesi emredilen bir asker veya bir balıkçı (emredilen sefere) gitmezse ve bir bedel kiralayıp yerine yollarsa o asker veya o balıkçı öldürülecektir. Onun yerine kiralanan (bedel) onun malını mülkünü yükleneyecektir (alacaktır).”

Madde 27: “Eğer, kralın hizmetinde iken bir asker veya bir balıkçı, esir alınırsa, ondan sonra tarla ve bahçesi diğer birine verilir, (bu kimse de) yükümlülüğünü yerine getirirse, fakat (esir) döner ve şehrine ulaşırsa tarlasını ve bahçesini ona geri verecekler, tımarını (sorumluluğunu) bizzat yerine getirecektir.”²⁰⁴

Günümüzde güçlü devletler, kendilerine rakip olabilecek veya söz dinlemediği devletlere yaptırımlar uygulayarak cezalandırmaya ve böylelikle bu devletlere nüfuz etmeye çalışmaktadırlar. Böylece söz konusu devletleri yıkma veya en azından

²⁰³H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 149,

²⁰⁴M. Tosun, K. Yalvaç, a.g.e., s. 187.

zayıflatma girişiminde bulunmaktadır. Kıskaca alınan devlete ambargo uygulanarak rekabet edemez duruma getirilmektedir. Bu ambargolar stratejik önemi olan hammaddeler, silah, enerji veya canlıların yaşam kaynağının olmazsa olmazlarından diyebileceğimiz su üzerinden yapılmaktadır. Nitekim Türkiye topraklarından doğup, günümüz Irak ve Suriye topraklarına akarak buralara hayat veren Dicle ile Fırat nehirleri de bu konuda stratejik öneme sahiptirler. Türkiye bu iki nehir üzerine kurmuş olduğu veya kuracağı barajlarla suyun akışını keserek tatlı su kaynaklarının az olduğu adı geçen ülkelerin büyük sıkıntılara girmelerine sebep olma şansına sahiptir.

Eskiçağ Mezopotamya'sında da bu olaya benzer nitelikte bir durumun yaşandığı bilgisine ulaşılmaktadır. Gerçekten de Larsa kralları olan Abisare (M.Ö. 1905-1895) ile ardılı Sumu-el (M.Ö. 1894-1866), İsin yöresine akan suyun yolunu değiştirerek güneye doğru yani Larsa bölgesine akıtmışlardır. Sudan neredeyse tamamıyla yoksun kalan İsin ekonomisi hızla çökerek isyan çıkmış ve dolayısıyla İsin tahtı gasp edilmiştir. Tahtın gasp edilmesine sebep olan bu olay ise babadan oğla geçen hükümdarlığın da sonunu getirmiştir.²⁰⁵

Düşman ülkenin suyunu kesme stratejisi yalnız Mezopotamya'ya topraklarında uygulanmayıp Anadolu topraklarında da buna benzer olaylar görülmektedir. Anadolu'da kurulmuş olan Hitit Devleti'nde de böyle bir olaya rastlanmaktadır. Hitit kralı olan II. Murşili'nin yıllıklarında bir kentin ihtiyacını karşılayan suyun yatağının değiştirildiği bilgisine ulaşabilmekteyiz. Buna göre II. Murşili, sefer düzenlediği Puranda²⁰⁶ isimindeki bir yerin suyunu kestiğini söylemektedir. Kral Murşili'nin yıllığında bahsi geçen konu ise şöyledir;

“...Puranda denilen yere gittiği için, Tapalazunauli Puranda'ya gitti –ben Yeni yıl şenliğine katıldıktan hemen sonra Puranda'da savaşıma gittim. Tapalazunauli piyade askerleri ve arabalı savaşçıları ile gelmişti Puranda'ya, savaşta bana meydan okudu ve kendi sahasında karşıma çıktı, ben, güneşim, ona karşı çarpıştım. Derken tanrıcım, Arinna'nın Güneş Tanrıçası, efendim, kudretli Hava tanrısı, Mezzula ve bütün tanrılar önümden koştu. Tapalazunauli'yi piyade askerleri ve arabalı savaşçılarıyla birlikte alt ettim, onu yendim. Sonra onun peşine düştüm. Gittim ve

²⁰⁵ A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 101.

²⁰⁶ Hitit belgelerinde Astarpa ismiyle geçen nehrin kıyısında bir şehir. Astarpa nehrinin daha sonraları Yunan kaynaklarında Kyastros adıyla geçen Küçük Menderes Nehri olduğu düşünülmektedir.

*Puranda denilen yerin önünü kestim [ve] oraya rahat vermedim, suyunu engelledim.*²⁰⁷

Nehirlerin askeri güzergâh, tarım, ticaret v.b. birçok avantajının olmasının yanında çok büyük öneme sahip başka avantajları da bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesi savunma savaşları için tercih edilen stratejik öneme sahip olmalarıdır. Düşman ordusunun en zayıf ve savunmasız olduğu dönem nehirden geçtiği dönemdir. Karşı birlik düşmanını nehirden geçerken yakaladığı takdirde düşmana çok büyük kayıplar verdirebilmektedir. Bu gibi durumlarda nehirden geçen taraf düşman birliklerinin hâkim olmadığı geçitlerden geçmek zorundadır. Aksi takdirde savaşa fırsatı bile bulamadan yok olabilirler. Nitekim Büyük İskender'in, Hintlilerin bağımsız bir kabilesi olan Maller'in birliklerinin bir kısmını Hydraotes Nehri'ni geçerken yakalayarak imha ettiği bilinmektedir.²⁰⁸

Nehirler bir korunak olarak kullanılmada avantaj sağlarken diğer yandan seferi düzenleyen tarafın daha hızlı ve daha sessiz bir şekilde nehir üzerinden ilerleyerek düşmanına baskın yapma olanağını da sağlar. Bundan dolayı bazı toplumlar nehrin bazı kısımlarına düşman ordusunun böylesi bir baskınını engellemek için birtakım setler ve engeller inşa etmişlerdir.

Büyük İskender Pers Körfezi kıyısı boyunca ilerleyerek Dicle Nehri kenarında kurulmuş olan Opis'e doğru gitmiştir. Dicle boyunca yürüdüğü sürece Perslerin sırf düşmanlarının nehir vasıtasıyla yukarı çıkmasını ve ülkenin iç kısımlarına ilerlemesini engellemek için Dicle üzerinde yaptıkları setleri yıktırılmış ve nehre düz bir akış vererek donanmasını buradan yukarı çıkarmıştır.²⁰⁹

Bununla birlikte tarihte birçok önemli olay yaşanan coğrafyanın veya şehrin ismini almıştır. Bulunduğu yerden ismini alan önemli olaylardan biri de savaşlardır. Nitekim nehirler de kendi adlarını birçok savaşa vermişlerdir. İsimlerini nehirlerden alan savaşlara ise gerek Eskiçağda ve gerekse daha sonraki dönemlerde sıkça rastlanmaktadır.

Savaşın yapıldığı mekândan dolayı ismini bu savaşa vermiş olan nehirlerden biri Antik Batı kaynaklarında *Granikos* olarak geçen Biga Çayı'dır. Büyük İskender'in M.Ö. 334'te Perslerle yapmış olduğu bu savaş, Granikos Nehri (Biga Çayı) kıyısında vuku bulduğu için *Granikos Savaşı* ismini almıştır. Bu savaşta İskender, Pers ordusunu

²⁰⁷A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 334-335.

²⁰⁸F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 282.

²⁰⁹F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 282.

yenerek büyük bir zafer kazansa da Pers ordusu nehrin verdiği avantaj sayesinde İskender'in ordusuna kayıplar verdimiştir.²¹⁰

Nehirlerin askeri amaçlı kullanımının tercih edildiği bir diğer husus ise ordunun ağırlıklarının taşınması açısından sağlamış olduğu kolaylıklardır. Öyle ki, eğer sefer aşağı memleketlere yapılıyorsa nehir üzerinden kayıklar vasıtasıyla hem sessiz hem de daha hızlı yol alınması büyük avantaj sağlamaktadır. Nehri bu özelliğinden dolayı kullanan komutanlardan biri yine Büyük İskender'dir. Büyük İskender yapacağı son savaş olan Hydaspes Savaşı'nda (adını Hydaspes Nehrinden almıştır) nehirdeki yolculuğu için kürekli gemiler inşa ettirmiştir. Bu gemilerin bir kısmı askerleri taşıırken diğer bir kısmı yük gemisi olarak kullanılmıştır. Savaşta kullanılan atlar bile bu gemiler vasıtasıyla savaş alanına taşınmıştır. İskender bu yöntemle hem kolay bir ulaşım sağlamış hem de kendisine karşı koyacak Hintli kuvvetlere baskın yaparak onları hazırlıksız yakalamayı amaçlamıştır. Gerçekten de nehir yoluyla aşağı kesimlere inen İskender, hazırlıksız yakaladığı Hintlilerin büyük bir kısmına boyun eğdirmeyi başarmıştır.²¹¹

Öte yandan nehirler yalnızca askeri, taşıma, ticaret ve siyasi amaçlar için kullanılmamış olup uzun zamanlar içinde Akad, Guti, Hurri, Amurru, Kassit, Mitanni ve Aramilerin yaşadıkları bölgelere geliş rotasını da belirlemişlerdir. Yine M.Ö. 3. binyılın sonlarında Akkadlar'ın, Amanos Dağlarına ve Anadolu'ya ulaşmasında, Hitit kralı I. Murşili'nin M.Ö. 1595 yılında Babil kentine saldırması sırasında muhtemelen Fırat ve Mari yolu kullanılmıştır.²¹²

M.Ö. 1. yüzyılda Akdeniz'in tamamını hâkimiyeti altına almış olan Roma İmparatorluğu da tehlike oluşturacağını düşündüğü İran'daki Parthların Akdeniz'e inmesini engellemek amacıyla Fırat nehrini kontrol altında tutmak için büyük çaba harcamıştır. Doğrusu Hıristiyanlığın yayılmasından sonra önem kazanan Antakya'yı Parthlardan korumak ve nehrin doğusundan geçen ticaret yolları ile Küçük Asya'yı Mısır'a bağlayan yolların güvenliği için Fırat Nehri vazgeçilmez bir öneme kavuşmuştur. Parthların Fırat Nehri'nin doğusunda tutulması Hıristiyanlıktan sonra daha fazla önem kazanmıştır. Bu durum Antakya'nın güvenliği açısından da önemli olmuştur. Fırat Nehri'nin doğusundan geçen ticaret yolları ve Küçük Asya'yı Mısır'a bağlayan askeri ulaşım yollarının kontrolü için Fırat Nehri'nin sağladığı koruma

²¹⁰F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 25-30.

²¹¹F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 2231-239.

²¹²K. Köroğlu, *a.g.e.*, s. 20.

vazgeçilmez hale gelmiştir. Bunu sağlayabilmek için ise Fırat Nehri boyunca Melitene (Malatya), Samosata (Adıyaman/Samsat) ve Zeugma (Gaziantep/Nizip/Belkıs) bölgelerine lejyonlar yerleştirilmiştir. M.Ö. I. Yüzyılın sonuna doğru Fırat Nehri'nin geçiş yerlerine yerleştirilen bu lejyonların amacı Parthların Fırat Nehri'nin batısına yapacakları ani saldırıları engellemek ve bunun yanında bölgeden geçen ticari yollar ile buralara yerleştirilmiş Roma vatandaşlarını korumaktır.²¹³

2.5. Doğal Bir Engel Olan Nehirlerin Aşılması

İnsanoğlu, varlığını sürdürebilmek için karşılaştığı (geçit/geçiş) bütün engelleri gücünün ve imkânının elverdiği ölçüde aşma çabası içine girmiş ve bu sayede hayatta kalarak gelişimini sürdürmeyi başarmıştır. İşte bu noktada özellikle göç, ticaret ve savaşlarda coğrafya insanoğlunun önüne bazen yüksek dağları, bazen de deniz, göl ve nehirleri doğal bir engel olarak çıkarmaktadır. Elde edinilen eski kaynaklara bakıldığında adı geçen doğal engellerin aşılmasında çoğunlukla bir lider tarafından yönlendirilen topluluklar büyük çaba sarf ederek istedikleri noktaya ulaşma başarısını göstermişlerdir. Bu engeller arasında en zor olanlardan biri ise nehirleri aşmak olmuştur.

Günümüzde birçok ülke varlığını sürdürmek ve daha rahat bir ulaşım için doğaya karşı çeşitli girişimlerde bulunurken, yapılması öngörülen seyahatlerde coğrafi koşullardan kaynaklanan engelleri aşmak için de bazı teknolojiler geliştirmişlerdir. Bu teknolojiler kimi zaman havadan ve karadan, kimi zaman da deniz ve nehirler üzerinden ulaşımı sağlamada ve aşmada kullanılan aletlerden oluşmaktadır.

Nehirler günümüz koşullarında önemli bir yere sahip olsa da tarihsel siyasi coğrafyalarda bu önem daha fazla olmuştur. Eskiçağda, nehirlerin aşılmasında gemiler ve köprüler inşa eden devletler bunları ticaret ve olası bir savaş durumunda düşmanlarına karşı üstün duruma gelebilmek için kullanmışlardır. Nehirleri aşma konusunda en kalıcı çözüm köprü inşa etmek gibi görünse de bazı stratejik durumlarda toplumların, nehirleri aşmak için kalıcı köprülerin yanı sıra seyyar köprülerin de kullanılmalarını zorunlu kılmıştır. Savaş durumlarında denetimi sağlanamamış düşman topraklarındaki sabit köprülerden geçmenin tehlikeli olduğu dönemlerde, köprülerin

²¹³Ercüment Yıldırım, "Roma İmparatorluğu'nun Doğu Sınırını Korumak İçin Fırat Nehri Boyunca Kurulan Lejyonlar", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt/Vol.: 13, Sayı/No: 4, s. 172.

olmadığı bölgelerden geçmek için gemiler ve seyyar köprüler kullanılmış veya nehir suyunu birkaç farklı kola ayırmak kaydı ile su seviyesi düşürülmüştür.²¹⁴

Köprülerin olmadığı ortamlarda su engelini aşmada kullanılan en önemli yöntem dönemin teknolojisine bağlı olarak yaygın bir şekilde kullanılan gemilerdir. Bütün bunların yanında nehir sularının kanallar kazılarak birden fazla kollara ayırma veya nehrin yönünü değiştirme yöntemi de yazılı belgelerde karşımıza çıkmaktadır. Bu yöntemde ise nehir suyunu birden fazla kollara ayırarak akıntı hızı ve derinlik geçişe uygun hale getirilmiş veya nehrin suyu tamamen başka bölgelere akıtılarak geçiş işlemi yapılmıştır.²¹⁵

Mezopotamya ve Anadolu'nun ortak nehirleri arasında olan Dicle ve Fırat Nehirleri bölgenin büyük su kaynakları içerisinde yer aldıklarından doğal sınırları olmamakla beraber Anadolu'dan Mezopotamya'ya, Mezopotamya'dan da Anadolu'ya yapılan istila ve ticaret hareketlerinde geçiş özelliği taşımışlardır.²¹⁶ Sümer'de olduğu gibi Akad, Eski Asur ve Eski Babil dönemlerine gelindiğinde kara ticaretinde nehirlerin bir engel olarak tüccarların önüne çıktığı gözlemlenmektedir. Hakikaten Asurlu tüccarların Anadolu ile yapmış oldukları ticarete karşılaştıkları engelleri aşmasını bilmişlerdir. Asurlu tüccarların nehir engelini ise "e/ilippum" adı verilen kayık veya gemi kullanarak aştıkları düşünülmektedir.²¹⁷

Yeni Asur Dönemi'nde nehirler üzerine köprü yapılabildiğini ele geçirilen çivi yazılı belgelerin muhtevassından öğrenmekteyiz. Bu dönemde yaşamış olan Tab-şar-Aşşur tarafından yazılmış olduğu düşünülen bir mektupta köprü yapımından bahsedilmektedir. Mektupta kralın yakın bir zamanda geleceği ve köprünün bitirilmesi gerektiği ile ilgili direktifler bulunmaktadır.

*"Yarın, kralım, efendim dedi ki, onlar için ayarlamamız ve kampa geri getirmemiz gerekir. Belki biz o zamana kadar onlar aracılığıyla köprüyü bitirebiliriz. Böylece kral köprüyü geçebilir."*²¹⁸

Yeni Asur Devrine ait başka bir belgede ise köprü yapımında hangi tekniklerin kullanıldığına dair sınırlı bilgiler vardır. Bu bilgileri Asur-Haddan'ın Babil'deki bir politik temsilcisi olan Mar-Issar adındaki kişinin yazmış olduğu mektuptan öğrenmekteyiz. Adı geçen mektupta yakın bir zamanda gelmesi beklenen kralın

²¹⁴H. H. D. Florioti, *a.g.e.*, s. 150,

²¹⁵Herodot, I, 75.

²¹⁶V. Ünsal, *a.g.m.*, s. 219.

²¹⁷H. H. D. Florioti, *a.g.e.*, s. 148,

²¹⁸F. M. Fales, *a.g.m.*,s. 209,

geçmesi için bir köprü yapılmaktadır. Muhtemelen nehrin iki tarafı doldurularak orta kısım daraltılmış ve suyun aktığı bu dar bölgeye de tekne bağlanarak üzerinden geçiş sağlanmıştır. Mektubun konu ile ilgili içeriği ise şöyledir;

*“Basrippa nehrinin karşısına geçmek için gemiler dizilmiş, Sargonun günlerinde ve kralın babası, efendim, Barsippa Nehri daraldı. Onlar rampayı bastı. Fakat iyi durumda değil. Şimdi, zamanında kralım, efendim, nehir çok şişmiş: onların gelişmiş rampası var, ama o iyi durumda kalamayacak. Tekneler köprüyü tuttu. Kralım, Efendim gelince onlar koyacak. Onun için kralım, efendim arabasıyla üzerinden geçebilecek.”*²¹⁹

Fırat Nehri, Mezopotamya ve Anadolu’da en eski dönemlerden itibaren gerek ticari, gerekse başka amaçlı kullanılan yollar üzerinde yer almıştır. M.Ö. I. binin ortalarından itibaren Anadolu’nun en işlek yollarından biri olan Kral Yolu²²⁰ üzerinde bulunan Fırat Nehri, aşılması zor olan geçiş noktalarından biri olma özelliğini taşımaktadır. Akış hızı ve debisi oldukça yüksek olan Fırat’ı aşmak büyük sıkıntıları beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda Fırat Nehri üzerinden geçişler ancak belli noktalardan yapılabilmektedir.²²¹

Türkiye’nin Doğu Anadolu Bölgesi’nde kurulmuş olan Urartu krallığına ait yazıtlarda da Fırat Nehri’nin aşılması hakkında birçok detay bulunmaktadır. Urartu krallığının en batıdaki yazıtı olarak bilinen İzoli (Kömürhan) Yazıtı, III. Sarduri’nin seferleri hakkında bilgi vermektedir. Bu yazıt, İzoli ve Kömürhan arasında Malatya’ya 50 km mesafede, 1838 yılında Mareşal Helmuthvon Moltke tarafından Anadolu’da görevliyken bulunmuştur. Yazıtın bir kısmında III. Sarduri’nin orduyu Fırat Nehri’nden karşıya geçirdiğinden bahsedilmektedir. Yazıttaki nehir ile ilgili kısmının tercüme edilmiş şekli ise aşağıdaki gibidir;

“... Argiştî’nin oğlu Sarduri ilerledi. Sarduri şöyle der: Fırat (^{1D}Pu-ra-na-di) pürüzsüzdü (durgundu). Oradan karşıya geçen hiçbir Uratru kralı yoktu. Ben tanrı Haldi’ye dua ettim, Urartu tanrıları Teişeba’ya, Şivini’ye dua ettim. İstekte bulundum.

²¹⁹F. M. Fales, a.g.m., s. 209,

²²⁰ M.Ö. 5. yüzyılda yapıldığı düşünülen antik yoldur. Efes’ten başlayarak Sardes’ten geçip, doğuya doğru şu an ki Türkiye’nin orta kuzey kısmından geçerek Asur’un başkenti Ninova’ya (Musul, Irak) uzanmaktadır. Daha sonra Babil’in (Bağdat) güneyine ilerlemektedir. Babil’in yakınından yolun ikiye ayrıldığı düşünülmektedir. Bunlardan ilki Kuzeybatıya daha sonra batıdan Ecbatana ve oradan İpek Yolu ile beraber ilerlemektedir. İkinci yol ise doğuya doğru ilerleyerek Perslerin başkentlerinden biri olan Susa’ya (İran) ulaşmaktadır. (Süleyman Yükçü-Gülşah Atağan, “Ortadoğu’da Zaman Tünelinde Ticaret”, *Muhasebe Finans Araştırma Dergisi*, Sayı:1, 2011, s. 101, 86-109)

²²¹V. Ünsal, a.g.m., s. 221.

Tanrılar beni dinlediler, bana yol açtılar. Tumuški (URU Tu-me-iş-ki) önünde askerlerimin arasında karşıya geçtim. Aynı günde ülkeye doğru ilerledim.....”²²²

Yazıttan anlaşılacağı üzere Sarduri, Malatya coğrafyasına düzenlemiş olduğu seferinde Fırat nehrini ordusuyla birlikte geçmiştir. Fakat ne yazık ki bu geçişin olduğu bölge ve kullanılan araçlar veya yöntem hakkında bilgi verilmemiştir.

Yeni Asur kralı III. Salmanassar da bıraktığı birçok yazıtta düzenlediği seferlerden bahsederek, Fırat Nehri’ni geçtiğini ve Amanos Dağları’ndan kereste temin ettiğini söylemektedir. Fakat o da Fırat’ı hangi yöntemle geçtiğini açıklığa kavuşturmamaktadır. M.Ö. 858-824 yılları arasına tarihlenen belgelerin konumuz ile ilgi birkaçı ise şöyledir;

*“Saltanatımın birinci yılında Fırat’ı geçtim ve silahlarımı denizde yıkadım. Tanrılar’a hediyeler sundum. Amanos Dağları’na turmandım ve sedir ve servi ağaçları budadım...”*²²³

Metinlerden anlaşıldığı kadarıyla neredeyse her yıl sefere çıkan III. Salmanassar, siyah obelisk taşına iktidardaki onuncu yılının olaylarını anlatırken Kargamış üzerine yapmış olduğu seferde Fırat nehrini defalarca geçtiğinin bilgisini vermektedir. M.Ö. 848 yılında yapılmış olduğu düşünülen bu seferi III. Salmanassar şu ifadelerle anlatmaktadır;

*“Saltanatımın onuncu yılında Fırat’ı sekizinci kez geçtim. Kargamış kralı Sangara’nın şehirlerini aldım. Arame’nin yakın şehirlerine kadar yürüdüm. Krala ait şehirlerle birlikte yüz önemli şehri aldım”*²²⁴

III. Salmanassar’ın Fırat Nehrini geçmesini anlatan bir diğer yazıt ise şöyledir;

*“Saltanatımın 15. yılında on ikinci kez Fırat’ı geçtim. Hatti ülkesinin tümünü egemenliğim altına aldım. Adini’nin oğlu Ahunu’yu askerleriyle ve tanrılarıyla birlikte yerlerinden çıkardım, onu kendi ülkemin halkı saydım. İkinci kez Büyük Deniz’e yürüdüm. Üçüncü kez Amanos dağına çıktım. Sedir ağacı gövdeleri kestim. Anum-hirbi’nin heykelinin dikilmiş olduğu Lallar dağına yürüdüm, heykelimi onun heykeliyle birlikte yerleştirdim. Dicle’nin kaynağındaki ülkelerde Fırat’ın kaynağına kadar ellerimle fethettim”*²²⁵

“Saltanatımın 17.yılında Fırat’ı geçtim ve Amanos Dağları’na turmandım. Burada sedir ağaçları budadım”

²²²M. Kurt, *a.g.e.*, s. 43.

²²³H. H. D. Florioti, *a.g.m.*, s. 150,

²²⁴M. Kurt, *a.g.e.*, s. 91.

²²⁵H. H. D. Florioti, *a.g.m.*, s. 150.

III. Salmanassar'ın metinlerinde birçok kez sedir ağaçlarından bahsetmesi, kerestelerin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

*“Saltanatımın 19. yılında Fırat'ı 18. kez geçtim ve Amanos Dağları'na tırmandım. Sedir ağaçları budadım”*²²⁶

Yeni Asur kralı II. Asurbanipal, ise Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki Geç Hitit Beylikleri üzerine yapmış olduğu bir seferi anlatırken Fırat Nehri üzerinden geçtiğini ve muhtemelen nehrin suyunun geçit vermeyecek kadar fazla olması sebebiyle keçi derilerini kullanarak nehri geçtiğini ima etmektedir. II. Asurbanipal, III. Salmanassar ile Urartu kralı III. Sarduri'nin aksine nehri nasıl geçtiği ve kullandığı yöntem hakkında az da olsa bilgi vermektedir. Bırakmış olduğu belgede II. Asurbanipal, seferini ve Fırat'ı geçişini şöyle anlatmaktadır;

*“...Bit-Adini memleketinden yola çıktım ve şişirilmiş keçi postlarıyla Fırat'ı geçtim. Kargamış'a yaklaştım. Hatti memleketinin kralı Sangara'dan bağluluk göstergesi olarak altın, gümüş, bronz eşyalar, filler, yetişkin 200 kız aldım... Savaş arabaları, piyade ve süvariler aldım. Tüm krallar bana geldi ve haraçlarını teslim ettiler...”*²²⁷

III. Salmanassar, Geç Hitit Beylikleri üzerine düzenlediği seferinde tıpkı II. Asurbanipal gibi şişirilmiş keçi derisi kullanarak nehri geçtiğini aktarmaktadır. Şişirilmiş hayvan derileri ile nehri geçmenin bilinen iki yöntemi ile karşılaşılmaktadır. Bunlardan birincisi; şişirilen deriler nehir üzerinde birbirine bağlanarak üzerlerine ot veya saman dizilmektedir. Ot veya samanın üzerine ise toprak örtülerek yol haline getirilmektedir. İkinci yöntem ise bu deriler mevcut kayık veya keleklerin altına veya yan taraflarına bağlanarak daha ağır yükleri kaldıracak kapasiteye getirilmektedir. Daha sonra bu sal veya keleklerle askerler ve ağırlıklar karşı tarafa geçirilmektedir. III. Salmanassar, hangi yöntem ile karşıya geçtiğinin bilgisini açıkça vermese de bu yöntemlerden birisini kullanmış olmalıdır. Nitekim Büyük İskender de şişirilmiş hayvan derisini birbirine bağlayıp, nehir üzerine dizerek bir köprü yapmış ve ordusunu bu köprü üzerinden karşıya geçirmiştir. Köprü inşa etmek için dönemin teknolojisi ve bölgenin kereste açısından fakir olduğu da dikkate alınırsa büyük nehirler üzerine böyle bir köprü kurmak en uygun ve en kolay yol gibi görünmektedir.²²⁸

²²⁶H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 150.

²²⁷H. H. D. Florioti, a.g.m., s. 150.

²²⁸F. Arrianos, a.g.e., s. 136-137.

Eskiçağ Yakınoğu devletlerinin krallarının bir kısmı çevre ũlkelere dũzenledikleri seferleri kayıt altına almış olmalarına karşın bu kayıtların detaylı olmaması birçok konunun aydınlığa kavuşturulmasına yardımcı olamamaktadır. Adı geçen krallar orduları ile nehirleri geçerken yaptırdıkları bir kœprũ üzerinden mi yoksa yılın kurak aylarında nehir ve ırmak sularının azaldığı dœnemlerde mi geçtikleri bũyũk œlçũde karanlıktır. Nitekim yukarıda vermiş olduğumuz bilgilere dayanarak, Urartu kralı Sarduri gibi, Asur kralı III. Salmanassar da Fırat'ı geçtiğini bıraktığı yazıtta bildirirken, hangi yœntemle geçtiği konusu bũyũk œlçũde açıklığa kavuşturulmamıştır. Mezopotamya ve Urartu kralları bıraktıkları belgelerde Dicle ve Fırat Nehri'ni defalarca geçtiklerini œvgũ ile anlatmaktadırlar. Fakat buldukları coğrafya itibariyle dũřman ũlkeye dũzenlenen seferlerin kışın soğuk olması sebebiyle, havaların ısınmaya başladığı dœnem olan ilkbaharın başlangıcından itibaren yapılması muhtemeldir. İlkbahar aylarında ise Fırat ve Dicle nehirlerinin su seviyesi eriyen karlar ve artan yağışlar sayesinde yükselmektedir. Bu sebeptendir ki aktıkları istikamet boyunca çevresine hayat veren bu iki nehri, ordu ve ağırlıklarla aşmak oldukça zor ve zahmetli bir durum oluşturmaktadır.

Bununla birlikte Herodot, Pers Kral Yolu üzerinde bulunan nehirler arasında Dicle Nehri ile beraber dœrt ırmaktan bahsetmektedir. Herodot, ırmaklardan bahsederken içlerinde gemilerin yũzebildiđinin bilgisini vermektedir. Bu durum aynı zamanda nehirlerin bũyũklũđũ hakkında fikir sahibi olmamız açısından önemlidir. Dolayısıyla gemilerin yũzebileceđi bũyũklũkteki nehir ve ırmakları geçmek için bœlgede yaşayan toplumların yoğun çaba gœsterdiklerini ve bunu aşmak için çeşitli yœntemler kullandıklarını bir takım kaynaklara dayanarak sœylemek yanlış olmayacaktır. Herodot bu dœrt nehirden bahsederken şunları sœylemektedir;

“Kilikia ve Ermenistan arasında sınır, içinde gemilerin yũzebildiđi bir ırmaktır ki, adı Fırat'tır. Ermenistan içinde her biri bir garnizonla tutulan on beş konaklık yol vardır, elli altı buçuk parasang tutar. Bu bœlgeyi gemilerin yũzebildiđi dœrt ırmak sular; bunlar geçilmeden gidilemez. Birincisi Dicle'dir; ikinci ve ũçũncũ aynı yerden çıkmadıkları ve bir tek ırmak olmadıkları halde aynı adı taşırlar, birincisi Ermenistan'dan, œbũrũ Matien'lerin ũlkesinden gelir. Dœrdũncũsũnũn adı Gyndes'dir...”²²⁹

²²⁹ Herodot, a.g.e., V, 52.

Büyük İskender'in doğu seferi incelendiğinde, onun liderliğini yaptığı ordusu ve tüm ağırlığı ile İskender, karşısına çıkan büyük engelleri aşmasını bilmiş ve tarihte kendisinden en çok söz edilen krallar arasına adını yazdırdığı görülmektedir. İskender Asya Seferi'nde Hellespontos'u²³⁰ (Çanakkale Boğazı), İndos ve Oksos nehirlerinin yanı sıra birçok nehri farklı yöntemlerle geçmiştir. İndos Nehrinin üzerine kayıkları bir birine bağlayarak oluşturduğu köprüden geçtiği düşünülen İskender,²³¹ kaynağını Kaukasos Dağları'ndan alan Oksos Nehri'ni de aşmayı başarmıştır. Oksos Nehri, İskender'in karşılaştığı Asya'nın en büyük nehridir. Oksos'un genişliği altı stadion kadar olması, süratli akması, dibinin kumsal olması ve yakın çevrede köprü yapmak için hiç kereste bulunmaması bu nehri geçmeyi imkânsız kılmaktaydı. Fakat bu noktada İskender askerlerin çadır olarak kullandıkları derileri toplatarak içleri su almayacak şekilde saman ile doldurmuş nehir üzerine birbirine bağlatmıştır. Bu sayede ordusunu ve tüm ağırlıklarını nehrin karşı tarafına beş günlük bir süre içinde geçirebilmiştir.²³²

M.Ö. 514 yılında Dareios'un, Sykthler'e (İskitler) karşı girişmiş olduğu sefer sırasında Bosporos (İstanbul Boğazı) ve İsrtrios (Tuna Nehri) üzerine kurmuş olduğu köprülerin de kayık köprü olduğu tahmin edilmektedir.²³³ Herodot'un aktardığı bilgiye göre; Dareios, İskitlere karşı sefere çıktığında Bosphoros (İstanbul Boğazı) üzerine kurulmuş bir köprüden İskitleri takip etmiştir. Yine aynı kaynağa göre bu köprünün Samoslu Mandrokles tarafından Bizans ile Pontos Euxeinos'un ağzındaki tapınağın orta yerine inşa edildiği belirtilmektedir. Mandrokles, bu köprünün bir tablosunu yaptırarak Samos'taki Hera tapınağının duvarına astırmıştır. Resimde Bosphoros üzerine kurulmuş köprüden şeref yerinde oturan Dareios ile köprüden geçen ordu işlenmiştir. Mandrokles, tablonun yanına bir de şu yazıyı yazdırmıştır.

Mandrokles bu sunguyu²³⁴ Here için ayırdı

Balıkları bol Bosphoros'ta dalgalara hükmeden bir köprü

Bu değersiz tablo bu duvarlara asılsın

²³⁰ İskender, ordusuyla Anadolu coğrafyasına geçerken en dar kıyısı İstanbul Boğazı'nın (Bosporos) en dar kıyısından iki kat daha geniş olan Çanakkale Boğazı'nı kullanmıştır. Kendi donanması olmayan Büyük İskender, Çanakkale Boğazı'nı geçerken Yunan donanmasını kullanarak ordusunu ve beraberindeki ağırlıkları gemi ile taşımaya tercih etmiştir. İskender'in Çanakkale Boğazı'nı gemileri birbirine bağlamak yöntemi ile köprü yapmadan geçişine farklı yorumlar getirilmiştir. Bu yorumlardan biri olan boğazın akıntısı ve rüzgâr etkeni ileri sürülse de bu pek inandırıcı değildir. Oysa, M.Ö. 481 de (İskender'in seferinden yaklaşık 147 yıl önce) I. Darius'un oğlu Kserkses, Çanakkale Boğazı üzerine gemilerden yaptırdığı köprü vasıtasıyla geçmiştir. (Detaylı bilgi için bkz. S. Doğaner, s. 30-31, ; Herodot, IV, 87.)

²³¹F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 198.

²³² S. Doğaner, *a.g.m.*, s. 34. ; F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 136-137.

²³³M.Ö. 480 yılında ise Kserkses'in, Hellen-Pers savaşları sırasında Hellespontos üzerine aynı nitelikte bir köprü yaptığı söylenmektedir. (Herodot, IV, 87.)

²³⁴1-Bir tanrıya veya tapınağa yapılan bağış. 2- Bir büyüğe verilen armağan.

Zira Dareios'un planlarını uygulayan adam

Kendisinin ve Samos'un şerefini yükseltti.

*Bu işi yöneten adamın bıraktığı anıt böyledir.*²³⁵

Fakat Herodot'un verdiği bu bilgiler haricinde o dönemde böyle bir köprünün gerçekten var olup olmadığı, şayet var ise nasıl yapıldığı hakkında aydınlatıcı başka kaynak bulunmamaktadır.

Nitekim, W. M. Ramsey, M.Ö. 5. yüzyılın ortalarında Batı Anadolu'da Halys nehri üzerindeki köprü hariç diğer nehirler üzerinde hiçbir köprü bulunmadığından bahsetmektedir. Ramsey, Anadolu'da Halys nehri üzerine yapılan bu köprünün yüksek derecede mühendislik harikası olduğuna dikkat çekerken aktardığı bilgiyi Herodot'a dayandırmaktadır.²³⁶ Fakat Herodot eserinde bu olayı anlatırken hem kendi görüşlerine hem de başkalarından duyduklarına yer vermektedir. Aktarılan bilgilerin hangisinin doğru olduğu kesin olarak bilinmese de her hâlükârda kayda değer bir bilgi bulunmaktadır. Herodot'a göre Kroisos Kızılırmak'ı geçmek ister fakat nehir üzerine kurulu bir köprü olmadığından sıkıntı yaşamaktadır. Metne göre; Miletos'lu Thales burada devreye girerek Kroisos'a nehri nasıl geçmesi gerektiğini söyleyerek onu bu sıkıntısından kurtarmaktadır.

*“Kroisos, Halys kıyılarına vardığı zaman askerlerini mevcut köprülerden geçirmiştir, ben öyle sanıyorum; ama Yunanistan'da yaygın olan söylentiye bakılırsa, ona ırmağı aşmanın çaresini Miletos'lu Thales göstermiştir. Kroisos'un, diyorlar, çok canı sıkılıyordu, çünkü onlara göre, demin söylediğim köprüler o zaman kurulmuş değildiler. O sırada onun konak yerinde bulunan Thales, ırmağı ordunun sol yakasında görüyordu ve onu sağ yakadan da akıttırdı. Şöyle yaptı bu işi: Derin bir hendek kazdırttı, konak yerinin ters yönünden giriyor ve çevresini dolandıktan sonra gene ilk yatağına dönüyordu ve böylece ikiye bölünmüş olan ırmağı aşmak daha kolay olmuştu. Kimileri, “Eski yatak büsbütün kurutuldu”, diyecek kadar ileri giderler. Ama ben, bunu kabul edemem, öyle olsaydı, ırmağı dönüşte nasıl geçebilirlerdi?”*²³⁷

Herodot, Lydia kralının Perslere karşı nehrin suyunun bölünmesi yöntemini uyguladığından bahsetmektedir. Buna göre; Lydia kralı olan Kroisos, Perslere karşı savaş açmak için bir *orakle*²³⁸ danışmış ve çıkan sonucu kendi işine gelecek şekilde

²³⁵ Herodot, *a.g.e.*, IV, 87.

²³⁶ W. M. Ramsey, *a.g.e.*, s. 31.

²³⁷ Herodot, *a.g.e.*, I, 75.

²³⁸ Türkçe karşılığı birden çok anlam taşıyan orakl, Latince oraculum olarak bilinir. Oraculum, hem kehanet verilen yer, hem kâhin, hem de kâhinin verdiği kehanet anlamına gelir. (Herodot, I, 14.)

yorumlayarak sefere çıkmıştır. Kroisos, ordusu ile birlikte Halys kıyılarına geldiği zaman nehrin orduya geçit vermeyeceğini görünce derin bir çukur açtırarak nehir suyunu ikiye bölmüş ve akıntıyı azaltmıştır. Böylece su seviyesini ordunun geçebileceği seviyeye düşürmüştür.²³⁹

Bu konuda bir başka yöntem ise nehir suyunun tamamen başka bir alana akıtılmasıdır ki, Perslerin, Babil'e düzenlediği sefer esnasında kullandıkları güzergâh üzerinde olan Fırat Nehri'ni geçmelerinde bu yöntem kullanılmıştır. Pers kralı Kyros, nehri geçmek için bir kanal kazdırarak suyun tamamını başka bir yöne çevirmiş ve ordusunu kurumuş nehir yatağından geçirmiştir. Herodot'a göre Kyros'un nehri geçme yöntemi şu şekilde gerçekleşmiştir.

*"...Orduyu iki noktada topladı, yukarıda ırmağın kente girdiği yerde ve aşağıda kentten çıktığı yerde ve emir verdi, dedi ki, su, içine girilebilecek kadar çekildiği zaman, yürüyüp kente gireceksiniz. Bu durum alındıktan ve emir verildikten sonra, kendisi oradan çekildi, savaşta kullanılmayan hizmet birliklerini yanına aldı. Gölün yanına geldi, Babil kraliçesi ırmak ve göl için ne yapmıştıysa, o da aynını yaptı; ırmağın suyunu bir kanaldan geçirterek, bataklık halinde kalmış olan göle çevirtti, ırmak yatağının suları çekildi, içinden geçilebilir hale geldi. Bu sonuç elde edilince, zaten bu niyetle yerlerini almış olan Persler, Fırat yatağından geçerek Babil'e girdiler, sular yeteri kadar alçalmıştı, asker dizlerinin az üstüne kadar ancak çıkabiliyordu..."*²⁴⁰

2.6. Tatlı Su Kaynaklarının Kullanımı

Tüm canlılarda olduğu gibi insan toplumlarının da yaşamını idame ettirebilmesi için en önemli gereksinimlerinden biri de tatlı su kaynaklarıdır. Bu sebeptendir ki, insanoğlu Neolitik Devire girerken çoğunlukla tatlı su kaynakları olan akarsular ve göllerin yakınına yerleşim yeri olarak mesken tutmuştur. Kent olgusunun ve medeniyet düşüncesinin temel taşları söz konusu bu ilk yerleşimlerdir. Öyle ki, eskiçağda büyük medeniyetlerin hemen hepsi nehir kıyılarında veya tatlı su kaynağının bulunduğu bölgelerde ortaya çıkmıştır. Buna örnek olarak Hindistan'da İndus ve Ganj Nehirleri, Mısır'da Nil, Çin'de Yangtze ile Sarı Irmak, Mezopotamya'da Dicle ve Fırat nehirleri verilebilir.²⁴¹

²³⁹Herodot, I, 75.

²⁴⁰Herodot, a.g.e, I, 195.

²⁴¹A. Gözlü, a.g.e., s.69.

Eskiçağ insanları avcı-toplayıcı konumdan yerleşik düzene geçerek yaptıkları tarım sayesinde ihtiyaç duydukları besini elde etmeyi başarmışlardır. Üretilen tarım ürünlerinin verimini ve kalitesini arttırmak için suyu kullanmışlardır. Verimi su sayesinde artan Pirinç, buğday, arpa, akdarı, mısır, yer elması, tatlı patates gibi gıda ürünleri bunlardan bazılarıdır. Fakat eski dönemlerden günümüze kadar gelen ve büyük bir kültür birikimine katkıda bulunan medeniyetlerin ekonomisinin temelinde buğday ve arpa yatmaktadır. Buğday ve arpanın sağladığı yüksek besin gücünün yanı sıra tohumların kolayca saklana bilirliliği onları en çok tercih edilen temel besin kaynağı haline getirmiştir. Bütün bunların yanında ekim-hasat arasındaki zamanın kısalığı ve işçiliğinin kolaylığı buğday ve arpayı zamanla vazgeçilmez birer tarım ürünü olmasını sağlamıştır. Bu noktada besin değeri yüksek olan buğday ve arpa gibi diğer gıda ürünlerinin yetiştirilmesi için ekilebilir verimli topraklar ve bu topraklardan iyi derecede ürün alabilmek için bitkilerin ihtiyacı olan yeterli tatlı su kaynağının olması gerekmektedir.²⁴² Bölgede bulunan suyu kanallar ve tüneller aracılığıyla ekilebilir araziye yönlendiren eskiçağ insanları bazen de suyu yukarı çıkarabilmek için at ve eşekle çalışan zincirli asansörler kullanmışlar veya nadiren baraj yapıları oluşturmuşlardır.²⁴³

Yazılı kayıtlara göre su mühendisliği Mezopotamya'da M.Ö. 3000 yıllarında önemli ölçüde gelişmiş ve henüz o dönemde Sümer coğrafyasında bulunan ekime elverişli toprakların büyük kısmı tarım alanı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Sulamaya dayalı tarımın gelişmesi beraberinde yeni sorunlar getirmiştir. Yukarı bölgelerde bulunan şehir devletlerinin²⁴⁴ ürünlerini sulaması aşağı bölgelerdeki şehir devletleri için su sıkıntısı yaratmaya başlamıştır. Bu sıkıntı nehirler üzerinde kurulmuş olan ve her biri birkaç bin kişiden oluşan şehir devletlerinin kendi aralarında mücadelelere girişmesini beraberinde getirmiştir. Bu mücadelelerde üstün konuma gelmek isteyen toplumlar bir rahip kral etrafında toplanarak düzenli orduların oluşturulmasına zemin hazırlamış olmalıdır. Nitekim Akkat Devleti'nin kurucusu olan Sami kökenli Sargon, Sümerleri yıkarak yeni bir devletin temellerini atmış ve bulunduğu coğrafyadaki şehir devletlerini tek çatı altında toplamayı başarmıştır. Başlangıçta şehir devletlerinin kendi aralarındaki çıkar mücadelelerinden oluşturulduğu

²⁴² G. Childe, *a.g.e.*, s. 47.

²⁴³ L. W. Mays, *a.g.m.*, s. 471.

²⁴⁴ Hanedanlık öncesi ilk beş şehir; Eridu (Ebu Şahreyn), Bad-tibira (El-Medain), Larsa (Es-Senkereh), Sippar (Ebu Habbah), Şuruppak (Fara), Diğer şehirler; Kiş, Uruk, Ur, Nippur, Lagaş, Ngirsu, Umma, Mari, Akkad, İsin.

düşünülen düzenli ordu daha sonraki dönemlerde toprak kazanımları ve ticaret için de kullanılmaya başlanmıştır.²⁴⁵

Tıpkı Nil Nehri'nin, Mısır için önemli olduğu gibi Dicle ve Fırat Nehri de hem Türkiye'nin Güneydoğu Anadolu Bölgesi hem de Mezopotamya için çok büyük bir öneme sahiptir. Adı anılan bölgelerden geçen Dicle ve Fırat, geçtiği yerlerde tarım alanlarının oluşmasına, toprağın ve iklimin de elverişliliği sayesinde bereketli ürünler yetiştirilmesine olanak sağlamıştır. Bu ürünlerin neler olduğunu hem yapılan araştırmalar sonucu ele geçirilen çivi yazılı kil tabletler ve arkeolojik kazılarda elde edilen tahıl kalıntılarından hem de antik kaynaklardan Herodot'un ve Ksenophon'un verdikleri bilgiler doğrultusunda öğrenebilmekteyiz. Herodot, Dicle Nehri kıyısında yaşayan toplumların devasa sulama kanalları açtıklarını ve burada yetiştirdikleri ürünlerden şu şekilde bahsetmektedir;

“...Zira bütün Babil, Mısır'da olduğu gibi, kanallarla çizilmiştir. Bu kanalların en büyüğüne kayıklar da girebilir; bu kanal, ufukta kış güneşinin doğduğu nokta doğrultusundadır. Fırat'tan çıkıp başka bir ırmağa, yanında Ninive'nin kurulmuş olduğu Dicle'ye doğru akar. Bildiğimiz toprakların en bereketlisi bu topraktır ve en çok Demeter ürününü burası verir; buna karşılık incir, bağ ve zeytin gibi ağaç ürünleri yetişmez. Ama Demeter ürünleri bakımından o kadar iyi bir topraktır ki, en az bire iki yüz ve bereket yıllarında bire üç yüz verir. Buğday ve arpa yapraklarının genişliği dört parmağı bulur. Darı ve susam ağaç gibi boy verir; bu boyun ne kadar olduğunu biliyorum ama söylemeyeceğim, çünkü şunu iyi bilirim ki, Babil'e gitmemiş olan bir kimse, tahıl için söylediklerime bakıp çoktan şüpheye düşmüştür. Burada insanlar, zeytinyağı kullanmazlar; yağı susamdan çıkarırlar. Bütün ovada palmyeler yetiştirilmiştir; çoğu yemiş verir, yiyecek, şarap ve bal yapılır; biz incire nasıl bakarsak onlar da bunlara o kadar iyi bakarlar...”²⁴⁶

Ksenophon ise on bin Yunan paralı askerinin Anadolu'ya geldikten sonra Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu Bölgeleri üzerinden Karadeniz'e ulaşıp, buradan da tekrar ülkelerine dönmek için kullandıkları güzergâh boyunca gördüklerini anlattığı eserinde, Dicle Nehri'nden bahsetmektedir. Ona göre Dicle Nehri bereket getiren bir nehir olup, aşılması en zor Anadolu nehirleri arasındadır.²⁴⁷

²⁴⁵ W. H. McNeill, *a.g.e.*, s. 42-43.

²⁴⁶ Herodot, *a.g.e.*, I. 193.

²⁴⁷ Ksenophon, III. V

Tatlı su kaynaklarının özellikle yakınında kurulan yerleşim yerleri zaman içerisinde büyüyüp gelişerek bir uygarlık merkezi haline gelmiştir. Bu uygarlık merkezlerinden biri de Mısır'da ortaya çıkmıştır. Kendine özgü bir kültür zenginliğine sahip olan Mısır ise tüm zenginliğini Nil Nehri'ne borçludur. Muson yağmurlarının etkisiyle her yıl düzenli olarak taşarak tarım arazilerini doğal yöntemlerle sulayan Nil Nehri, bu özelliği ile tahıl tarımı için çok elverişli bir bölge olmuştur. Nil nehrinin her yıl taşmasıyla aşağı taşıdığı alüvyonlar nehir boyunca tarım yapılan arazileri verimli kılmıştır. Bu coğrafyada yaşayan yerli halk Nil'in suladığı bu topraklarda tarım ürünlerini yetiştirmişlerdir. İlk başlarda doğal sulama ile yapılan tarım daha sonraki dönemlerde bir lider tarafından örgütlenmiş halk tarafından sulama kanalları açılarak tarım yapılan araziler daha geniş alanlara yayılmıştır.²⁴⁸ Sulama kanallarının yetersiz olduğu durumlarda çiftçiler suyu kullanmada öncelik sırası için kendi aralarında çatışmışlardır. Devletin güçlü olduğu dönemlerde özellikle Menes ve sonraki firavunlar, büyük ölçüde bu iç çatışmaların önüne geçebilmiştir.²⁴⁹

Mısır'da özellikle Nil Deltasında tarımın başlaması ağırlıklı olarak Mavi Nil'in sularının yükselmesi ile oluşan taşkınlara bağlıydı.²⁵⁰ Taşkın başladı mı, Nil Deltasında yaşayan halk artık tarım ile ilgili faaliyetlerin zamanının geldiğini anlardı. İlk başlarda tarım faaliyetlerinin başlaması ile ilgili bir öngöründe bulunmak çoğunlukla büyüsel bir durum iken sonraki dönemlerde bir önceki taşkın ile ardılı olan taşkın arasındaki gün sayılarak aradaki zamanın 365 gün olduğu bulunmuş olmalıdır. Böylece Mısır halkı doğayı gözlemleyerek güneş yılını 6 saatlik farkla kullanmış oluyorlardı. İki taşkın arasındaki gün sayısı 365 olarak hesaplanmıştır. Yılın 365 gün olarak hesaplanması takip eden birkaç yıl için sorun teşkil etmemiştir. Fakat her 4 yılda bir artık günün ($365+1/4$) oluşması uzun yıllar sonra sapma yaratarak tarlayı hazırlama ve ekme döneminin yanlış tahmin edilmesine sebep olmuştur. Yöneticilerin bu yanlış düzeltmeleri *Akyıldız* yani *Siriyüs* yıldızını gözlemlemeleri ile çözüme kavuşturulmuştur. Tarımsal faaliyetlerin başlama zamanının gelmesini saptamak için girişilen bu inceleme matematik ve astronomide büyük bir ilerleme kaydedilmesini beraberinde getirmiştir. Böylece güneş takvimini bulan Mısırlılar günümüzde

²⁴⁸G. Childe, *a.g.e.*, s. 50-51.

²⁴⁹R. Stadelmann, *a.g.m.*, s. 12-13. ; G. Childe, *a.g.e.*, s. 115.

²⁵⁰Afrikanın ekvator yağışları ile yükselen Beyaz Nil, Mavi Nile oranla daha az su taşımaktadır. Bunun sebebi, Abessini Dağları'ndaki karların erimesiyle birlikte yoğun yağmur sularının Mavi Nil'e karışması bu nehrin su seviyesini oldukça yükseltmektedir. Bununla birlikte yaz aylarından ilkbahara kadar kuru olan Atbara Irmağı, ilkbahar ayında suyla dolup taşarak Mavi Nil'e karıştığından nehrin suyunu bir derece daha çoğaltarak Beyaz Nil'e karşı daha fazla su taşımaya sebebiyet vermektedir. (E. Friedell, *a.g.e.*, s.108.)

kullandığımız güneş yılı takviminin de temellerini atmışlardır.²⁵¹ M.Ö. 3000 yıllarında ortaya çıkmış ve kullanılmış olduğu tahmin edilen bu takvim *Taşkın, Ekin ve Hasat* olmak üzere üç mevsime²⁵² bölünmüştür.²⁵³ Tarım için başlayan bu gözlemler Takvim ve Nilometre denilen ve Nil Nehri'nin suyunu ölçmeye yarayan aletin icat edilmesini beraberinde getirmiş, böylece bu icatlar hem çiftçiler hem de vergi toplayıcıları için büyük bir kolaylık sağlamıştır.²⁵⁴

Her ne kadar Nil Vadisi'ne sonraki dönemlerde kanal açılrsa da Nil Nehri'nin yatağı yakınındaki arazilere zengin alüvyonlarını bırakması yapılan tarıma daha olumlu etki yapmıştır. Fırat Nehri'nin ise Nil'den farklı olarak aşırı taşkınlara sebep olmadığı Antik Batı kaynaklarında geçmektedir. Herodot, Nil Nehrinin yaptığı gibi Fırat Nehri'nin taşkınlara sebep olmadığını ve tarlaların nehir taşkınlarının değil, insan eliyle sulandığını anlatır. Herodot'ta geçen konumuzla ilgili kısım aşağıdaki gibidir;

“...sulama sayesinde ekin büyür, buğday gelişir; Mısır'dakine benzemez, ırmak kendiliğinden taşıp ekili toprağı basmaz; sulama insan eliyle ve sulama borularıyla yapılır...”²⁵⁵

Eski Yakındoğu'da nehir ve göl gibi su kaynakları içme, taşıma, tarım vb. birçok alanda kullanılmalarının yanında kralların bir nevi yoğun saray işlerinden uzaklaşmak için dinlendikleri yer olarak ta karşımıza çıkmaktadır. Gerçekten de Mısır krallarının kendi saraylarına bahçeler ve göller yaptırdıkları, yoğun devlet işlerinden bir süreliğine uzaklaşarak gölde yüzen teknelerde dinlendikleri görülmektedir. Öyle ki, Mısır krallarından olan Snefru'ya, sarayın üst düzey bir görevlisi bu konuda tavsiyede bulunmaktadır. Westcar Papirüsü denilen bir belgede bu olay şöyle anlatılmaktadır:

[Bir gün kral Snefru bütün odaları dolaştı] sarayda [dinlenecek yer] aradı, [bulamadı. Şöyle dedi:] “Git, bana baş okutman-rahip, kitap yazıcısı Caca-em-anh'ı getir” Derhal çağrıldı. Majesteleri onunla konuştu: [“Bütün odaları dolaştım] sarayda dinlenecek yer aradım ve bulamadım” Caca-em-anh ona yanıt verdi: “Haşmetlim sarayın gölüne gidebilirler. Bir tekneyi sarayın en güzel kızlarıyla doldurun.

²⁵¹G. Childe, *a.g.e.*, s. 101, 115.

²⁵² Nil Nehri Mayıs ayında yükselmeye başlar ve Temmuz ayından Ekim ayına kadar ekilebilir arazinin üzerine zengin alüvyonları bırakmaktaydı. Bu döneme Mısırlılar sel zamanı yani “*akhet*” demektedirler. Dört ay sonra yani Kasım ayının başlarında sular çekilmeye başlayarak tarlanın ekime hazır hale getirilmesine olanak sağlamaktaydı. Toprağın yeniden görüldüğü bu döneme ise “*peret*” adı verilmekteydi. Mart ayından Hazirana kadar olan dört ay ise hasat zamanı “*shemu*” olarak adlandırılmaktaydı. (Charles Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*, “Antik Akdeniz Uygarlıkları”, Dost Kitabevi, Ankara 2013, s. 24-25.

²⁵³B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 122.

²⁵⁴R. Stadelmann, *a.g.m.*, p. 12-13. ; G. Childe, *a.g.e.*, s. 115.

²⁵⁵Herodot, *a.g.e.*, I, 193.

Majestelerin yüreği onların sıraya girdiklerini, sırayla aşağı yukarı yürüdüklerini görünce ferahlayacak. Gölünüzün en ala dinlenme yerini gördüğünüz zaman, güzelim tarlalarla kıyılara bakarken yüreğinize neşe dolacak."²⁵⁶

Hemen bütün nehirler aktıkları güzergâhlar boyunca hem zemin hem de suyun akış şiddetine göre yataklarından parçalar kopararak bu parçaları akıntının azaldığı yere kadar taşırlar. Suyun taşıyarak götürdüğü bu alüvyonlar zaman içerisinde birikerek bataklıklar veya küçük adacıklar oluşturmaktadır. Mezopotamya diye adlandırılan bölgede bu konudan kaynaklanan büyük bir sorun baş göstermiştir. Dicle ve Fırat'ın, aktığı coğrafyalardan kopardığı alüvyonları döküldüğü yere taşıyarak biriktirmesi, nehrin geniş alanlara yayılmasına ve bunun sonucu olarak bataklıkların oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu bataklıkları kurutmak ve tarım yapmak için kanalların açılması gerekmiştir. İşte bu noktada bir yönetici sayesinde halk sevk ve idare olunarak Dicle ve Fırat Deltası'nı yaşamaya uygun bir hale getirmek için yoğun bir şekilde elbirliği yapmışlardır. Uğraşlarının bedelini ise bu hummalı çalışmadan sonra bereketli ürünler ve hayvanları için otlaklar elde ederek almışlardır. Mezopotamya'daki bu yoğun çalışmalar Nil Deltası'nda, Suriye ve İran vadisinde (Mezopotamya ve Mısır kadar olmasa da) de yapıldığı bilinmektedir. Fakat Dicle ile Fırat üzerinde olan Sümer'deki doğal koşulların oluşturduğu verimli sonuçlar Mısır, Suriye ve İran'da aynı derecede oluşmamıştır.²⁵⁷

Birçok coğrafyada özellikle yaz aylarında nehirler ve ırmaklar taşıdıkları su açısından oldukça zayıflamaktadır. Bu durumun başlıca sebepleri özellikle yaz aylarında yağışların zayıflaması ve buna bağlı olarak dağlardaki kar oranının azalması ayrıca aşırı buharlaşmadır. Karasal iklimin karakteristik özelliğini gösteren bu bölgelerde gerekli suyu temin etmek için insanoğlu adeta doğaya karşı mücadele vermiş ve bu sıkıntıyı gidermeye çalışmıştır. Böylece nehir, ırmak ve çaylar üzerine barajlar inşa ederek suyu biriktirmiş ve biriktirdiği suyu kanallar vasıtasıyla kâh şehirlere içme suyu olarak kâh ekili arazileri sulama amaçlı taşımıştır. Yapılan bu çalışmalarla doğayı kontrol altına almak isteyen insanoğlu bazen de doğaya karşı yenik düşmüş ve birçok can ve mal kaybının önüne geçememiştir. Eskiçağda birçok can ve mal kaybına sebep olan bu olaylardan bir tanesinin Kızılırmak Nehri'nde olduğunu Strabon şöyle anlatmaktadır;

²⁵⁶A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 194.

²⁵⁷G. Childe, *a.g.e.*, s. 69-70.

“...Melas²⁵⁸ dar bir geçitte Halys’e bağlandığından kral Ariarathes buraya bir baraj yaparak komşu ovayı denize benzer bir göl haline sokmuş ve bazı adaların – Kykladlar gibi- dış dünya ile ilgisini keserek, burada çocukça zevklerle vakit geçirmiştir. Fakat birden baraj çökmüş, sular tekrar yayılmış ve bu şekilde dolan Halys, Kappadokia toprağının birçoğunu silip süpürmüş, birçok iskânı ve ekili araziye bozmuş, ayrıca Phrygia’yı ellerinde tutan Galatia’lıların ülkelerine de oldukça zarar vermiştir...”²⁵⁹

İfade ettiğimiz üzere doğal nehirler, nehir, ırmak ve çaylar üzerine yapılan barajlar ile göletlerin yakınında kurulan şehirlerin dışında bir de doğal göl havzalarında kurularak gelişen uygarlıklar vardır. Eski Yakındoğu’da adından söz ettiren bu tarz uygarlıklara Urartular örnek olarak verilebilir. Daha öncede Urartular Türkiye’nin Doğu Anadolu Bölgesi’ndeki Van Gölü çevresinde kurularak gelişmiş ve yaklaşık olarak M.Ö. 900-600 yılları arası hüküm sürmüş bir uygarlıktır. Kuruluş yıllarında sadece Van Gölü ve çevresinde varlık gösteren bu uygarlık Uruatri ve Nairi beyliklerinin bir araya gelerek I. Sarduri zamanında Van Gölü çevresinde Tuşpa’yı başkent yapmışlardır. Urartu Krallığı’nın M.Ö. 8. yüzyılın başlarına doğru, batıda Malatya sınırlarına, doğuda Hazar Denizi’ne, kuzeyde Aras Nehri’nden güneyde Toros Dağları’na, güneydoğuda Urmiye Gölü havzasına kadar geniş bir alana yayılarak hâkimiyet sağladığı bilinmektedir. Yapılan tarihi coğrafya çalışmalarında Urartu memleketi dört ana bölgeye ayrılmıştır. Bunlar Van Gölü Havzası, Batı Bölgesi, Kuzey Bölgesi ve Urmiye Gölü civarıdır.²⁶⁰

Tarımın yanında Neolitik Devrin bir diğer özelliği ise hayvan yetiştiriciliğidir. Üretilen tarım ürünlerinin artan kısmı, hasattan sonra tarlada kalan anız ve otlak alanlar hayvan yetiştiriciliğine uygun imkân ve ortamın oluşmasını beraberinde getirmiştir. Böylece insanlar daha çok et, süt, deri, yün vb. yeni besin kaynakları sağlayabilmiştir. Böylelikle suyu kullanarak yapılan tarım fazla ürünü, fazla ürün ve ekili arazilerdeki anız, hayvancılığını beraberinde getirmiştir. Yetiştirilen hayvanlardan bazıları taşımacılıkta kullanılarak ticaret ağının gelişmesine ve malların naklinde fayda sağlamıştır. Başka bir deyişle tatlı su kaynakları, direkt veya dolaylı olarak toplumların

²⁵⁸ Sarımsaklı Suyu, Türkler tarafından “Karasu”, (Ünsal, s. 214) Strabon tarafından ise “Melas” adı ile anılmıştır. Strabon, Kızılırmak’ın kolu olan Sarımsaklı Suyu için; “...Ayrıca, kentin önünde, ovada bir de ırmak vardır, ismi Melas’tır; kentten yaklaşık kırk stadion uzaktadır ve kaynakları kentin seviyesinden daha aşağıda bir yerde bulunur...” ifadelerini kullanır (Strabon XII.2, 8, s.9-10).

²⁵⁹Strabon, XII.2, 8,

²⁶⁰Pınar Pınarcık, “Urartu Krallığının Tarihi Coğrafyası Hakkında Yeni Öneriler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt : XXVII, Sayı 2, Aralık 2012, s. 460-461.

refah seviyesine etki etmiş ve zincirleme bir reaksiyonla çeşitli medeniyetlerin oluşmasına en büyük katkıyı sağlamıştır.

2.7. Su Ürünlerinden Faydalanma

Eski Yakındoğu'da halkın geçim kaynakları çeşitlilik göstermektedir. Tarım, hayvancılık ve ticaretin yanında balıkçılığın da ekonomideki payı birçok çivi yazılı kaynağa yansıtılmıştır. Mezopotamya'da, M.Ö. 1500 yıllarında 50'nin üzerinde balık çeşidinin olduğu bilinmektedir.²⁶¹ Öyle ki, çivi yazılı belgelere göre balıkçılığın bir meslek olarak görüldüğünü söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim, Sümer Kral Listelerinde, Mezopotamya Kanunlarında yine Mısır'da da balıkçılığın meslek olarak kabul edildiğine dair güçlü emareleri bulunmaktadır.

Yeniden Mezopotamya'ya dönecek olursak Sümer Kral Listeleri Tufandan önce ve Tufandan sonra yaşamış kralların isimleri ve hüküm sürdükleri seneler hakkında bilgi vermektedir. Burada verilen bilgiler içerisinde bazı kralların meslekleri ile ilgili konulara da değinilmiştir. Adı geçen listede selden sonra hüküm sürmüş, Lugalbanda'dan sonra gelen ve listeye göre yüz yıl iktidarda kaldığı belirtilen Dumuzi'nin balıkçı olduğu vurgulanmaktadır. Dumuzi ve mesleği ile ilgili kısım mitolojik bir anlatı şeklinde olup aşağıdaki gibidir;

*“... tanrısız Lugalbanda çobandı, 1200 yıl hükmetti; Tanrısız Dumuzi balıkçıydı
() –onun kenti Ku'a (ra) (idi)- hükümdarlığı 100 yıl sürdü; ...”²⁶²*

Ayrıca M.Ö. 2. binyılın başlarından itibaren Güney Mezopotamya'da hükümlen olan Babil'de balıkçılığın önemli bir meslek olduğu ve nehirler ile balıkçıların durumunun hukuken düzenlendiği Hammurabi Kanunlarının ilgili maddelerinden anlaşılmaktadır. Konunun ilgili maddelerinin tercümesi şöyledir;

Madde 28: “Eğer tımar hizmetinde iken kaçırılan bir asker veya balıkçının oğlu tımarı yürütebilecek kudrette ise tarla ve bahçe kendisine verilip, babasının tımarının sorumluluklarını yerine getirecektir.

Madde 30: “Eğer bir asker veya bir balıkçı, tarlasını ve bahçesini ve evini tımar yüzünden terk edip uzaklaşırsa, ondan sonra bir başkası tarlasına, bahçesine ve evine el koyarsa (ve) üç yıl tımar sorumluluğunu yerine getirirse, kendisi (asker veya balıkçı)

²⁶¹B. İplikçioğlu, *a.g.e.*, s. 61.

²⁶²A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 37.

döner, tarlasını, bahçesini evini (geri) isterse, ona verilmeyecektir. El koyan ve tımarı yürüten kimse, sorumluluğu yerine getirecektir.

Madde 32: “Eğer, ister bir asker, ister bir balıkçı olsun, kral seferinde (iken) esir edilmişse ve bir tüccar onu çözerse (kefaletini öderse) ve şehrine kavuşturursa, evinde çözme parası (fidye) varsa, kendisini bizzat çözer (tüccara olan borcunu verir). Şayet evinde çözecek (bir karşılığı) yoksa şehrinin tapınağının çözüm karşılığı yoksa onu saray çözecektir. Tarlası, bahçesi ve evi çözüm karşılığı olarak, verilmeyecektir.”²⁶³

Hammurabi Kanunlarının yanı sıra Ammi-Şaduqa Fermanı’ndaki maddeler incelendiğinde balıkçılığın bir meslek olarak görülmesinin yanında bu mesleği icra eden kişilere tımar olarak toprak verildiği görülmektedir. Fermanın 13, 17 ve 20. maddelerinin konuyla ilgili şunlar yer almaktadır;

Madde 13: “Babil ve çevresinin yabancı tımar sahipleri, balıkçılar, askerler ve müşkēnum’lar²⁶⁴ ve devletten toprak kiralayanların tahıl, susam yağı ve ufak tefek mahsullerini kendileri ile paylaşan paylaştırıcı, kral memlekette adaleti tesis ettiği için serbest bırakılmıştır. Paylaştırılmayacaktır. Satılık ve iş için kullanılan tahıl, eski usule göre bölüşülecektir.”

Madde 17: “Üç yıl içinkiralayan asker veya balıkçı (mükellefiyetlerini) yerine getirmediyse o yıl, kral memlekette adaleti tesis ettiği için, (bulunduğu) şehrin bölüşme ölçülerine göre 1/3 veya yarısını asker veya balıkçıya verecektir.”

Madde 20: “Eğer bir rabiānu²⁶⁵ veya bir vali, bir asker veya bir balıkçının evine (kendisi için) hasat veya bir iş yaptırmak üzere zorla tahıl, gümüş veya yün verirse ve ölürse, asker veya balıkçıolan, kendisine verileni muhafaza edecektir (geri vermeyecektir).”²⁶⁶

Yukarıdaki eskiçağ kanun maddelerinden anlaşılacağı üzere buldukları coğrafyada büyük bir uygarlık kuran Mezopotamya’da hüküm sürmüş devletlerin, balıkçılığı bir meslek olarak gördükleri aşikârdır.

Yine Antik Batı Kaynaklarına göre Aras Nehri kenarında yaşayan topluluklar besinlerinin bir kısmını nehirden sağlamaktaydılar. Herodot, hem bu toplumların avladıkları balıkları yediklerini hem de soğuktan korunmak için yine avladıkları fok balığının kürkünü kullandıklarından bahsetmektedir.

²⁶³M. Tosun-K. Yalvaç, *a.g.e.*, s. 187-188.

²⁶⁴Eskiçağda Mezopotamya’da kendi özel mülkü ve malı olan fakat devlet ile ilişkisi olmayan vatandaşlara verilen ad.

²⁶⁵Kral veya devletin üst yöneticilerine verilen isim.

²⁶⁶M. Tosun-K. Yalvaç, *a.g.e.*, s.269-270.

“-Kyros’un üç yüz altmış kanala böldüğü Gyndes gibi, Arax da, Matien’lerin ülkesinden kaynar; suları kırk ağızdan dökülür. Bunlardan biri dışında hepsi de sığ bataklıklardır, burada çiğ balık yiyerek geçinen ve giyim olarak, fok balığı derileri örtünen halklar yaşarlar. Arax’ın yalnız bir ağız, bir engele çarpmadan Hazer denizine dökülür.”²⁶⁷

Diğer taraftan Yukarı Mısır ve Aşağı Mısır arasındaki hayati öneme sahip iletişim de Nil Nehri üzerinden gemilerle yapılmaktaydı. Bu amaç için tekneler inşa edilmiş ve Nil’in bakımına önem verilmiştir. Ahşaptan yapılan gemiler ticaret, savaşlar ve savaşlara asker taşımacılığında kullanılırken papirüs sazlarından yapılmış küçük tekneler balıkçılar tarafından kullanılmıştır. Böylece derin sularda balıkçılık mümkün olurken sazlardan yapılmış tekneler sayesinde Mısırlı balıkçılar ağ, zıpkın ve mızraklarla balık avlamışlardır.²⁶⁸

Mısır uygarlığında balıkçılığın önemli bir gelir kaynağı olduğunu düşündüren başka emarelere de rastlanmaktadır. Orta Krallık Dönemi’ne (M.Ö. 2040-1150) ait bir Mısır mezar taşında canlandırılan pazar sahnesi incelendiğinde adamın birinin elindeki balık dolu sepeti, elinde mühür olan bir başka adama uzattığı görülmektedir. Ayrıca aynı döneme ait resimlerde birçok tüketim eşyasının yanında olta iğneleri de görülmektedir. Bunların yanında Mısır mezar taşlarına işlenmiş resimlere dayanılarak halkın veya tüccarların alışverişlerini takas usulü ile yaptıkları düşünülmektedir.²⁶⁹

Bunlardan başka balıkçılık ile ilgili önemli bilgiler edinmemizi sağlayan farklı arkeolojik kanıtlar da mevcuttur. Tunç Çağı’na ait olduğu düşünülen ve Türkiye karasuları içerisinde bulunan Uluburun Batığı’nda balık yakalamada kullanılan birçok malzeme ele geçirilmiştir. Uluburun Batığında balık zıpkını, balık ağı onarımı için mekik, çok sayıda olta iğnesi, balık ağı kurşunu bulunmuştur.²⁷⁰

Yine İndus Vadisi’nde de M.Ö. 2500 yıllarına doğru Sind ve Pencap’ta büyük kentler kurulmuştur. Şehirdeki halkın yanında kentin imar faaliyetlerinde çalışan usta ve uzman zanaatçılarca, tuğlacılar, marangozlar, çömlekçiler, bakırcılar, taş kesiciler, kuyumcular gibi çok sayıda meslek erbapları yaşamıştır. Bu kentlerde yaşayan ahali kentin çevre köylerinde oturan köylülerin yetiştirdiği ürünlerin artık kısmıyla beslendiği

²⁶⁷Herodot, *a.g.e.*, I, 202.

²⁶⁸A. Ruiz, *a.g.e.*, s. 74.

²⁶⁹A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 196.

²⁷⁰Cemal Pulak, “The Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun, Turkey”: 1985 Campaign, *American Journal of Archaeology*, Vol. 92, No. 1 (Jan., 1988), s. 1-37,

düşünülmektedir. Bu zümrenin uzak diyarlardaki, Arap Denizi'nde çalışan balıkçılardan kurutulmuş balık ithal ettiği birçok yazılı belgenin çözülmesi sayesinde öğrenilmiştir.²⁷¹

2.8. Su Kültü

Eski uygarlıkların neredeyse tümü için su kutsal olarak görülmektedir. Bu kutsallık bir adım ileri gidilerek varoluşun kaynağı sayılmıştır. Eskiçağda Mezopotamya, Anadolu, Mısır ile Hint medeniyetlerinin günümüze kadar gelen metinlerinde hatta Musevilik, Hıristiyanlık ve İslam inancında suyun kutsallığı ve önemi yoğun bir şekilde vurgulanmaktadır. Eskiçağda ayrıca su ile her türlü temasın yeniden yaratılışı, tedaviyi ve gençleşmeyi sağladığına inanılmaktaydı. “Su bütün tohumlarda mevcut olduğundan yaratılış bütün canlıların tohumları aracılığıyla meydana gelmektedir” inancı yaygınlık göstermektedir.²⁷²

Su, Mezopotamya insanının hayatının hemen her evresinde direkt veya dolaylı olarak yer tuttuğu gibi dini açıdan da önem taşımaktadır. Sümerlerden kalan ve evrenin yaratılışı ile ilgili olduğu anlaşılan metinlerde “*Başlangıçta ilksel deniz vardır*” ibaresi geçmektedir. Daha sonra ilksel deniz “*gök ile yerin birliğinden oluşan kozmik dağ vücuda getirdi*” denmektedir. Belgelerde takip eden olayların gelişimi ise şöyledir;

“Tanrılar insan biçiminde kişiselleştirildiğinde, An (gök) eril, Ki (yer) dişildi. Onların birleşmesinden hava tanrısı Enlil doğdu.”

“Hava tanrısı Enlil yerden göğü ayırdı ve babası An göğü alırken, Enlil annesi Ki'nin birleşmesi evrenin düzenini insanın yaratılışı ve uygarlığın kuruluşunu başlattı.”²⁷³

Yukarıdaki ifadelerden anlaşılacağı üzere Sümerler, evrenin bir yaratılış zamanının olduğunu ve evren yaratılmadan önce sudan başka hiçbir şeyin olmadığını düşünmektedirler. Daha sonra gök ile yerin birbirinden ayrıldığını anlatan ilerleyen aşamalarda insanın ve canlıların yaratıldığına vurgu yapılmaktadır.

Nitekim birçok tanrısı olan Sümerlerin bir su tanrısı bile vardır ve bu tanrının mabedine “okyanus evi” adını vermişlerdir.²⁷⁴ Ayrıca Sümercedeki “a” su anlamına gelmekle beraber aynı zamanda döl, gebe kalma ve doğuruş anlamını da ifade

²⁷¹G. Childe, *a.g.e.*, s. 125.

²⁷² Mircea Eliade, *Dinler Tarihi, “İnançlar ve İbadetlerin Morfolojisi”*, (Çev: Mustafa Ünal), Serhat Kitabevi, Konya 2005, s. 225-226.

²⁷³ S. N. Kramer, *Sümer Mitolojisi*, s. 8-9.

²⁷⁴ Benno Landsberger, “Sümerlerin Kültür Sahasındaki Başarıları”, (Çev: Mebrure O. Tosun), C III. S. 2, Ankara 1945, s. 143

etmektedir. Bunların yanında Mezopotamya kabartmalarında görülen su ve balık figürleri verimliliğin ve doğurganlığın göstergesi olarak kabul edilmekteydi.²⁷⁵

Tarih öncesi ve tarihi devirlere girildiğinde suyun en önemli kaynağı olan nehirler tanrı olarak görülmüş, kirletilmekten kaçınılmış ve hatta su için mabetler bile yapılmıştır. Nehirler bir yargılayıcı olarak algılanarak çivi yazılı yasaların maddeleri içerisine alınmış ve yargılama sonucunda sanıklar hakkında kararlar verilerek uygulamaya konulmuştur.

Diğer uygarlıklar gibi Mezopotamya toplumlarının hayatında da büyük etki yaratan en önemli su kaynakları nehirler olmuştur. Nehirlerin bu etkisi bölge insanının dini ve hukuki alanında da kendini göstermektedir. Mezopotamya insanı için nehirler kutsal kabul edilmiş ve nehirlere adeta bir cezalandırıcı ve affedici özellik yüklenmiştir. Diğer bir deyişle dönemin hatalı görülen davranışlarını cezalandıran veya affeden konuma sahip olduğu düşünülmüştür. Nehre verilen bu misyona göre; suç işlediği düşünülen kişi nehre atılmaktaydı. Nehre atılan kişi suçlu ise nehir onu cezalandırır (boğarak öldürür), eğer kişi suçsuz ise nehir onu üste çıkarır ve kişinin yaşamasına izin verirdi. Suçluyu, suçsuzdan ayırt etme yöntemi olan bu sisteme “*su ordali*” adı verilmektedir.²⁷⁶

Mezopotamya’da hüküm sürmüş ve dönemlerinin dini, ticari ve sosyal yaşamlarının ihtiyaçlarına göre kanunlar hazırlamış ve bunları uygulayarak idareleri altındaki halkın haklarını korumaya çalışan yönetimler *su ordalini* de kanunlarına yansıtmışlardır. Bu konu ile ilgili kanunlarda, işlenen suçun çeşidine göre suçlu kişi veya kişileri nehre attıktan sonraki duruma göre, zanlıların masum veya suçlu olduklarına hüküm vermişlerdir.

Metinlerden anlaşıldığı kadarıyla su ordali, Ur-Nammu kanunlarında iftira, büyüçülük ve zina suçundan yargılananlara uygulanmaktadır;

“Eger bir adam, bir adamı büyüçülükle [itham ederse] nehir tanrısına (onun adaletine) götürülür (nehre atılır). Eher nehir tanrısı temize çıkarırsa götüren (itham eden) 3 şeqel gümüş tartacaktır eğer bir adamın eşini zina ile (kucakta yatmakla) bir (başka) adam itham ederse nehre gidiş, temize çıkarsa onu itham eden adam 1/3 mana gümüşten tartacaktır.”

Ana İttişu Kanunlarında kadının kocasını reddetmesi durumunda uygulanan su ordalinin tercümesi aşağıdaki gibidir;

²⁷⁵M. Eliade, *a.g.e.*, s. 227.

²⁷⁶H. H. D. Florioti, *a.g.m.*, s. 149,

“Eger bir kadın, kocasından nefret edip, sen benim kocam değilsin derse, onu (kadını) nehre atacaktlardır.”

Hammurabi Kanunlarında büyüçülük yapanlara, iftira atanlara, zina eden ve evini sebepsiz yere terk edip kocasına karşı zorunlu olduğu yükümlülükleri yerine getirmeyen kadınlara verilen cezalardandır;

“Eğer bir adam, bir adam hakkında (onun) büyü (yaptığını) iddia ederse ve onu ispat etmezse (edemezse), üzerine büyüçülük iddiası atılan adam, nehre gidecek, (nehre dalacaktır). Eğer nehir onu çekerse (zaptederse) iftira eden onun evini (mülkünü) alacak (sahiplenecektir). Eğer o adamı nehir temize çıkarırsa ve selamete çıkarsa ona iftira eden adam öldürülecektir. Nehrin selamete çıkardığı (adam) iftiracının malına mülküne sahip olacaktır.”

“Eğer bir adamın karısı, bir başka erkekle yatarken yakalanırsa, onları bağlayıp suya atacaktlar. Eğer kadının sahibi (kocas) karısını yaşatırsa (hayatta bırakırsa) kral da kölesini yaşatacaktır.”

“... Eğer bir adamın karısına, diğer bir erkek için parmak uzatırlarsa (suçlarsa), fakat ikinci (başka) bir erkekle yatarken yakalanmazsa, kocası için nehre dalacaktır.”

“Eğer bir adam zorla alınıp götürülürse ve evinde yiyecek varsa, karısı ... malını koruyacak, başka birinin evine girmeyecektir. Eğer o kadın malını korumazsa, başka bir eve girerse, o kadının (durumunu) ispat edip, suya atacaktlardır.”

“Eğer (kadın kendini ve evini gözetmezse ve sokağa düşkünse evini dağıtıyor, kocasını küçük düşürüyorsa o kadını suya atacaktlardır.”

“Eğer bir adam oğluna bir gelin seçer, oğlu onunla yatarsa ve sonra kendisi (kayınpeder) kadının koynunda yatarken yakalanırsa o adamı bağlayacaklar ve suya atacaktlardır.”

Orta Assur Kanunlarında ise zina yapanlara ve iftira atanlara su ordali cezası uygulanmaktadır;

“Eğer bir adam, bir adama şöyle derse: “senin karınla (birçokları) tekrar tekrar yattılar, şahitlik yoktur”; anlaşma yapacaklar ve (iddiayı yapanla, suçlu kadın) nehre gideceklerdir.”

“Eğer bir adamın karısı, babası, erkek kardeşi, oğlu tarafından değil de bir başkası tarafından yolculuğa çıkartılırsa ve o adam (kadının) bir adamın karısı olduğunu (gerçekten) bilmediğine yemin ederse, (o adam) kadının kocasına iki talent kalay verecektir. Bir adamın karısı olduğunu bilirse zararlarını verecek (tazminat

verecek), şöyle yemin edecek: “ben onunla yatmadım”. Fakat adamın karısı şöyle derse” o benimle yattı”. Zarar gören bir adamın tazminatı gibi (o) adama (tazminat) verilecek ve anlaşma olmadan nehre gidecek(tir). Eğer nehirden (sağ olarak) dönerse kadının kocası, karısına ne yaptıysa, ona da (erkeğe de) o yapılacaktır.”²⁷⁷

Ele geçirilen bir Mari belgesinden de *su ordali* ile ilgili bilgiler edinebilmekteyiz. Buna göre genç bir kızın suçlandığı bir davada sanık yerine annesinin suya atladığı görülmektedir. Bu belgede sanığın veya onların yerine geçen kişilerin suçsuzluğunun kanıtlanabilmesi için suya atıldıktan sonra uzun bir süre yüzmesi gerektiği anlatılmaktadır. Nehrin tanrı olarak görüldüğü ve yargılama yaptığına inanıldığı olayın bu metne yansımaları şöyledir;

“Efendimle konuşuyorum: İşte hizmetkârı Meptüm (konuşuyor).

Efendimin göndermiş olduğu, Şubram ile Haya-Sumu adına suya atlayacak kimselere gelince o grubun yanına dürüst ve güvenilir kimseler verdim. İlk bir kadını suya atlattılar, o çıktı. Onun arkasından yaşlı bir adamı atlattılar. Tanrının (yani, ırmak) tam ortasında 80 (kulaç) mesafesinde (yüzdükten) sonra başardı ve dışarı çıktı. Onun arkasından gelen üçüncü kadınla ırmak “evelendi” (yani kadın boğuldu). Yaşlı adamın davaya 80 (kulaç) mesafede sınaması ırmağın da üçüncü kadınla “evlenmesi” karşısında, Haya-Sumu’nun insanları geriye kalan üç kadının suya dalmasına itiraz ettiler. Bunlar itiraf ettiler: “Kasaba ve arazi bizim değil”. Şubram’ın insanların ayakları dibine düşen yaşlı adam dedi ki: “Geri kalan kadınları (ırmağa) atmayın, ölmesinler! Kasaba ve arazi hakkımızı bıraktığımızı belirten bir tableti seve seve hazırlarız, o zaman hak iddiası sonsuza dek ortadan kalkar, kasaba ve arazi Şubram’a ait olur. “Sonra dürüş adamların, Babilli hizmetkârların ve kasabanın yaşlılarının huzurunda, bunlara iddialarından vazgeçtiklerini belirten bir tablet yazdırıldı. Şimdi suya dalmak zorunda olanları efendime yolluyorum, böylece onları sorgulayabilir.”²⁷⁸

Mari arşivlerindeki bu belge incelendiğinde (ırmağın yargılaması) Mezopotamya toplumlarında *su ordali*’nin belli ölçülerde yer tuttuğu görülmektedir. Öyle ki, Eski Yakınoğu coğrafyalarından biri olan Mezopotamya’da hüküm sürmüş devletlerin yapmış oldukları kanunlarda da *su ordali*’ni çağrıştıran yasa maddelerinin varlığından söz etmiştik.

²⁷⁷ M. Tosun, K. Yalvaç, *a.g.e.*, Ur-Nammu Kanunları,(§ 10-11) s. 40-41. : Ana İttişu Kanunları, Kol IV, 1-7, s. 48. : Hammurabi Kanunları, § 2, 129, 132, 133, 143, 155, s. 185, 198, 199, 200. : Orta Asur Kanunları, Kol. II, 17, 22, 24, s. 248-249.

²⁷⁸ A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 139.

Öte yandan kendine özgü zengin bir kültüre sahip Mısır coğrafyasında da tıpkı Mezopotamya'da olduğu gibi suya, dolayısıyla nehre önemli derecede kutsallık atfedilmiştir. Bu kutsallık ve saygı, Mısır uygarlığının oluşmasında en önemli rolü üstlenen Nil Nehri'ne gösterilmiştir. Nil Nehri ile bağlantılı olan en önemli tanrı ise yeraltı tanrısı Osiris olmuş ve Mısırlılar tarafından efsaneleştirilmiştir. Efsaneye göre; Osiris Nehir kıyısında kardeşi Seth tarafından öldürülür. Seth, kardeşi Osiris'i bir tabuta koyarak Nil Nehrine bırakır. Fakat Osirisin karısı ve aynı zamanda kız kardeşi olan İsis, tabutu bulur ve nehirden çıkararak bir yere saklar. Daha sonra Seth tabutu bulur ve saklanan yerden çıkarır. Osiris'in cesedini parçalara ayırır ve parçaları yeryüzünün her yerine dağıtır. Buna karşılık İsis bir parçası eksik olmak üzere bütün parçaları bulur ve büyü ile Osiris'i tekrar canlandırır. Fakat Osiris bundan sonra yeraltı tanrısı olarak kalır ve yeryüzüne çıkamaz. Tarımın, doğurganlığın ve bereketin tanrısı olarak kabul edilen Osiris²⁷⁹ için her yıl Nil Nehri'nin taşıdığı, yani ekim zamanının geldiği dönemlerde kutlamalar yapılmıştır.²⁸⁰

Eski Mısır'da Nil Nehri'ne atfedilen bu kutsallık yalnızca nehrin bereketi ile sınırlı olmamıştır. Nehre verilen kutsallık, Mısır firavunlarının nehir kenarlarında yoğun bir şekilde düzenledikleri törenlerden de anlaşılmaktadır. Düzenlenen törenlerde firavunların kendilerine ait ayin tekneleri göze çarpmaktadır. Firavunlar öldüğünde kendilerine ait olan tekneleriyle beraber gömüldüğü düşünülmektedir. Yapılan araştırmalar bu düşünceyi destekler niteliktedir. Öyle ki, M.Ö. 2500'lü yıllarda yaşadığı düşünülen 4. Hanedanın II. Kralı olan Keops'un mezarı yakınlarında yapılan kazılarda yaklaşık 44 metre uzunluğunda bir gemiye rastlanmıştır. Bulunan bu geminin Keops'un tören kayığı olduğu düşünülmektedir. Mısır inancında öldükten sonra da yaşamın tekrar olduğu bilinmesi akla iki fikir getirmektedir. Bunlardan birincisi kayığın Keops'un son yolculuğunda kullanıldığıdır. İkincisi ise öldükten sonra firavunun öteki yaşamında kullanması için kayığı onunla beraber gömülmüş olabileceğidir.²⁸¹ Mısır'da, tören veya

²⁷⁹Osiris'in bu özelliği, Mezopotamya, Fenike ve Yunan coğrafyasındaki tanrıçaların özelliğini taşımaktadır. Öyle ki, Mezopotamya'da İstar, Fenikelilerde Astarte ve Yunanlılarda Aphrodite tabiatın ölüp tekrar dirilişini simgelemektedir. Mezopotamya menşeli olan İstar, Fenikelilere Astarte olarak geçmiştir. Fenikeliler, Yunan coğrafyasıyla yaptıkları ticaret esnasında tanrıça Astarte'yi Yunanlılara tanıtmış ve bu coğrafyada Aphrodite olarak tapınım kazanmasına vesile olmuşlardır. Fakat Osiris ile İstar, Astarte ve Aphrodite arasındaki en belirgin fark Osiris'in erkek olmasıdır. (Detaylı bilgi için bkz. Yusuf Kılıç- Ebru Uncu, "Eski Mezopotamya İnanç Sisteminin Yunanlılara Etkisi" (İstar- Aphrodite Örneği), *History Studies*, Volume 3 / 1 2011).

²⁸⁰John Baines, "Time and the River", "Life in Ancient Egypt Was Geared to the Annual Nile Flood", September 1988, p. 7.

²⁸¹A. Ruiz, *a.g.e.*, s. 75.

yük teknesi olduğu düşünölen bir başka örnek ise Dayr el Bahri’de bulunmuştur. Yaklaşık 60 metre uzunluğundaki bu tekne büyüklüğü ile dikkat çekmektedir.²⁸²

Anadolu topraklarının bilinen ilk merkezi devletin sakinleri olan Hititler de suyu, dinsel alanda yoğun bir şekilde kullanmışlardır. Öyle ki, ele geçen Hitit ayin belgelerinin içeriğinde tanrıları için düzenlenen ritüellerin ilk şartı bedensel ve ruhsal olarak arınmak olduğu göze çarpmaktadır. Çünkü arınma insanların tanrılara karşı saygısını göstermekle beraber aynı zamanda tanrılar tarafından cezalandırılmamaları için ilk şart olarak görölmüştür. Yani tanrıların evi olan tapınaklara girebilmek, dua edebilmek, kurban sunabilmek, kralın huzuruna çıkabilmek için bedensel ve ruhsal olarak temizlenmek gerekmektedir. Bütün bunları yapmanın ön koşulu ise su ile yıkanmak olmuştur. Hititlerde bedensel ve ruhsal olarak arınma için yapılan işlemler ise Hurri kökenli *itkalzi* ve *itkahi* kutsal metinleri okunarak ağız temizlenir başka bir deyişle ruhun her türlü günahattan arındırılması (tövbe etmek) gerekmektedir. Arınmada gümüş ve çeşitli kurbanlar gibi yardımcı elemanlar söz konusu olsa da arınma ile günahlardan kurtulmak her iki dünyada mutlu yaşamak için su gerekmektedir.²⁸³(Ek 11)

Ayrıca Asur Ticaret Kolonileri Çağı’na ait ve Anadolu’da Karum’larda bulunan kaplar üzerindeki resimler Sumer-Akad tarzı dini nehir ayinlerinin Anadolu’da da yapıldığı izlenimini vermektedir. Bu kaplar koç veya boğa başlı içki kadehleri biçiminde olup sandal biçiminde yapılmıştır. Kapların içinde insan, hayvan, tanrı ve/veya tanrıça figürleri tasvir edilmiştir. Bazı tasvirlerde kayıkçı veya sandalcılar, ellerinde kürekleriyle ve başlarında sivri serpuşuyla resmedilmiştir. Anadolu’daki bu buluntular Mezopotamya metinlerindeki bayram günlerinde tanrıların sandallarla yaptıkları kült gezilerine benzemektedir. Bu benzerlikte Kaniş tanrıçasının kült objeleri ile ritüel amaçlı geziler yaptığını ve bu gezilerinin Kaniş’e yakın bir konumda olan Kızılırmak ve/veya Zamantı nehirlerinde düzenlendiği düşünölmektedir. (Ek 12-13-14)) Anadolu’da dinsel nehir gezileri düzenlendiğini gösteren başka bir örnek ise Samsat’ta bulunan Orta Asur Dönemi’ne ait bir mühür üzerindeki figürlerdir. Bu mühürde Ay tanrısı kayık üzerinde elinde kült objelerini tutarken tasvir edilmiştir.²⁸⁴ (Ek 15)

Hititler salgın hastalıklar, ordunun yenilmesi ve diğer kötü olaylarda kirlenmiş olduklarını ve tanrının onları cezalandırdığını düşünmekteydiler. Hitit kralları, bu durumdan kurtulmak için arınma ayinleri düzenler ve tanrılarına kurbanlar keserlerdi.

²⁸² S. Vinson, , a.g.m., s. 1.

²⁸³ Leyla Murat, “Hititlerde Su Kültü”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 51, Ankara 2012, s. 126-127. 125-157.

²⁸⁴ H. Ekmen, a.g.m., s. 54.

Öyle ki, Hitit ordusu yenildiği zaman “Irmağın arkasında” (muhtemelen nehrin yerleşim yerine göre karşısı) bir kurban adanır, bir adam, bir çocuk ve bir köpek veya domuz yavrusunun karnı deşilerek yarısı bir tarafa diğer yarısı öteki tarafa konuluyordu. Bunların önüne tahtadan bir kapı yapılarak kapıya ip gerilmekteydi. Daha sonrasında kapının iki tarafında ateş yakılarak askerler buradan geçirilir ve ırmak kıyısına geldiklerinde görevli biri tarafından üzerlerine su serpilirdi.²⁸⁵

Kral I. Şuppiluliuma, Suriye üzerine yapmış olduğu seferden dönerken ele geçirilen esirlerle birlikte ülkeye veba hastalığını da getirmiştir. Bunun üzerine bu hastalık, Büyük Kral (I. Şuppiluliuma) ile I. Arnuvanda dâhil halkı kırıp geçirmiştir. Bu felaketin sebebi ise Büyük Kral’ın babasının içtiği andı bozmasına ve Hatti krallarının doğudaki Mala Irmağı’na adak adamayı savsakladığına bağlanmıştır. II. Murşili seleflerinin işlediği bu suçu kendisi üstlenerek halkını kurtarmaya çalışmıştır. Böylece ülkesinin başına gelen bu felaketi bertaraf etmek için tanrılarına yalvararak dua etmiştir. Çaresiz kralın bu yalvarışları “veda duaları” adlı belgelerine detaylı bir şekilde yansımıştır.²⁸⁶

Hititlerin hastalıkları iyileştirme ritüellerinden biri olan *Ammihatna* ritüelinde arınma suyunun hazırlanması hasta insanın kirlilik/günah ve hastalıktan kurtarmak amacıyla bir ilacın hazırlanmasından söz edilir. Bu ilacın temel maddesi nehirden alınan sudur. Ritüelde suyun tedavide daha etkili olması için yapılması gereken işlemler şunlardır.

- a) iki su kabının nehirden doldurulması,
- b) nehirden çıkardığı 7 çakıl taşı ve bir parça ılgın ağacığının bu suyun içine atılması,
- c) su kabının çatıya çıkarılması,
- d) su kabının *kazzarnull* kumasına sarılması,
- e) su kabının ayaklık üzerine oturtulması,
- f) suyun gece boyunca yıldızların altında bekletilmesi,
- g) rahibin su ile ilgili Hurrice (büyülü) konuşması.²⁸⁷

M.Ö. 13. yüzyılda Hitit Kralı IV. Tuthalya Devri’ne tarihlenen Konya ilinin Beyşehir ilçesinin sınırları içerisindeki Eflatunpınar havuzunun Hitit su ve bereket tanrılarının korumasında olduğu, su sevgisinin kutsallaştığı ve Hititlerin suya verdiği

²⁸⁵A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 360-362.

²⁸⁶A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 360-362.

²⁸⁷L. Murat, *a.g.m.*, s. 129.

kutsallık söz konusudur. Temizleyen, serinleten, yaşatan, suyu ve su sevgisini kutlayan Hitit sanatından diğere bir örnek de Konya ilinin Ereğli ilçesinin Güneydoğu'sunda bulunan İvriz'de sergileniyor. Sert bir kayanın üstüne *Twana* Kralı *Warpalas* elinde bolluk ve bereket simgesi büyük bir salkım üzüm tutan Tanrı *Tarhunza* önünde ayakta betimlenmiştir. (Ek 16) Hititlerin suya ve temizliğe önem verdiğini suyu kutsallaştıran ve anıtlıştıran bu yapıtların dışında, M.Ö. 2. bin içinde Boğazköy, Zincirli ve Aslantaş'taki saraylarda ve yerleşimlerde görülen özel yıkanma odaları bir başka örnek olarak gösterilebilir. Bu döneme ait gelişmiş su ve kanalizasyon teknolojisi, Anadolu hamam geleneğinin teknik ve sosyal açıdan çok eski tarihlere uzandığını ve ancak çok sonra antik Yunan ve Roma yıkanma geleneğini etkilediğini göstermektedir.²⁸⁸

Diğere Eski Yakındoğu toplumlarında olduğu gibi İran'da da su ve nehre büyük önem verildiğini Herodot'un eserlerinden anlamaktayız. Herodot, Perslerin nehre karşı besledikleri büyük saygısından dolayı Pers halkının bir akarsuya işemediğini, tükürmediğini, ellerini yıkamadığını ve hatta bütün bunları başkasının yapmasına da izin vermediklerini söylemektedir.²⁸⁹

Su kültü inancının Makedonyalılarda da var olduğu Büyük İskender ise Hydaspes²⁹⁰ Savaşından hemen önce kâhinlerin önerisiyle tanrılar adına Hydaspes Nehri'ne kurbanlar sunmasından anlaşılmaktadır. Nitekim İskender savaş öncesi nehre kurban sunduktan sonra altın bir kâse ile dedesi Herakles'e, Ammon'a ve diğere bütün tanrıların adına nehre şarap dökmüştür.²⁹¹

Her ne kadar çalışmamızın sınırları dışına taşma eğilimi gibi görünse de Eski Türk toplumlarında da su kültü inancının varlığını ifade etmeden geçemeyeceğiz. Gerçekten, Anavatanı Orta Asya olan Eski Türkler için de su kutsal sayılmıştır. Öyle ki, Türklerin bozkırlarda hayvanlarını otlatmak ve ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yeşil ve sulak alanlar aradıkları bilinmektedir. Ancak, suyun normal ihtiyaçları karşılamadaki rolünden başka, su kültürü bir inanışın ve felsefenin parçası haline gelmiştir. Bu inanış ve felsefeye göre Türkler, kara parçalarını susuz düşünmemiş ve "kara ile su" yun dünyada birbirini tamamlayan bir bütün olduklarını kabul etmişlerdir. Eski Türkler, bütün âlemin sudan yaratıldığına, evrenin ilk maddesinin su olduğuna inanmış ve suya

²⁸⁸Fikret K. Yegül, "Anadolu Su Kültürü: Türk Hamamları ve Yıkanma Geleneğinin Kökleri ve Geleceği", *Anadolu/Anatolia* 35, 2009. s. 101,

²⁸⁹Herodot, *a.g.e.*, I, 138.

²⁹⁰Hindistan'da bir nehir.

²⁹¹F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 233.

saygı göstermişlerdir.²⁹² Bu düşünce Altay Türklerinin yaradılış destanına su şu şekilde yansımıştır;

*“Yerin yer olduğunda, sularla kaplıydı her yer,
Ne gök vardı, ne de ay, ne güneş, ne de bir yer.
Tanrı uçar dururdu, insanoğluyca tekdi,
O da uçar, dururdu, sanki Tanrıyla eşdi.*

...

*Tanrı bir gün insana, şöyle bir buyruk verdi:
“İn suların dibine, bir toprak getir,” dedi.
İnsan daldı sulara, aldı bir avuç toprak,
Sulardan çıkıp verdi, Tanrısına sunarak.
“Yaratılsın yer!” Dedi, Tanrı sulara saçtı,
Yeryüzü yaratıldı, denizler karalaştı.”²⁹³*

Görülüyor ki, eskiçağ toplumlarının hemen hemen hepsi suya, dolayısıyla nehirlere ve göllere kutsallık yüklemişlerdir. Suyu gösterilen bu saygı toprağa kattığı bereket, temizlenme ve arınmanın yanında adalet sistemlerinde yargılayıcı bir tanrı olarak görülmesini beraberinde getirmiştir. Kısacası suyun, yaşamın vazgeçilmez bir unsuru olduğunu çok erken dönemlerden itibaren idrak etmiş ve efsanelerine konu etmişlerdir. Eskiçağ insanların suya verdikleri bu kutsallığın nedeni ne olursa olsun günümüze kadar gelen belgeler sayesinde suyun onların hayatında ne denli önemli olduğunu bir kez daha ortaya koymaktadır.

2.9. Nehirlerin Korunak Olarak Önemi

Eskiçağ devletleri gerek istilalar ve gerek göçler nedeniyle haklı olarak sınırlarını denetim altında tutmakta zorlanmış, dolayısıyla nehirler, göller ve dağlar gibi aşılması güç doğal engelleri sınır olarak benimsemişlerdir. Bu engellerin geçit veren bölgelerine ve kavşak yerlerine ise askeri birlikler yerleştirmişler, ayrıca birçok kez sularını kanallar vasıtasıyla yaşadıkları şehirlerin etrafından geçirterek nehirleri düşmandan korunmak amaçlı bir kalkan olarak kullanmışlardır.

Eskiçağ yöneticileri düşmandan korumak için bazen nehir bazen bu sulardan yapay göl oluşturarak düşmanlarına karşı savunma sistemi oluşturmuşlardır. Bu

²⁹²Hatice Palaz Erdemir, “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”, *Turkish Studies*, Volume 6/, spring 2011, s. 823,

²⁹³Bahaeddin Ögel, *Türk Mitolojisi*, (Kaynakları ve Açıklamaları ile Destanlar) I. Cilt, T.T.K.B., Ankara 1993, s. 451.

yöneticilerden biri suyu, şehrini korumak için kullanan Babil kraliçesi Nitokris'dir. Kraliçe, Fırat Nehri'nin suyunu bölerek bir savunma duvarı oluşturmuş ve böylece Medler'den korunmak istemiştir. Nitokris, Medler'in, Ninive'yi aldıklarını görünce bir önlem olarak Fırat Irmağına yukarı doğru girintili çıkıntılı kanallar kazdırarak kanalları su ile doldurtmuştur. Ayrıca ırmağın her iki yakasına büyük ve yüksek bentler yaptırmıştır. Babil'in yukarısına ise yapay bir göl yaptırarak ırmağın fazla suyunu buraya akıtmıştır. Herodot, Historia'sında olayı şöyle anlatmaktadır;

“Babil’de pek çok kral gelip geçmiştir Aralarından iki tanesi kadındır. Birincisi ikincisinden beş kuşak önce gelmiştir, adı Semiramis’tir; ovayı kaplayan bentleri yaptıran odur;

İkinci kraliçe ki, adı Nitokris’tir. ... Bir de Babil’den epeyce yukarıda yapma bir göl açtırmış, ırmağın fazla sularını oraya akıttırmıştır; ırmağın kenarında ve az ötededir. Derinlik olarak ırmak sularının hizasına kadar kazdırmıştır; genişliği dört yüz yirmi statur; çıkan toprak, ırmağın iki yakasında yapılan setler için kullanılmıştır. Göl kazıldıktan sonra taşlar getirtmiş ve gölün çevresini bir rıhtımla çevirtmiştir. Bu iki işi yaptırmayı, ırmağı kıvrımlar içinde kapaması ve su dolu bir çukur kazdırması şunun içindir ki, önce birçok kanalla önü kesilen akıntı yavaşlamış olacaktı. Bir de Babil’e su yolu ile ulaşabilmek için birçok dönüş yapmak ve bu dönüşler yüzünden göle çıkmak ve onun geniş çevresini dolanmak gerekecekti. Ve bunları ülkesinin, düşmanın ilk olarak gireceği bölgesinde yaptırmıştı; burası Media’dan bu yana en kısa yoldu. Böylece Medler kendi halklarıyla ilişki kuramayacak ve bu yanda neler olup bittiğinden haberleri olmayacaktı.”²⁹⁴

Bununla birlikte Kilikya Ovasını denetim altında tutmak isteyen Azatiwataya ise stratejik bir öneme sahip olan Osmaniye ilinin Kadirli ilçesindeki Karatepe-Aslantaş Kalesi’ni doğal bir savunma olanağı sağlayan Ceyhan Nehri kıyısına kurmuştur. Bu kalenin inşasında doğal bir korunak olan Ceyhan Nehrinin verdiği olanakla Ağyol/Akyol denilen kervan yolunu ve doğusunda bulunan Ceyhan (Pyramos) Nehri yolunu denetim altında tutmak amaçlanmıştır. Göçebeler tarafından günümüzde de kullanılan Ağyol/Akyol, Ceyhan su yolu ve Kocayol kervan yolu Anadolu’ya işlenmiş mal getiren Fenikeliler tarafından da kullanılmıştır. Gemi yapımı için çok ihtiyaç duyulan ve Kadirli’nin kuzeyinde yetişen sedir ağaçları Ceyhan üzerinden taşınmıştır.

²⁹⁴Herodot, a.g.e., I. 184-185.

Bu ağaçlar Ceyhan üzerinden Akdeniz sahiline getirilerek buradaki yerli gemi yapımcıları ve Fenikeliler tarafından satın alınmıştır.²⁹⁵

Mısır coğrafyasında Nil Nehri de doğal bir engel olarak görülebilir. Mısır firavunlarının bazı şehir, kale ve surları korumak için Nil'in kollarını kullandıkları yapılan araştırmalarla ortaya çıkarılmıştır. Bir dönem Mısır'ı yöneten Hyksoslar da nehir suyunu korunma amaçlı kullanmışlardır. Hyksos kralı olan Kamoste, Nil Nehri'nin kollarını Telle d-Dab'a şehrinin iki yanından geçirerek şehri korumaya çalıştığı, kendi adıyla anılan *Kamose Steli*'ndeki tasvirlerden anlaşılmaktadır.²⁹⁶

Eskiçağda nehirlerin korunak olarak kullanılmasından ve bu nehirlerin sınır olarak belirlenmesine birçok örnek daha gösterilebilir. Lidyalılar ve Medlerin sınırını oluşturan Kızılırmak, Roma İmparatorluğu ve Partların sınırını oluşturan Fırat Nehri bunlardan bazılarıdır.

Lidyalılar ve Medler arasındaki Kızılırmak Savaşı'ndan (M.Ö. 585) haber veren Herodot, savaşın Miletos'lu Thales'in de yıl ve gününe kadar önceden bildiği güneş tutulması sonucu bu iki devletin savaşı bırakarak bir barış antlaşması yaptıklarını söyler. Antlaşmaya göre Kızılırmak iki ülkenin sınırı olarak belirlenmiştir.²⁹⁷

*"...Lydia'lılar ve Med'ler arasında beş yıl süren bir savaş çıktı, sık sık Med'ler Lydia'lıları dövdüler, sık sık da onlar tarafından dövüldüler. Hele bir seferinde tuhaf bir gece savaşına tutuştular; savaş denk koşullar altında sürüyordu ki, altıncı yılda, bir çarpışma sırasında ve ortalığın en çok karışmış olduğu anda bir anda gündüz, birden yerini karanlığa bıraktı. Bu ışık tutulmasını Miletos'lu Thales, İonya'lılara daha önceden bildirmişti, yılına, gününe kadar. Ama Lydia'lılar ve Med'ler gün ortasında gece olduğunu görünce, çarpışmayı kestiler ve hemen bir anlaşma bir barış sözleşmesi yaptılar..."*²⁹⁸

Görüldüğü gibi coğrafi faktörler Lidya ve Med devletlerinin yapmış olduğu sınır antlaşmasına yansımış ve her iki taraf Kızılırmak Nehri'ni sınır olarak kabul etmişlerdir. Kızılırmak'ın batı tarafı Lidyalıların, doğu tarafı ise Medlerin hâkimiyeti altında kalmıştır. Böylece bir ırmağın veya nehrin kıyısının yerleşim yeri olarak tercih edilmesinin yanında hâkimiyet alanlarını belirlemek yani hudut çizgisini oluşturmak gibi farklı amaçlar içinde kullanıldığını görebilmekteyiz.

²⁹⁵E. Yıldırım, a.g.m.,s. 171.

²⁹⁶A. Kuhrt, a.g.e., s. 235.

²⁹⁷Miletos'luThales güneş tutulmasının M.Ö. 28 Mayıs 585 yılında olacağını bilmiş ve İonya'lılara bildirmiştir. Bu durum iki ülke arasındaki savaşın kesin tarihini öğrenme açısından da önem arz etmektedir.

²⁹⁸E. Yıldırım, a.g.m.,s. 171.

Fırat Nehri önemli bir doğal engel olmasının yanı sıra büyük orduların geçişi ve geçtikten sonra geriden lojistik destek almasını zorlaştıran bir yapıyı bünyesinde barındırmıştır. Bu nedenle Fırat, Roma için psikolojik bir sınır haline gelmiştir. Öyle ki, Fırat Nehri zaman zaman Parth-Roma sınırı olmuş ve İmparatorluk, Fırat Nehri üzerinden lojistik destek almıştır (Septimius severus ve Traianus döneminde). Septimius Severus ile birlikte Fırat, Roma sınırlarının içinde kalarak doğal sınır olmaktan çıkmış ve Roma'nın doğal sınırı Dicle Nehri olmuştur.²⁹⁹

Anadolu'nun ilk Roma eyaleti olan Provinca Asia'nın (Asia Eyaleti) kurulmasıyla (M.Ö. 129) imparatorluk sınırları doğuya doğru genişlemeye başlamıştır. Roma, daha sonraki dönemlerde Armenia Krallığını da kendine bağlamış ve böylece Partlarla komşu olmuştur. Ele geçirdiği bu bölgelere henüz lejyonlar yerleştirmedeğinden ve ittifak halinde olduğu yerel krallıklara güvenmediği için en güvenilir doğal engel olarak gördüğü Fırat Nehri'ni, Parthlar ile arasında sınır kabul etmiştir. Roma İmparatorluğu'nun doğal sınır olarak kabul ettiği Fırat Nehri M.Ö. 114 yılında Traianus'un Parthlar üzerine sefer düzenlemesine kadar sürmüştür.³⁰⁰

²⁹⁹E. Yıldırım, a.g.m., s. 171.

³⁰⁰E. Yıldırım, a.g.m., s. 170.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ESKİ YAKINDOĞU'DA DENİZYOLU VE ÖNEMİ

3.1. Denizlerde Kullanılan Gemi Çeşitleri

Birçok icadı sağlayarak kendinden sonraki dönemlerde yaşayan toplumlara önyak olan eskiçağ insanları karayolu ulaşımındaki gelişmelere paralel olarak deniz ulaşımında da ilerlemeler kaydetmişlerdir. Fakat deniz ulaşımında sağlanan ilerlemeleri anlamamıza yarayacak kanıtlar kara ulaşımına oranla daha azdır. Bunun en önemli sebeplerinden biri çok eski devirlerde maden işleme tekniğini bilmeyen insanoğlunun, gemileri metal kadar dayanıklı olmayan ağaçlardan ve sazlardan inşa etmesidir. Bu durum dünyanın farklı bölgelerinde çok eski tarihlerde denizciliğin başladığına dair ortaya atılan görüşlerin kanıtlanamamasını beraberinde getirmiştir. Öyle ki, Akdeniz ve çevresinin dışındaki herhangi bir yerde denizciliğin başladığını gösteren güçlü kanıtlar bulunamamıştır.³⁰¹

Eskiçağ tarih sürecinde nehir suları vasıtası ile ulaşım sağlayarak ticaret yapmaya başlamış olan insanoğlu, daha sonra bu macerasını bir derece yükselterek denizlere yönelmiş olmalıdır. Denizlerdeki güçlü dalgalara dayanacak gemilerin ve pusulanın olmaması, denizcilerin ilk önce sahil şeridini takip ederek yakın coğrafyalara deniz yolu ile ulaştığını akla getirmektedir. Takip eden dönemlerde insanoğlu gelişen gemi teknolojisi ve coğrafya bilgisi sayesinde yeni maceralara yelken açmaya başlamıştır. Nehirlere oranla daha büyük ve tehlikeli olan denizler, daha büyük ve dayanıklı gemiler yapılmasını zorunlu kılmıştır. Yapılan büyük ve dayanıklı gemiler sayesinde daha uzak memleketlerle ticaret yapılmış, seferler düzenlenmiş ve yer yer göçler ile istilalar bu sayede meydana gelmiştir. İşte bu noktada denizlerde kullanılan gemiler hakkında her ne kadar bilgimiz kısıtlı olsa da ele geçirilen birçok gemi batığı ve duvarlara çizilen gemi resimlerinden yola çıkarak eski Yakındoğu'daki gemi teknolojisi hakkında fikir sahibi olabilmekteyiz.

³⁰¹J. Diamond, *a.g.e.*, s. 37-38.

İlk denizcilik örneklerinin Akdeniz kıyılarında başlamış olduğunu gösteren emareler olduğundan yukarıda bahsetmiştik. Nitekim Akdeniz'e kıyısı olan Eski Mısır, denizcilik alanında gelişim gösteren en eski uygarlıklardan biridir. Eski Mısır memleketinde gemi inşaatının gelişim evreleri hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlayan güçlü kanıtlar bulunmaktadır. Mısır coğrafyasının yerleşim alanı olarak benimsenen Nil Havzasının neredeyse tek nakil aracı olan gemiler, bu coğrafyanın ekonomisi, askeri ve kültürel gelişiminde büyük rol oynamıştır. Bölgede en eski sandallar papirüs sazlarından yapılmıştır. İlk başlarda ufak sandallar yapan Mısırlılar, zaman içerisinde büyük gemiler yapmaya başlamış olsalar da yakın yerler arasında, küçük sandallardan yararlanmaya devam etmişlerdir. Mısır'da neredeyse hiç bulunmayan inşaat kerestesi taşımada, uzun deniz yolculuklarında ve ağır taşları nakletmek için kullanılan büyük gemiler inşa edilmiştir. Bu gemiler düz satırlı, ön ve arka kısımları yüksek olup hareket ettirilmeleri ise uzun kürekler sayesinde sağlanmıştır. Eski İmparatorluk devrinden kalma anıtlardaki tasvirler bazı gemilerin kürekli olmalarının yanı sıra aynı zamanda büyük yelkenlerinin bulunduğunu göstermektedir. Devrine göre oldukça büyük olan bu gemilerin 16 metre uzunluğunda, gemi küreklerinin ise 3 metre boyunda olduğu tahmin edilmektedir. Geminin yelken direği on metre yüksekliğinde ve yelkeni ise tahminen 60-70 m² olarak belirlenmiştir.³⁰²

Bununla birlikte Eskiçağ Mısır uygarlığında papirüs sazlarından inşa edilen tekneler özellikle kısa deniz seyahatlerinde çok önemli bir yere sahip olmuştur. Sazlardan yapılan bu tekneler sağladıkları avantajlar sayesinde boyutları daha da büyütülerek denizlerde yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Eskiçağ Mısır coğrafyasında ilk gemiler çoğunlukla sazlardan yapılmışken ilerleyen dönemlerde keresteden imal edilen gemiler Nil Nehri'nde ve acık denizlerde boy göstermeye başlamıştır. Fakat keresteden inşa edilen gemilerin ağırlığının papirüs sazlarından yapılmış teknelerden fazla olması ve taşıdığı yük açısından yine sazdan yapılmış teknelere oranla az olması onu ilk etapta uzun bir süre dezavantajlı konuma itmiştir. Ayrıca sazlardan yapılan tekneler hammaddesi kereste olan teknelerden daha fazla yük taşıdığı söylenmektedir. Sazlardan yapılan gemilerin bu özelliği hem su ve gıda tedariki açısından birçok limana uğramadan yoluna devam etmesini sağlamış, hem de daha fazla mürettebat ile seferlerin gerçekleştirilmesine imkân vermiştir. Bununla birlikte sağlamlık ve dayanıklılığı ile de keresteden yapılan gemilerden üstün konumda

³⁰²Celal Saraç, "Eski Mısırdaki Bilim ve Teknik". *A. Ü. D. T. C. Fakültesi Dergisi*, C. II, S. 5, F.- 8 Ankara 1943, s. 112-113.

olmuştur. Her iki gemi arasında yapabileceğimiz diğer bir kıyaslama ise keresteden inşa edilmiş gemilerin gövdelerinin ağır olması hareket kabiliyetini düşürmüş ve onu kıyıya yakın ilerlemek zorunda bırakmıştır. Bu durum hammaddesi kereste olan hantal gemilerin sığ yerlerde kayaya oturma ve batma tehlikesini beraberinde getirmiştir. Ayrıca Güney Arabistan'ın uzun sahil şeridi tehlikeli rüzgârları ve gelgit olayları sebebiyle riski kat be kat arttırmıştır. Keresteden yapılmış gemilerin bir diğer dezavantajı ise hızı olmuştur. Ağaçtan inşa edilmiş teknelerin hantallığı sebebiyle Basra körfezinden Bab ad Mendab Boğazına, buradan da Aden yakınlarına, (1420 deniz mili) Aden'den (Kızıl Deniz üzerinden) El Quseir'in ilerisine (1200 deniz mili) kadar olan mesafeyi bir ağaç gemi 66-71 günde kat ettiği ele geçirilen kaynaklardan anlaşılmaktadır. Papirüs sazlarından inşa edilmiş bir geminin bu mesafeyi 20-30 günde kat ettiği bilgisi ve diğer özellikleri bu gemilerin uzun bir süre tercih sebebi olmasını açıklar niteliktedir. Hammaddesi saz olan teknelerin, keresteden yapılan teknelere oranla saydığımız birçok üstünlüğü onun M.S. 1. yüzyıla kadar kullanılmasını sağlamıştır. Nihayet gelişen gemi teknolojisi ile birlikte imal edilen tekneler papirüs teknelerinin tarih sahnesinden çekilmesine sebep olmuştur.³⁰³

Tüm bunlarla beraber tarih öncesi dönemlere ait olan Mısır vazolarının üzerinde papirüs yığınlarının birbirine bağlanmasıyla yapılan, kırkı aşkın kürekçi tarafından çekilen kayıkların resimleri bulunmaktadır. Bu kayıkların orta kısmında kamaraya benzer bir yer olduğu gözlemlenmiştir. M.Ö. 3500 yıllarından itibaren yelkenli gemilerin kullanıldığı arkeolojik kaynaklardan anlaşılmaktadır. Araştırmacılar M.Ö. 3000 yıllarında ise yelkenlilerin Doğu Akdeniz'de gezindiğine kesin gözüyle bakmaktadırlar. Ayrıca kanıtların az olmasına karşın aynı tür yelkenlilerin Hint Okyanusu'nda da kullanıldığı söylenilmektedir.³⁰⁴

Mısırlılar taşınan yükün cinsine göre farklı gemiler inşa etmişlerdir. Yolcu nakliyesi için ayrı, hayvan ve eşya nakliyesi için de ayrı gemiler kullanıldığı bilinmektedir. Orta İmparatorluk Dönemine (M.Ö. 2040-1650) kadar geçen sürede gemi yapım tekniğini ilerleten Mısırlılar bir süre sonra geminin arka tarafında bulunan kürekler yerine bir çeşit dümen kullanmışlardır. Bu tarihten sonra yelkenler daha alçak ve daha geniş yapılmaya başlanmıştır. Gemi inşaatı açısından Yeni İmparatorluk Devrinde gelişme devam etmiştir. Eski Yakındoğu'da büyük bir uygarlık kuran Eski Mısırlılar, denizlerde seyahat edebilecek daha kuvvetli ve elverişli tekne yapma

³⁰³P. B. Adamson, a.g.m., p. 176-177.

³⁰⁴G. Childe, a.g.e., s. 82.

teknolojisine ulaşarak Akdeniz ve Kızıldeniz’de mükemmel bir savaş ve ticaret filosuna sahip olmuşlardır.³⁰⁵

Akdeniz, Karadeniz, Ege ve Marmara Denizleri ile çevrili olan Anadolu coğrafyasında da denizcilik tıpkı Mısır memleketinde olduğu gibi son derece büyük gelişim göstermiştir. Hatta bu gelişim sayesinde Anadolu, Kıbrıs (Alasia), Mısır, Suriye ve daha birçok memleket arasında yoğun ticaret ilişkileri kurulmuştur. Adı geçen memleketlerde yapılan ticaretin varlığını ve seviyesini göstermesi bakımından Anadolu sahil şeridinde bulunmuş olan Uluburun Batığı en güzel kanıtlardan biridir. M.Ö. 14. yüzyıla tarihlenen “Uluburun Batığı” adı verilen gemide yapılan araştırmalarda dönemin yukarıda adı geçen birçok memlekete ait ticaret eşyalarına rastlanmıştır. Tunç Çağın’ın gemi yapım tekniğinin aşağı yukarı bin yıl sonraki dönemlerde de kullanılması M.Ö. 2. binyılın ikinci yarısında gemicilik alanında ne denli ilerleme sağlandığını gözler önüne sermektedir. Ayrıca Uluburun Batığı olarak isimlendirilen geminin yapım tekniğinin daha sonraki dönemlerde Yunan ve Roma medeniyetlerinin gemi tekniğini etkilediğini görmek mümkündür.³⁰⁶

Diğer bir büyük uygarlığa sahip olan coğrafya ise Hint coğrafyasıdır. Son derece zengin sanat mirasına sahip olan bu coğrafyada yapılan araştırmalar neticesinde bulunan heykeller, sikkeler, mühürler ve kabartmalar üzerinde çeşitli motiflerin yanı sıra yelkenli ve yelkensiz gemi resimlerine rastlanmıştır. Ayrıca yapılan kazılar sonucu antik döneme ait olduğu düşünülen birçok gemi kalıntıları ortaya çıkarılmıştır. Bu kalıntılar Hindistan memleketinde denizcilik faaliyetlerinin erken dönemlerde başladığını düşündürmektedir. Bazı araştırmacılar bu kalıntılara dayanarak Hint coğrafyasında Tunç Çağın’da gemilerde yelken kullanılmaya başlandığını ileri sürmüşlerdir. İleri sürülen bu görüş Harappa Kültürüne ait olduğu düşünülen bir duvar resmindeki yelkenli gemi figürüne rastlanmasından kaynaklanmaktadır. Bu figürün Hindistan’da kullanılan ilk yelkenli gemiyi temsil ettiği ve bu geminin hem nehir hem de deniz seferi için uygun olduğu düşünülmektedir. Hindistan’da ve yapılan araştırmalar neticesinde Hint denizcilerinin yapmış oldukları ticaret ile getirdikleri ticaret eşyalarını, bahsi geçen gemiler aracılığı ile İndus Nehri ve kolları üzerinden iç kesimlere taşıdıkları anlaşılmaktadır.³⁰⁷

³⁰⁵C. Saraç, a.g.m., s. 112-113.

³⁰⁶Cemal Pulak, a.g.m., s. 2.

³⁰⁷Alok Tripathi, “Antiquity of Sailing Ships of the Indian Ocean: Evidence from Ancient Indian Art”, Underwater Archaeology Wing Archaeological Survey of India, *Ziff Journal* 2006, p. 25.

Antik Çağ'da ticari amaçlı kullanılan gemilerin haricinde pek fazla olmamakla birlikte iki çeşit savaş gemisinden bahsedilmektedir. Antik kaynaklarda adı geçen savaş gemileri *Pentekonter*³⁰⁸ (Ek 17) ve *trirem* (Ek 18) ismini taşımaktadırlar. Özellikle *triremler* antik dönemde en yaygın kullanılanlardır. *Triremlerin* güvertesi üç katlıdır ve her katta kürekçiler dizilidir. Her kürekçiye bir kürek düşmektedir. *Trirem* ismi yani "üçlü" kelimesi buradan gelmektedir. Boyutları farklılıklar gösteren *triremlerin*, değişik modelleri ise Elli kürekli gemiler³⁰⁹, yüz kürekli gemi³¹⁰, otuz kürekli gemiler³¹¹, üç sıra kürekli "kadırgalar"³¹² olarak belirtilmiştir.

Bu gemilerden bazıları Antik Dönem kaynaklarına yansımıştır. Nitekim, Büyük İskender, Granikos Savaşı'ndan (M.Ö. 334) sonra Pers kralı III. Dareios'u izlemeye almış ve bir kısım askerini otuz kürekli gemiler ile Dareios'un ordusunun İsos (Hatay/Erzin) kıyılarında olup olmadığını araştırmaları için görevlendirmiştir.³¹³ Bunun yanında o dönemde yaygın olarak kullanılan "*trirem*" denilen gemilerin farklı kayıtlarına da ulaşılmaktadır. Üç sıra kürekli büyük savaş gemileri olan *triremler*, Fenike, Sidon³¹⁴ ve Yunan coğrafyasında sıklıkla kullanılmıştır. İskender döneminde birçok irili ufaklı devletlerin kullandığı, gerek kürekli ve gerekse yelkenli gemilerin varlığı o dönemlerden bahseden kaynakların ışığında öğrenilmektedir.³¹⁵ Bütün bu gemilerin yanında 50 kürekli gemiler ve İskender'in Sidon'dan getirdiği bilinen yük gemileri de bulunmaktadır. Fakat *trirem* denilen savaş gemilerinin yük gemilerinden daha ağır hareket ettiği bilinmektedir.³¹⁶

Bu bilgilerden yola çıkarak eskiçağ insanının önce küçük kayıklar yapmaya başladığını, zamanla büyük teknelerin inşasını ve yelken kullanmayı öğrendiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Elde ettikleri bu donanımın yanında denize açılmak için astronomi, yelken kullanmak için de rüzgârları iyi bilmeleri gerekmektedir. Bütün bu bilgi birikimi zaman içerisinde muhtemelen deneme yanılma yöntemiyle elde edilmiş ve sonraki nesillere miras olarak aktarılmıştır.

³⁰⁸Pentekonter, Hellenler'in önemli bir savaş gemisi olma özelliğini taşıyan, 50 kürek sırasına sahip bir gemidir. Kürekçi sıraları uzunlamasına olması nedeni ile boy olarak ince uzun bir yapıya sahiptir. (Yasemin Er, *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*, Phoenix Yayınevi, Ankara 2006, s. 308)

³⁰⁹ Herodot, VII, 163.

³¹⁰ Homeros, *İlyada*, 20-247.

³¹¹ Ksenophon, *Anabasis*, 148.

³¹² Strabon, XIII-c, 617.

³¹³ F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 63.

³¹⁴ Herodot, *a.g.e.*, III, 136.

³¹⁵ F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 73.

³¹⁶ F. Arrianos, *a.g.e.*, s. 83, 85.

3.2. Deniz Ticaretinin Başlaması

Eski Yakınoğu toplumlarında yapılan ticaretin çoğu saray ve tapınaklar adına yapılmıştır. Tüccarların kendi adlarına yaptıkları ticaretin gelişimi ise zaman içerisinde giderek çoğalmıştır. Eskiçağ tarih süreci boyunca tüccarlar Anadolu, Akdeniz ve Basra Körfezi kıyı şeridinde yer alan liman şehirleri ve daha birçok ticaret merkezi bölgelerinden yapı malzemeleri, değerli taşlar, yağ, fildişi, kalay, bakır, yünlü giysiler, kumaş, arpa ve diğer tahıl ürünlerinin büyük miktarlarda ticaretini yapmışlardır. Saray tüccarları ağırlıklı olarak bakır ve kalay gibi silah yapımında kullanılan stratejik açıdan önemli olan madenlerin ticaretini yapmışlardır. Yapılan ticaret sayesinde şehir devletleri ve tüccarlar zenginleşerek nüfuzlu hale gelmişlerdir. Geniş bir ticaret ağına sahip olmak isteyen ve böylelikle kazancını katlamak için çabalayan devletler birbirleri ile yoğun bir mücadeleye girişmişlerdir. Küçük şehir devletlerinin ilerleyen dönemlerde büyük devletlere dönüşmesi ve/veya büyük devletlerin ortaya çıkması bu mücadelelerin daha da artarak çok daha geniş coğrafyalara yayılmasına sebebiyet vermiştir.³¹⁷

Ünlü kanun yapıcı Hammurabi'nin ölümünden kısa bir süre sonraya tarihlenen bazı belgeler, Babil krallarının “*Deniz Kavimleri*” olarak adlandırılan bir hanedanlıktan söz etmektedir. Haklarında fazla bilgi bulunmayan bu kavim, Irak'ın güneyindeki bataklık alan ile kıyı şeridini denetim altında tutmuş, bu sebeple kuzeye giden yollarla Basra Körfezi arasındaki bölgeyi kontrol ederek Güney Arabistan ve İndus Vadisiyle yapılan ticarete darbe vurmuşlardır. Babil krallarının sorun yaşadığı Deniz Kavimleri Hanedanlığı, Ummandan gelen bakır madenini ve İndus Vadisi ile yapılan karlı ticareti engellemişlerdir. Engellenen ticaret ise Babil'in önemli gelir kaynaklarından biri olan ticaret gelirin büyük ölçüde azaltmıştır.³¹⁸

M.Ö. 2. binyılda Eski Yakınoğu coğrafyasında hüküm süren devletlerin deniz ticaretinin yanında denizaşırı memleketlere gemilerle çıkartma yaptığı göze çarpmaktadır. Yapılan bu çıkartmalarla koloniler kurulmuş ve askeri müdahalelere başvurulmuştur. Koloni kurulan bölgelerdeki değerli maden ve diğer ticaret eşyalarına sahip olmakla beraber Akdeniz ticaret yollarını hâkimiyet altına almaya çalışılmıştır. Askeri müdahaleler ile de kendilerine rakip olabilecek devletlerin ticari anlamda önünü keserek ticari ve siyasi alanda söz sahibi olunmak istenmiştir. Bulunduğu konum itibariyle üzerinde hâkimiyet kurulmaya çalışılan yerlerden biri de Kıbrıs Adası'dır.

³¹⁷M. Wayne Alexander-William Violet, “Trade in the Ancient Near East: Lagaş, Ur, Larsa, Mari, Journal of Management and Marketing Research”, Volume 19, July, 2015, p.1.

³¹⁸A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 436.

Doğu Akdeniz ticaret yolları üzerinde bulunan, birçok devletin amansız mücadeleye giriştiği ve üzerinde koloniler kurdukları stratejik açıdan önem arz eden bir ada olan Kıbrıs Adası farklı yıllarda değişik medeniyetin uğrak yeri olmuştur.

Kıbrıs Adası üzerinde hâkimiyet sağlama amacı olmayıp yalnızca ticari ilişkiler geliştiren kavimler de bulunmaktadır. Bu kavimlerden birisi M.Ö. üçüncü bin yılda adından söz ettirmeye başlayan Fenikelilerdir. Kenan bölgesinde beliren ve M.Ö. ikinci bin yılda Lübnan Dağları ve Akdeniz arasındaki sahil şeridinde bulunan koylara yerleşmiş olan Fenikeliler uzun bir dönem deniz ticareti ile uğraşmışlardır.³¹⁹

Fenikelilerin dışında ada üzerinde değişik hesapları olan başka uygarlıklar da bulunmaktadır. Bu uygarlıklardan biri Kıbrıs Adası üzerinde hâkimiyet sağlamaya çalışan Mısır örnek olarak verilebilir. Mısır'ın tarihi dönemlerden biri olan Yeni Krallık Dönemi'nde (M.Ö. 1555-1090/18. ve 20. Sülaleler) özellikle I. Tutmosis Hiksos işgalinden sonra Önasya'da Filistin'i, Afrika'da Nubian ve Sudan'ı Mısır egemenliğine alarak buraları birer eyalet haline getirmiştir. Yine bu dönemde Kıbrıs ile ilişkiler güçlendirilmiş olduğu Alaşya kralından gelen mektuplardan anlaşılmaktadır. 18. Sülalenin kralı olan III. Tutmosis M.Ö. 1450'de adaya bir sefer düzenleyerek Kıbrıs'ı tümüyle idaresi altına almıştır. Öte yandan yaklaşık yüz yıl sonrasına baktığımızda Hitit Kralı III. Şuppiluliuma'nın Alaşya kralı ile bir deniz savaşı yaptığı ve bu savaştan galip çıktığı ele geçen belgelerden anlaşılmaktadır. Kıbrıs'ın Hitit egemenliği altına girmesi M.Ö. 1320'de gerçekleşmiştir. Adanın Hititler tarafından tam olarak ele geçirilmesi ise Muvatalli döneminde (M.Ö. 1324-1294) olmuştur. Fakat bu egemenlik kısa sürmüş ve ilerleyen dönemlerde Hititler, Kıbrıs'ı ele geçirmek için seferler düzenlemişlerdir. M.Ö. 1200'lü yıllarda ada Kıbrıs tekrar Mısırlıların eline geçse de Egeli Deniz Kavimleri'nin tarih sahnesine çıkmasıyla tekrar el değiştirdiği görülmektedir.³²⁰

M.Ö. 709-612 yılları arasında "Doğu'nun Romalıları" adı verilen Asurlular Kıbrıs üzerinde hâkimiyet kurmuştur. Takip eden yıllarda Asurun güç kaybetmesiyle Mısırlılar üçüncü kez Kıbrıs yönetimini ele geçirmiş (M.Ö. 568-525). Ayrıca Perslerin Akdeniz'i kontrol altına alma isteklerinin karşısında en büyük engel olan Lidya Krallığını M.Ö. 546'da saf dışı bırakmasından sonraki yıllarda Kıbrıs'ı ele geçirerek (M.Ö. 525-333) yaklaşık olarak iki yüz yıl burada egemenlik sağlamışlardır. M.Ö. 333'te Pers Kralı Darius'u yenilgiye uğratmasıyla Suriye ve Fenike limanlarına yönelen Büyük İskender, Tyre'yi kuşatmış ve Kıbrıs krallarından donanma desteği almıştır. Bu

³¹⁹E. Memiş, *Genel Tarih*, Tablet Yayınları, Konya 2002, s. 271-285; A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 316-357 .

³²⁰A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 144, 316.

olay Kıbrıs'ın M.Ö. 323'te İskender'in yönetimine geçmesini sağlamıştır. Yüzyıllar boyu yapılan seferler ve elde etme çabalarına bakılırsa Kıbrıs Adası'nın ne kadar önemli bir konuma sahip olduğu anlaşılmaktadır.³²¹

Eski Yakınoğu'nun bir parçası olan ve birçok toplumun yerleşim yeri ve geçiş güzergâhı olarak tercih ettiği Anadolu'nun, denizcilik alanında da çok önemli bir yere sahip olduğu bilinmektedir. En kadim yerleşim yerlerinden biri olan Anadolu topraklarının üç tarafının denizlerle çevrili olması onu ticari ve kültürel alanlarda kara yolu ile olduğu kadar deniz yolu ile de diğer eskiçağ toplumlarına bağlamıştır. Bu fikri destekleme açısından önemli olan Doğu Akdeniz ve Ege kıyılarında yapılan sualtı araştırmaları ve kazıları sonucu birçok batık ortaya çıkartılmıştır. Günümüz Türkiye karasularında bulunarak ortaya çıkarılan Uluburun, Gelidonya, Yassıada, Serçe Limanı gibi batıklar, Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmektedir. Tunç Çağı'na ait oldukları tespit edilen batıklarda yapılan araştırmalar neticesinde son derece önemli ticaret eşyalarının taşındığı öğrenilmektedir.³²²

Tunç Çağı'nda denizyolu ile Anadolu'ya taşınan ticaret eşyalarının belki de en önemlisi tahıl olmuştur. M.Ö. 2. binde merkezi Orta Anadolu olan Hititler için özellikle kıtlık dönemlerinde Ura limanına gelen hububat hayati önem taşımaktaydı. M.Ö. 14. ve 13. yüzyıllarda Ura'nın Hititlerin Akdeniz'e açılan kapısı konumunda olduğu bilinmektedir. Buradan yükleme ve boşaltma yapılarak çift yönlü bir ticari faaliyet yürütülmüştür. III. Hattuşili zamanında Ura'lı tüccarlarla Ugarit arasında yapılmış antlaşma kayıtlarına kayıtlarından³²³ anlaşıldığı kadarıyla görünüşte Mısır'a bağlı olan Ugarit kenti Hitit otoritesine de boyun eğmiş olmalıdır. Her halükarda Ugarit yönetimi hem Mısır'ı hem de Hitit yönetimini memnun etmek zorunda kaldığından iki tarafı da küstürmemek için politik cambazlıklar yapmışlardır.³²⁴

Bir liman kenti olan Ura'ya, Mısır ve Suriye'den Filistin kıyılarını izleyerek gelen ticaret eşyaları buradaki limana boşaltılıp, daha sonra buradan Gökso Vadisinden geçerek Mut, Karaman ve Konya üzerinden Hattuşa'ya ulaştırılmaktaydı.³²⁵ Ayrıca Hititler sadece Babil ve Mısır'la değil Lykia, Kıbrıs, Ahhiyava (Çanakkale dâhil Batı Anadolu kıyı bölgesi) ve Kuzey Suriye devletleriyle iş bağlantıları kurmuştur.

³²¹ E. Memiş, *Genel Tarih*, Tablet Yayınları, Konya 2002, s. 271-285; A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 316-357 .

³²² Osman Erkurt-Serim Paker, "Sualtı Arkeoparkları ve Deniz Turizmi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, C. 6, S. 2, İzmir 2014, s. 132.

³²³ M. Kurt, *a.g.e.*, s. 68.

³²⁴ A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 256.

³²⁵ M. Kurt, *a.g.e.*, s. 68.

Muhtemelen bu bağlantıları kurarken kendine bağlı vasal devletlerin deniz gücünü kullanmıştır.³²⁶

Takip eden yüzyılda denizyolu üzerinden yapılan Dor istilaları nedeniyle Myken Medeniyeti M.Ö. 13. ve 12. asırlarda gerileme dönemine girerek büyük kentler ve krallıkların yok olmasına ve kullandıkları yazıların ortadan kalkmasına sahne oldu. Bu tarihten sonra Doğu Akdeniz ile Ege'deki ticari ilişkilerin kesilmeye başlamıştır.. Ege ile Doğu Akdeniz ilişkilerinin kesilmesi ile beraber Doğu Akdeniz'deki ticari üstünlük Fenikelilerin eline geçmiştir. M.Ö. 1200 ile M.Ö. 800 yılları arasında ise yazının yaygın şekilde kullanılmamasından kaynaklanan bilgi eksikliği yaşanmaktadır. Bu bilgi eksikliğine günümüzde “karanlık çağ” adı verilmiştir.³²⁷

Doğu Akdeniz'de üstünlüğün Fenikelilerin eline geçmesi ile beraber göçlerden ve istilalardan fazla zarar görmemiş olan Attika, Boiotia ve Kıbrıs gibi bölgeler tekrar canlanmaya başlamıştır. Dorlar ve Fenikeliler bu dönemlerde ticari ilişkilerini geliştirmeye çalışmışlardır. Dorlar, enkaz halindeki Mykenia kentinin birkaç kilometre ötesine Argos kentini ve Peloponnes'in merkezine de Sparta'yı kurmuşlardır. Fenikeliler, ticari ilişki kurdukları bu kişilere alfabeyi öğretmiş ve bu böylece yavaş yavaş soylular sınıfı ortaya çıkmıştır.³²⁸

Eskiçağ'da Yakındoğu devletlerinin Akdeniz üzerinde ticari ilişkilerini geliştirdikleri görülmektedir. Öyle ki, M.Ö. 2. binyılın sonlarında hüküm sürmüş olan Asur kralı I. Tiglat-pileser (1114-1076) Akdeniz'e bir itibar gezisi düzenlemiştir. Bu gezide Biblos, Sidon ve Arvad'a uğrayan Asur kralı, yol boyunca kıyıdaki ufak devletler tarafından ağırlandırılmıştır. A. Kuhrt'a göre, küçük devletlerin Asur kralını ağırlamalarının nedeni ise ahşap, fildişi oymacılığı, madeni eşya işçiliğinden elde edilen ürünler ve dokumacılık gibi özel imalat ürünlerinin pazarlanmasında Asur'u müşteri olarak görmelerinden kaynaklanmaktadır. O dönemde Asur ülkesinin ticaret alanında bir pazar ve dağıtımçı konumunda olması bu fikri desteklemektedir.³²⁹

Mezopotamya, Anadolu ve Mısır coğrafyalarına bakıldığında önceki binyılda olduğu gibi M.Ö. I. binde de artarak birçok devletin birbiriyle yoğun bir mücadele içine girdiği anlaşılmaktadır. Bu mücadelelerin en önemli sebepleri ticaret yollarının kontrolü ve gerekli hammaddenin mücadele verilen sahalardan temin edilmesidir. Kıyasıya mücadeleye girişen devletler adı geçen kazanç alanlarını kontrolü altına alarak var olan

³²⁶A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 357.

³²⁷A. Gözülü, *a.g.e.*, s. 265.

³²⁸A. Gözülü, *a.g.e.*, s. 265.

³²⁹A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 473.

güçlerine güç katmayı hedeflemişlerdir. İlk dönemlerde kara ticareti için yapılan mücadeleler gelişen gemi teknolojisi ile birlikte bu mücadelelerin deniz ticareti ağını ele geçirmek için yapılmasına sebep olmuştur.³³⁰

Dönemin güçlü devletlerinden olan Asur bu alanda başı çeken güçlerden biridir. Asur kralı Asarhaddan M.Ö. 671 yılında Mısır'a sefer düzenleyerek Mısır'ın fethini sağlamış bu seferle birlikte Hellen dünyası, Ege ve Batı Anadolu Limanları ile yapılan ticaret Asur'un kontrolüne geçmiştir. Böylece Asur devleti, M.Ö. 7. yüzyılda Akdeniz'den Ege Denizine kadar yapılan ticaret alanında büyük söz sahibi olmuştur. Bu sayede Asur Devleti, başta Ege Adaları olmak üzere Batı Anadolu kentleri ve Akdeniz'in güney sahilleri ile doğu arasında doğrudan ticaret olanağı sağlamıştır. Yine Asur Devleti'nin Fyrg ile yapmış olduğu mücadelelerin temelinde Asur'un, Akdeniz ticaretini ele geçirmek olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Asur kralı I. Şamşi-Adad ise Asur dış politikasını, Akdeniz'e ulaşarak buradaki ticareti kendi tekelinde toplama üzerine şekillendirmiştir. Şamşi-Adad'ın ardılları olan II. Tukulti-ninurta, II. Asurbanipal, III. Salmanassar, ve Sargonidler devri kralları da bu politikayı devam ettirmişlerdir. Bu sebeptendir ki, Asur kralları Habur Nehri ve çevresine, Kapadokya'ya ve hatta daha batıya seferler düzenleyerek bölgeyi kontrol altında tutmak istemişlerdir.³³¹

Daha önceki binyıllardan başlayarak Mısır coğrafyasındaki su yolu taşımacılığının gelişimine göz attığımızda, Eski Mısır'da Nil Nehri'nin önemli şehirlerle bağlantı kurduğu için ticaret ve ulaşım açısından ana arter konumunda olduğunu görüyoruz. M.Ö. 3200'lü yıllarda papirüs sazlarını bağlayarak sallar yapan mısırlılar, M.Ö. 3000'li yıllara gelindiğinde artan ihtiyaç nedeniyle denizlere açılmak için ticari amaçlı büyük gemiler yapmaya başlamışlardır. Büyük gemi yapımı ise ahşap plaka ihtiyacını doğurmuş dolayısıyla bu da ithal kereste anlamına gelmektedir. Başta ulaşım, ticaret, kargo taşımacılığı ve savaşlar için birçok gemi inşa eden Mısırlılar, III. Tutmosis (18. Hanedan krallarından) ve III. Ramses (20. Hanedan krallarından) dönemlerinde yelkenli gemileri ile ön plana çıkarak deniz ticaret ağını genişletmeye başlamıştır.³³²

Tıpkı Eski Mezopotamya'da olduğu gibi Eski Mısır coğrafyasında da ticaret büyük oranda devlet tarafından yapılmaktaydı. Ayrıca Mısır'da endüstriyi firavunlar

³³⁰M. Kurt, *a.g.e.*, s. 68.

³³¹M. Kurt, *a.g.e.*, s. 68, 118, 181.

³³²A. Ruiz, *a.g.e.*, s. 73.

finanse etmişlerdir. Bakır ve göktaş Sina'dan çıkartılmış, devlet görevlileri zaman zaman çölü aşarak Kuzey Suriye'den sedir ağacı ile reçine getirmişlerdir. Yine Mısır devlet görevlileri firavunun emri ile Yukarı Nil'e geziler düzenleyerek buradan altın ve baharat temin ederek, gemilerle Biblos'a giderek çeşitli ticaret eşyaları ithal etmişlerdir. Böylece dış ticaret gelişerek Mısır uygarlığının ve biliminin ilerlemesi için gerekli ortam da oluşmaya başlamıştır.³³³

Mısırlıların ayrıca Levant bölgesi ile ilişki kurduklarına dair birçok kanıt bulunmaktadır. Özellikle büyük teknelerin, tabutların ve heykellerin yapımı için Mısır'da bulunmayan keresteleri ithal etmek isteyen Mısırlıların, bir liman kenti olan Biblos ile ilişki kurdukları anlaşılmaktadır.³³⁴ Mezar, tekne ve eşya yapımı için bol miktarda sedir ağacına ihtiyaç duyan Mısır devlet yönetimi, sedir ağacını Suriye'nin kuzeyinden ve Beyrut yakınındaki Lübnan'dan temin ederek Biblos limanından gemilere yükleyip ülkelerine götürmüştür.³³⁵

Mısır'ı birleştirerek merkezi bir çatı altında toplayan Menes'in bu birlemeden önceki dönemde Mısır ürünleri Biblos limanlarına ulaşmış ve Biblos halkı varlık ve refaha kavuşmuştur. Mısır'ın devlet memurları Biblos Limanı'na yerleşerek ticareti denetlemeye başlamışlar ve yerli halka kentin yönetimi ile gelirlerin nasıl kullanılacağını öğretmişlerdir. Kente taştan bir tapınak yapmış ve Biblos halkına ticaret yapmak için Mısır yazısını öğretmişlerdir. Mısırlılar sayesinde yerli halkın artan refahı ile orantılı olarak Biblos kentleşmeye başlamış ve çevre bölgelerin mallarını pazarlayan bir şehir haline gelmiştir.³³⁶

Hiksoslar döneminde (1720-1550) Teb'li bir kral olan Kamose, Hiksoslar'ın elinde olan ve bir limana sahip olan Avaris kentine saldırarak buradaki 300 kadar Retenu gemisine el koymuştur. Gemi sayısı ve içlerindeki ticaret eşyası bu dönemde Mısır'ın ve Akdeniz'e kıyısı bulunan irili ufaklı birçok devletin deniz ticareti alanında ne kadar ileri olduğunu ortaya koymaktadır. Öyle ki içlerinde laciverttaşı, gümüş, turkuvaz, tunç, balta, banağacı yağı, tütü, içyağı, bal ve çeşitli kereste ile dolu bu gemilerdeki mallara Teb'deki Mısırlı kralların Hiksoslar ile iyi ilişkiler kurmadan ulaşmaları mümkün olmamaktaydı. Ulaşılan bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla Hiksoslar, Levant, Sina, Biblos ve Kızıldeniz ticaretini büyük ölçüde ellerine geçirmişlerdir.³³⁷

³³³G. Childe, *a.g.e.*, s. 116.

³³⁴A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 189.

³³⁵G. Childe, *a.g.e.*, s. 126.

³³⁶G. Childe, *a.g.e.*, s. 127.

³³⁷A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 236.

Akdeniz üzerinden yapılan ticarete bir örnek de Ugarit (Suriye/Ras-Şamra) bölgesinden verilebilir. Gerçekten de Ugarit arşivlerinde öne çıkan bir tüccar zümresi görülmektedir. Bu metinlerde ticaretle yalnız Ugarit halkı değil aynı zamanda başka yerlerden gelip burada ticaret yapan kişilerin de olduğu anlaşılmaktadır. Günümüze kadar varlığını koruyan birtakım belgelerin çözülmesiyle Hitit Kilikya'sında Ura'lı (Kilikya) tüccarların, Ugarit'te ise Alasia'lı (Kıbrıs) tüccarların yoğun faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca Minos ve Miken yapımı eşyaların Ugarit'te bulunması kesin olmasa da Egeli tüccarların burada faaliyet yürüttüklerini düşündürmektedir. Ticaret alanında çeşitli toplumların bölgede görülmesinin en önemli sebebi ise Ugarit'in sahip olduğu eşsiz konumundan kaynaklanmıştır. Çünkü Ugarit, kuzey Suriye, Kilikya, Kıbrıs ve batısı arasında bağlantı kurarken aynı zamanda Fırat boyunca Karkamış ve Emar bölgeleri üzerinden Mukiş'e ve buradan da İç Anadolu'ya kadar uzanan bir ticaret ağına sahip olmuştur. Ugarit'in ticarete en önemli rolü ise Kuzey Suriye'den Hitit sarayına getirilen tahıl ürünleri olmuştur.³³⁸

Deniz ticaretinde önemli bir yer tutan diğer bir uygarlık ise Minos uygarlığıdır. M.Ö. 2500 yıllarında, Girit'te kentlerde yaşayan Minoslular, endüstri ve ticaretle geçinmekteydi. Başlangıçta belli bir merkezi yönetimin açık delillerine ulaşılamasa da M.Ö. 1900'lü yıllara tarihlenen ünlü Minos sarayı, ticaret sayesinde zenginleşen ada halkının bir yönetim altında toplandığının delili olarak görülebilir.³³⁹ Minos halkı Mısır ve Suriye ile ticaret yapmak ve bundan kazanç sağlamak için verimli toprağı olmayan adaya bir kent kurarak buraya liman yapmışlardır. Önceleri yağ kaplarını ve mal balyalarını işaretlemek için mührü öğrenmiş ve kullanmaya başlamış olan Minoslular, daha sonra doğrudan doğruya Suriye'den veya Suriye aracılığıyla Mısır ve Mezopotamya coğrafyasından (Sümer) çeşitli teknik araçlar ithal etmeye başlamışlardır.³⁴⁰

Batı Akdeniz'de Yunanların haricinde Yakındoğu coğrafyasının çeşitli temsilcilerini görmek mümkündür. Öyle ki, bu temsilciler Batı Akdeniz'de önemli faaliyetlerde bulunmuşlardır. Bu temsilcilerden adından en çok söz ettiren Fenikeliler ve Etrüksler'dir. Fenikeliler M.Ö. 800 yıllarında Kuzey Afrika kıyılarında Kartaca

³³⁸A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 396, 411.

³³⁹W. H. McNeill, *a.g.e.*, s. 73.

³⁴⁰G. Childe, *a.g.e.*, s. 129.

kolonisini kurmakla beraber yine aynı kıyıları boyunca birçok noktaya yerleşmişlerdir.³⁴¹

Batı Akdeniz’de boy gösteren (kesin olarak henüz tam olarak bilinmeyen) ikinci bir doğu uygarlığı Etrüksler’dir. Etrükslerin, M.Ö. 800’lü yıllarda Orta ve Kuzey İtalya’da kasabalar kurdukları bilinmektedir. Güney İtalya ve Doğu Sicilya’da kurulan birçok Grek kolonisiyle birlikte Doğu medeniyeti karşılıklı kültür etkileşimine girmiş ve Akdeniz kıyıları boyunca bu kültürü yaymışlardır. Batı ve Doğu’nun etkileşerek oluşturduğu bu kültür daha sonraki dönemlerde kıyılardan iç kesimlere doğru gelişim göstermiştir.³⁴²

3.3. Göçler, Savaşlar ve İstilalar Açısından Denizlerin Önemi

Eskiçağda kıtlık, savaşlar, nüfus artışı ve ticaret gibi çeşitli sebeplerle büyük göç dalgaları oluşmuştur. Sayıları bazen on binleri aşan bu insan toplulukları karadan olduğu kadar denizden de farklı coğrafyalara göç etmişlerdir. Göç, istila ve deniz savaşlarını bünyesinde barındıran birçok kavim ve olay örneği bulunmaktadır. Bu olaylara örnek olarak Asyanik bir kavim olduğu bilinen ve Mısır’ı işgal eden Hiksoslar’ın ortalama iki yüz yıllık Mısır coğrafyasındaki tarihi verilebilir.

Mısır coğrafyasında uzun bir dönem yönetimini ellerinde tutan Hiksoslar³⁴³ yaklaşık iki asır Nil Deltası’nı işgal etmişlerdir (M.Ö. 1788-1580). Bu işgali sonlandırmak isteyen Teb’li kral Kamose’nin kardeşi Amose Hyksosları iktidardan uzaklaştırmak için girmiş olduğu kara mücadelesinin yanında denizlerde de boy göstermiştir. Amose, adaşı olan Ebananın oğlu asker Amose’nin mezar yazıtında belirtildiğine göre Hyksos’ları Mısır’dan sürerek Filistin’in güneyine kovalamıştır. Asker Amose’nin kara savaşı haricinde bir gemi ile savaşa katıldığını belirten bir metnin ilgili kısmı aşağıdaki gibidir;

“Kendime bir ev kurduğum (yani evlendiğim) zaman, cesur olduğum için “Kuzey” gemisine tayin edildim. Atlı savaş arabasında dolaşırken imparatoru peşi sıra takip eden bir piyadeydim. Avaris şehri kuşatıldığı zaman majestelerinin huzurunda cesurca yaya çarpıştım. Ondan sonra “Menfis’te Yükseliş” adlı gemiye tayin edildim.

³⁴¹W. H. McNeill, *a.g.e.*, s. 180.

³⁴²W. H. McNeill, *a.g.e.*, s. 180-181.

³⁴³ Hyksoslar’ın Önasya’ya yerleşen kavimlerden biri olan Hurriler ile akraba olduğu fakat Suriye ve Filistin üzerinden güney bölgelere yapmış oldukları seferler sonucu Samilerle karışmış olabilecekleri düşünülmektedir. Hyksoslar’ın Mısır üzerindeki hâkimiyetleri M.Ö. 1788-1580 yılları arasında olmuştur. Aşağı Mısır’da XVI. Sülaleyi kuran Hyksoslar’ın başkentleri Avaris şehri idi. (E. Memiş, *Genel Tarih*, s. 186).

Daha sonra Avaris'teki "Pjedku" suyunda savaş çıktı. Birini yakaladım ve elini götürdüm (düşman askerini öldürmesinin kanıtı olarak). Kraliyet habercisi bunu öğrenince bana altın zafer nişanı taktı... ”³⁴⁴

Daha sonraki dönemlerde de Mısırlı krallar Nübye ve Levant bölgesinde, 15. yüzyılda Mitanni Devleti ile, 14. ve 12. yüzyıllarda ise Hititlerle mücadelelere girişmişlerdir. Bu mücadeleler ile Mısır, Akdeniz ticaretini eline geçirmeye çalışmış be büyük ölçüde başarılı olmuştur.³⁴⁵

Mısır donanması özellikle Yeni Krallık Dönemi'nde daha da gelişmiştir. Mısırın kuzeyindeki uzak bölgelere asker için levazım taşınması donanma aracılığı ile yapılmıştır. Öyle ki III. Tutmosis, Fırat'ı geçip Mitanni Devletine saldırmadan önce ordusunu donanma aracılığı ile Kuzey Suriye kıyılarına getirmiştir. Lübnan'dan getirilen keresteler ise arabalara yüklenerek Fırat kıyısına taşınmış ve kıyıda birleştirilerek gemi yapılmıştır. Böylece ırmak boyunca ilerlenerek iç kesimlere ilerlenmiştir.³⁴⁶

Eskiçağda gemi ticaretinin getirdiği avantajlar ilerleyen dönemlerde kademeli olarak daha büyük ve dayanıklı gemilerin yapımını beraberinde getirmiştir. Büyük yük gemileri ile kıyı şeritleri takip edilmiş ve yakın memleketlere doğru ticaret ağları genişletilmiştir. Başlangıçta ticaret yapılan bölgelerin doğal zenginlikleri daha sonraları savaşlar ve istilalar yoluyla yağmalanmıştır. Öyle ki, bazı toplumlar ticaret tarzını bir adım öteye taşıyarak söz konusu bölgelerde koloniler kurmuşlardır. Gittikleri yerlerde hem ticaret yapan hem de buralarda koloni kuran kavimlere Yunan ve Fenike kolonileri örnek olarak verilebilir.

Ayrıca M.Ö. 13. yüzyılda tarih sahnesine çıkmaya başlayan ve Deniz kavimleri olarak adlandırılan karma topluluk Ege ve Akdeniz coğrafyasını yakıp yıkmaya başlamıştır. Harekete Yunanistan'dan başlayan bu kavim Bronz Çağı'nın sonlarına doğru (13. yüzyıl) Anadolu, Suriye, Filistin, Kıbrıs ve Mısır'ı işgal etmişlerdir. Deniz kavimleri M.Ö. 12. yüzyılda günümüzde Filistin olarak bilinen yerin adının "Filistin" olmasına neden olmuşlardır. Bununla beraber M.Ö. 13. yüzyılın sonlarında ve 12. yüzyılın başlarında birçok Yakındoğu devletinin yıkılmasında önemli rol oynamışlardır. Yakındoğu coğrafyasında büyük bir yıkıma sebep olan ve Deniz Kavimleri olarak adlandırılan bu isyancı gruba mensup olan kavimlerin isimleri Ahhiyavva, Philistler,

³⁴⁴A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 246-247.

³⁴⁵A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 247- 250.

³⁴⁶A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 285-286.

Turşa, Lukka, Şardana, Şekeleş olup “tüm ülkelerden gelen kuzeyliler” olarak adlandırılmıştır. Deniz Kavimlerinin göç etme sebepleri tamamen ekonomik olarak düşünülmektedir. Fakat bütün bunlara rağmen deniz kavimlerinin bu istilalarının sebebi tam olarak henüz bilinmemektedir. Deniz Kavimleri’nin bu istilasını daha sonraki dönemlerde Grekler ve Roma gibi batı medeniyetleri için Akdeniz’in hemen bütün güçlerini yok ederek bir yol açmışlardır.³⁴⁷

Öte yandan Eskiçağ tarihinde kolonilerin haricinde deniz ve nehir üzerinden seferlerin de düzenlendiği birçok vesikaya yansımıştır. Bir Mitanni kralının oğlu olan İdrimi’nin heykeline Akadça olarak kazınmış metinde İdrimi’nin gemiler yaptırarak civar bölgelere seferler düzenlediği anlatılmaktadır. M.Ö. 1500 yıllarına tarihlenen bu metinde (bazı bilim insanları M.Ö. 1200 yıllarında yazıldığını savunmaktadır) İdrimi, Amiya bölgesine (muhtemelen Trablus’un güneyi, Lübnan) geldikten sonra burada gemiler yaptırarak Mukiş (Alalah’ın egemenliğindeki topraklar) ülkesine vardığını anlatmaktadır. Metnin konu ile ilgili bölüm aşağıdaki gibidir;

“... Ertesi gün yola düştüm ve Kenan’a gittim. Kenan’da Amiya bulunur. Amiya’da Halab’dan insanlar, Mukiş ülkesinden insanlar, Nihi ülkesinden (geç Apamea-Asi nehri yakınları) insanlar, Amae ülkesinden (muhtemelen Halep ile Apamea arasında) insanlar vardı. Orada yaşıyorlardı. Efendilerinin oğlu olduğumu görünce çevremi sardılar. Ben de yüceldim (ve) komuta yetkisini elime aldım. Haburi halkı arasında yedi yıl geçirdim. Kuş uçurdum, kuzular üstünde kehanet araştırmaları yaptım. Yedinci yılında Teşub yüzünü bana çevirdi. Sonuç olarak gemiler inşa ettim. Şu kadar askeri gemilere aldım. Denizleri aşarak Mukiş ülkesine yaklaştım, Hazzi Dağı’nın (Kasius Dağı) oradakı kara parçasına vardım...”³⁴⁸

Denizler aynı zamanda eskiçağ krallarının muhaliflerini uzak bölgelere sürerek kendilerine tehlike oluşturmamaları açısından önemli bir yer sahiptir. Eskiçağ çivi yazılı belgelerinde hükümdarın, kraliyet ailesinde kendine rakip olabilecek hanedan üyelerini veya savaşta yendikleri kişileri çeşitli nedenlerden dolayı öldürmeyip, fakat kendisine karşı tekrar güç toplamalarını da engellemek amacıyla uzak diyarlara sürgüne gönderdiği anlaşılmaktadır. Tehlike oluşturacağı düşünülen bu kişi veya kişiler bazen denizaşırı bölgelere gönderilmiştir. Bu bölgelerden birisi Kıbrıs Adası’dır. Hitit Kralı III. Hattuşili kendini savunmak için yaptığı bir açıklamada yeğeni ile giriştiği mücadeleyi anlatırken “*Darbeyi öğrenir öğrenmez onu yakaladım ve denizde bir tarafa*

³⁴⁷ A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 252-254.

³⁴⁸ A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 378-379.

sürdüm” demektedir. Aynı belgede “*Urhi-Teşub’u Alaşya memleketine sürdüm*” demektedir.³⁴⁹

Kıbrıs Adası’nın açık bir hapishane olarak kullanılmasının yanında deniz ticaret ağının üzerinde olması adayı saldırılara açık hale getirmiştir. Bütün bunların yanında Kıbrıs Adası’nın bakır cevheri açısından zengin olması burasını elde etmek isteyen devletlerin saldırılarını bir kat daha arttırmıştır. Daha önceki bölümlerde değindiğimiz seferlerin haricinde Dareios’un, Akdeniz üzerinden Kıbrıs’a yapmış olduğu sefer de örnekler arasında gösterilebilir. Dareios’un bu seferini bertaraf etmek için Kıbrıs’a İonialılar tarafından yardım edildiği Herodot’un eserinde yer almaktadır.³⁵⁰

3.4. Bölgeler Arası Denizyolu Ulaşımı

Sümerleri yıkarak Akkad Devleti’ni kuran ve çivi yazılı belgelerde efsanevi bir kral olarak geçen Sargon döneminde (M.Ö. 2350) denizciliğin daha ileri bir seviyeye ulaştığı anlaşılmaktadır. Akkad krallığı toprakları dışında bulunmuş Sargon dönemi belgelerde, Sargon’un, Amanos Dağları’nı aşarak Anadolu’ya geldiğini ve buradan Akdeniz’de Kıbrıs (Alaşia) ve Girit adalarına kadar ulaştığı anlaşılmaktadır.³⁵¹

Diğer taraftan Akkad kentini başkent yapan Sargon, üretilen ürünleri buraya nakletmiştir. Ayrıca denizaşırı bölgelerle ticaret yapılması ve ithal edilen emtiaların merkeze taşınması Akkad kentini önemli bir tüketim ve dağıtım merkezi olarak karşımıza çıkarmaktadır. Dış ülkelerden gelen malların en önemli alıcısı haline gelen Akkad devleti İndus Vadisi ile önemli ticari ilişkiler kurmuş ve hatta Mezopotamya’da bir Meluhha dili (Hintçe) çevirmeni bulundurmıştır. Bu durum Akkad Devleti’nin ticari alanda ne kadar önemli bir yere geldiğinin açık bir göstergesidir. Sargon’un Hindistan ile yapmış olduğu ticareti anlatan konumuz ile ilgili kaynak ise şöyledir;

*“Sargon... Akkad rıhtımlarını Meluhha’nın (Hindistan), Magan’ın (Umman), ve Dilmun’un (Bahreyn/Körfez) gemileriyle doldurdu.”*³⁵²

Akkad dönemine (2350-2150) ait başka bir belgede ise denize kıyısı olan memleketlerle rahatça ticaret yapmak ve bu ticaretin kontrolünü ele geçirmek için savaşlar yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu belgede ise konu ile ilgili şu ifadeler geçmektedir;

Kiş kralı Mahiştutu, Anzan ile Şerihum’u fethedince Aşağı Denizi gemilerle geçmek mümkün oldu... Denizin öbür yakasındaki kentler(in) 32’si birden savaş için

³⁴⁹Ahmet Gözlü, *a.g.e.*, s. 144.

³⁵⁰Herodot, *a.g.e.*, V, 108.

³⁵¹K. Köroğlu, *a.g.e.*, s. 78.

³⁵²A. Kuhrt, *a.g.e.*, s. 69.

*birleşti. Ama galip gelen o oldu, onların kentlerini fethetti, prenslerini öldürdü [ve] kaçırdı... Aşağı Deniz'in ötesindeki dağlardan kara taşlar çıkardı; (onları) yüklediği gemileri Akkad rıhtımına demirletti.*³⁵³

Doğu Akdeniz'in en önemli adası olan Kıbrıs Adası'nın yer aldığı konumunun sağladığı stratejik öneminin yanında zengin bakır madenleri dolayısıyla da eskiçağda önemini arttırmıştır. Orta Bronz Dönemi'nde (M.Ö. 1900-1600) Kıbrıs Adası'nın ismi Hitit, Asur, Mısır, Ugarit ve Myken döneminden kalma kayıtlarda Alaşya olarak geçmektedir. Kıbrıs'ın birçok uygarlığın deniz ticaret yolunun üzerinde olması ve zengin bakır yataklarına sahip olması Kıbrıs'ta deniz ticaretinin gelişmesine zemin hazırlamıştır. Bu ticarete birçok bölgeye bakır ihraç ederken farklı bölgelerden çanak çömlek vb. ticari ürünler aldığı bilinmektedir.³⁵⁴

Günümüze kadar özellikle INA (Institut of Nautical Archaeology of America) tarafından yapılan sualtı arkeolojik araştırmalarında gemiciliğin ilk dönemlerinden itibaren Antikçağ deniz ticaret yolları ve bu yollar sayesinde bağlantı kurulan coğrafyalar hakkında birçok bilgi elde edilmiştir. Deniz ticareti ile uğraşanların kalkolitik dönemden beri denizlere açıldığı bilinse de Anadolu kıyılarında bugüne kadar keşfedilen en eski batık Tunç Çağına ait Uluburun Batığıdır.³⁵⁵ Uluburun gemisinin Mikenliler ve belki de yine Mikenliler vasıtasıyla Karadeniz Bölgesi ile çok yakın bir ilişki içinde olduğu anlaşılmaktadır.³⁵⁶ Bunların yanında Tunç Çağında Mısır'dan başlayarak Filistin, Kuzey Suriye ve Kıbrıs üzerinden Kilikya ve Lykia kıyılarına ulaşarak oradan Girit Adası'na kadar çeşitli uygarlıklara ev sahipliği yapan coğrafyalara özgü baharatlar, çeşitli süs eşyaları, mühürler, silahlar, cam ve maden külçeleri, tahıl ve birçok bitki tohumuna rastlanmıştır.³⁵⁷

Gemideki ticari eşyaların çeşitliliği³⁵⁸ adı geçen coğrafyaların kendi aralarındaki kara ticaretinin yanında deniz ticareti ile de yoğun bir ilişki içinde oldukları ortaya

³⁵³A. Kuhrt, *a.g.e.*, 2007, s. 69.

³⁵⁴A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 237.

³⁵⁵Mustafa Şahin, İdol, Selçuk Üniversitesi'nde Sualtı Arkeolojileri Çalışmaları, Arkeoloji ve Arkeologlar Dergisi, Yıl: 6, Sayı: 23, Aralık 2004, s. 18.

³⁵⁶Cemal Pulak, "Uluburun Batığı Kazısı (Kaş) 1993 Kampanyası", T.C. Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü, XVI. Kazı Toplantısı I, Kültür Bakanlığı Yayınları/1734, Ankara 1995, s. 219-238.

³⁵⁷M. Şahin, *a.g.m.*, s. 18.

³⁵⁸Uluburun batığında bakır külçeler (354 bakır külçe çıkarılmış), bir büyük küp, taş çapa, pithos, çeşitli boncuklar, kuzey Suriye'de yapılmış olabileceği düşünülen bir fayans silindir mühür, deniz kabuğundan yapılmış bir yüzük, biri boğa biçimli birçok terazi ağırlıkları ve terazi darası, balık ağı kurşunu, akik, cam ve fayans boncuklar, öküz-günü biçimindeki külçelerden kesilmiş çeyrek kalay külçeler, bronz silah ve aletler, Kıbrıs üretimi çeşitli seramik kaplar bulunmuştur. "White-shaved juglet" ve "White slip II" olarak bilinen beyaz astarlı kâseler, biri sağlam olmak üzere birçok amphora parçası ele geçmiştir". İşlenmemiş

çıkılmaktadır. Tunç Çağı'nda Mısırın deniz ticaretinde gözle görülür bir üstünlüğünün olduğu bilinse de Demir Çağı'na ait veriler geliştirdikleri teknolojileriyle Fenikelilerin bu ticarete ön plana çıktığını bariz bir şekilde göstermektedir. Öyle ki, M.Ö. 8. yüzyılın ortalarında kolonizasyon hareketlerinin ortaya çıkmasıyla deniz ticareti gelişerek artmıştır. Böylece Akdeniz ile birlikte Yukarı Ege, Marmara ve Karadeniz ticaret yolları da yoğun olarak kullanılmaya başlanmıştır.³⁵⁹

Denizcilik alanında çok büyük bir yere sahip olan Fenikeliler, Lübnan Dağları ile Akdeniz arasındaki sahil şeridinde birçok koya yerleşmiştir. Zamanla bu yerleşim yerleri büyüyerek Fenike liman kentlerini oluşturmuştur. Eskiçağ tarihinde adlarını sıkça duyduğumuz Biblos, Sidon (Sayda), Akka, Berit, Sur (Tir), Serapta, Parfion, Botris, Simira ve Arad Fenike liman kentleri arasındadır. Bu liman kentlerinin en önemlileri Biblos, Sur ve Sidon'dur. Girit-Myken Uygarlığının yok olması sonucu Fenikeliler M.Ö. 8. yüzyıla kadar denizlerde rakipsiz kalarak geniş bir ticaret ağı oluşturmuşlardır. Bu ağ sayesinde Yunanlılara alfabeyi öğretmiş ve günümüz alfabesinin temellerini dolaylı olarak atmışlardır.³⁶⁰ Ayrıca Mezopotamya'nın inanç sisteminin Kıbrıs ve Yunan coğrafyasına etki etmesinde en büyük rolü üstlenmişlerdir.³⁶¹

Doğu Akdeniz ticaret yolunun en önemli uğrak yeri olan ve bakır adası denilen Kıbrıs Adası'na Fenikelilerin koloni kurmaları Tir (Sur) hükümdarı Hiram zamanında (M.Ö. 970-936) olmuştur. Adadaki gemi yapım imkânları ve zengin bakır madeni rezervleri Kıbrıs Adası'na eşsiz bir üs statüsü vermiştir. Kıbrıs'a kurulan şehirlerden vergi alan Fenikeliler fazla vergi aldıkları için buradaki şehir halkını memnun edememişlerdir. M.Ö. 721-705 yılları arasında hüküm sürmüş Asur kralı olan ve "Kıbrıs Fatihi" unvanını alan II. Sargon Döneminden sonra Kıbrıs'ı kaybetmeye

bir ardıç ağacı parçası, bakır malzemeler, balık zıpkını, balık ağı onarımı için mekik ve çok sayıda olta iğnesi, birçok akik, cam, fayans ve devekuşu yumurtası kabuğundan boncukların yanında Kıbrıs üretimi seramik kaplar, kobalt mavisi ve turkuaz renkli cam külçeleri, bronz, taş ve hematitten terazi ağırlıkları, mühür taşı malzemesi, bronz keser ağız, bıçak, el aletleri ve olta iğneleri, kurşun olduğu sanılan pendantif parçaları, cam külçeleri, olta kurşunu, mızrak, 3 uçlu bir balık çatalı veya zıpkını, Miken malzemeleri ve bir miken kılıcı, bıçaklar, usturalar, keskinler iki düzine kadar seramik kap, bronz giysi iğnesi olarak sıralanabilir. Ayrıca Şimdiye kadar toplanan organik malzemedeki çok az bir kısım incelenmiş olmasına rağmen gemide badem, çam fıstığı, menengiç fıstığı, zeytin, nar, incir, buğday ve arpa gibi değişik yiyecek maddesinin yanı sıra kişniş, çörek otu, sumak, dakapari çiçeği gibi baharatın da taşındığı anlaşılmaktadır. Gemide ayrıca kırkın üzerinde yabancı bitki tohumu türüne rastlanmıştır. (Detaylı bilgi için bkz. C. Pulak, "The Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun", s. 1-37 ; C. Pulak, "Uluburun Batığı Kazısı" s. 219-238.)

³⁵⁹M. Şahin, a.g.m., s. 18.

³⁶⁰A. Gözlü, a.g.e., s. 324-325.

³⁶¹Yusuf Kılıç-Ebru Uncu, "Eski Mezopotamya İnanç Sisteminin Yunanlılara Etkisi" (İstar- Aphrodite Örneği), *History Studies Volume 3 / 1* 2011. S. 183-201.

başlayan Fenikeliler Adada Kition, Amathus, Lapithos, Tamassos, İdalion gibi koloniler kurmuşlardır.³⁶²

³⁶²A. Gözlü, *a.g.e.*, s. 324-329.

SONUÇ

Su hayattır! Su, tüm canlıların yaşaması için gerekli en önemli temel ihtiyaçtır. Bu nedenle ki, suyun olmadığı yerde hayat ta yoktur. Nitekim sosyal bir canlı olan insan “Avcı-toplayıcı Dönem” adı verilen zamandan itibaren akarsu ve göl gibi tatlı su kaynaklarının yakınlarındaki sığınaklarda yaşamaya başlamıştır. Aynı şekilde insanın yerleşik hayat düzeninin başlamasının diğer adı olan Neolitik Dönemde de kulübelerini ve ev mimarisinin prototipini oluşturan konutlarını su kıyılarında inşa etmiştir. Nitekim Eskiçağ Tarihi boyunca farklı zamanlarda ve farklı coğrafyalarda ortaya çıkan uygarlıkların tamamına yakınının su kenarlarında olduğu görülmektedir. Bu uygarlıkların bilhassa nehir kenarlarındaki varlığı da dikkat çekicidir. Örneklendirecek olursak, Hint Uygarlığı İndus ve Ganj Nehirleri, Mısır Uygarlığı Nil Nehri, Eski Çin Uygarlığı Yangtze ile Sarı Irmak Nehirleri, Mezopotamya Uygarlığı Dicle ve Fırat Nehirleri, Anadolu Uygarlığı Kızılırmak, Yeşilirmak, Büyük Menderes, Küçük Menderes Nehirleri ile Bakırçay kıyılarında ve Roma uygarlığı ise Ren ile Po Nehirleri bölgesinde ortaya çıkmıştır. Görüldüğü üzere, Eski Yakındoğu coğrafyası da birçok nehir kaynağına dolayısıyla bu kaynaklardan beslenen uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır. Gerçekten Yakındoğu coğrafyası, üzerinde doğarak gelişen birçok medeniyet ile ön plana çıkmıştır. Öyle ki, Mezopotamya, Mısır, Anadolu vb. yerlerde oluşan birçok uygarlık bu coğrafyada ve akarsuların yakınında kurulmuştur.

Ünlü tarihçi Herodot, Mısır’ın Nil Nehri ile hayat bulduğunu eserinde vurgularken, Gordon Childe ve Jared Diamond ise eserlerinde su teorisine yer vermişlerdir. Bu teoriye göre; Avcı-yiyecek toplayıcı konumunda olan yaşantısını, çalışmamızın içinde yer verdiğimiz nehir ve ırmakların deltalarına yerleşerek tarım yapmaya başlamıştır. Avcılık ve toplayıcılık ile kıyaslanamayacak derecede fazla ürün üretilmesi beslenme sıkıntısını ortadan kaldırarak beraberinde nüfus artışını getirmiştir. Çoğalan nüfus önce köyleri daha sonra kasaba ve şehirleri oluştururken sosyal yaşamın gerektirdiği inanç, kurallar ve özel mülkiyet gibi kavramların ortaya çıkmasını sağlamıştır. Bu kavramlar ile beraber büyüyen yerleşim yerlerinde yaşayan toplumlar, kendi içinde örgütlenmiş ve merkezi bir çatı altında toplanmıştır. Giderek karmaşık hale gelen kurallar çeşitli yasaların ortaya çıkmasını sağlamış ve ilk devlet yapısının meydana gelmesine zemin hazırlamıştır. Devletlerin ilk prototipleri olarak tanımlanan bu toplulukların en kadim olanları ise Eski Yakındoğu coğrafyasında ortaya çıkmıştır.

Başlangıçta küçük şehirler şeklinde oluşan devletler ise zaman içerisinde gelişerek günümüz modern devletlerin temelini atmışlardır.

Öte yandan eşzamanlı bir biçimde su kaynaklarının yakınında kurulan yerleşim yerleri artan nüfusa orantılı olarak kentleşmeyi beraberinde getirirken gelişimin devam ettirilebilmesi için bölgede bulunmayan birçok malzemenin yakın memleketlerden temin edilmesi zorunlu hale gelmiştir. İşte bu noktada kereste ve taş gibi inşaat malzemeleri ile stratejik olarak önem taşıyan çeşitli ticaret eşyalarının taşınması bir sorun olarak eskiçağ insanının karşısına çıkmıştır. Önüne çıkan birçok zorluğu akıllı ve becerisi ile aşmayı başaran insanoğlu bu problemi karayolu ve su yolu olmak üzere iki şekilde çözmeye çalışmıştır. Karayolu taşımacılığında evcilleştirilen yük hayvanlarını ve tekerleği kullanan toplumlar su yolu taşımacılığını geliştirmeleri ile birlikte bu duruma farklı bir boyut kazandırmışlardır.

Aynı zamanda eskiçağ insanı ticaretin yanında tarım ve hayvancılık gibi önemli alanlarda yoğun bir şekilde uğraşmıştır. Ürünlerin bol, verimli ve kaliteli olması için nehirlerden kanallar vasıtası ile getirilen suyu, ekili arazileri sulamak için kullanmışlardır. Böylece üretilen ürünün verimi artırılmış ve ihtiyaç fazlası ürün ihraç edilmiştir. Fazla ürünü ihraç eden bu toplumlar kendi coğrafyalarında bulunmayan tüketim ve bazı stratejik öneme sahip maddeleri ithal etmişlerdir. Gerek yakın ve gerek uzak memleketlerden getirilen/götürülen söz konusu ticaret eşyaları ise dönemin şartlarına uygun olarak kara, nehir ve denizler üzerinden taşınmıştır.

Yapılan ticaret ile birlikte eskiçağ devletlerinin refah seviyesi artmıştır. Ticaretin sağladığı kazanç, çalışmamızda söz ettiğimiz toplumlarının birbirleri ile mücadelesini de beraberinde getirmiştir. Öyle ki, bu mücadeleler yer yer savaflara sahne olmuştur. Ekonomik boyutları olan savafların yapıldığı alanlara ilerlemede bile ordular ve gerekli lojistik malzeme birçok kez nehirler ile denizler üzerinden taşınmıştır.

Ayrıca nehirler düşmanlardan korunmak için doğal bir engel olarak kullanılmıştır. Hatta yerleşim yerlerinin etrafını çevreleyecek şekilde kanallar kazınmış ve bu kanallar nehir suları ile doldurulmuştur. Böylece düşman birliklerinin kolaylıkla şehre girmesi engellenmeye çalışılmıştır. Bu engelleme bazen de yapay göletler oluşturularak saldırıya açık istikametler sınırlandırılmıştır.

Akarsuların sağladığı ulaşım, korunma, tarım ve diğer birçok faydasının yanında olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Bu olumsuzluklardan bir tanesi ise nehirleri aşmak olmuştur. Gerçektende tarih boyunca akarsular insanoğlunun önüne hep bir engel olarak çıkmıştır. Fakat bu engeller, eskiçağdan günümüze kadar farklı şekillerde aşılmaya

alışılmıştır. Nehirleri aşmak için koprler yapılırken, kopr için uygun olmayan alanlarda kayıklar veya farklı yöntemler kullanılmıştır. Yapılan yoğun çalışmalar sayesinde eskiçağ toplumları büyük ölçüde doğaya karşı zafer kazanmıştır demek yanlış olmayacaktır.

Sonuç olarak, su ile başlayan bu gelişim yine birçok alanda su ile devam etmiştir. Öyle ki, bu gelişim nehirler başta olmak üzere çeşitli besin ihtiyaçlarının giderilmesinde, ticarete, ulaşım ve iletişimde, korunmada ve inanç sisteminde yer edinmiş ve bu özelliğinin birçoğunu günümüze kadar kaybetmemiştir. Başka bir deyişle, tüm canlıların yaşam kaynağı olan tatlı su kaynaklarından biri olan nehirler, zincirleme bir reaksiyon ile tarih öncesi dönemlerden başlayarak günümüze kadar devam eden birçok alandaki gelişimin canlı mimarları olmuştur.

KAYNAKÇA

- ADAMSON, P. B., (1192). “The Possibility of Sea Trade Between Mesopotamia and Egypt During the Late Pre-dynastic Period”, *Aula Orientalis* 10, Knarborough (England). ss. 175-179.
- AKANDA, Ali-FREEMAN, Sarah – PLACHT, Maria, (2007). “The Tigris-Euphrates River Basin” *Mediating a Path Towards Regional Water Stability*, The Fletcher School, Al Nakhlah, Tufts University, ss. 1-12.
- ALEXANDER, M. Wayne, -VIOLET, William, (2015). “Trade in the Ancient Near East”: Lagaš, Ur, Larsa, Mari, *Journal of Management and Marketing Research*, Volume 19, July, ss. 1-10.
- AKURGAL, Ekrem, (2003). *Anadolu Uygarlıkları*, Net Turistik Yayınları, İstanbul.
- ARRIANOS, Flavius, (2005). *İskender’in Seferi, “Aleksandrou Anabasis”* (Çev: Furkan Akderin), Alfa Yayınları, İstanbul.
- ATEŞ, Hamza,-URAL, Soner, (2004). “Devletin Doğduğu Yer”: *Antik Çağ Ortadoğusu’nda İdari Hayat, Bilgi Dergisi*, Cilt 8, Sayı 1, ss. 21-42.
- BAHAR, Hasan, (2010). *Eskiçağ Uygarlıkları*, Kömen Yayınları, Konya.
- BAINES, John, (1988). “Time and the River”, *Life in Ancient Egypt Was Geared to the Annual Nile Flood*, *The Courier*.
- BAŞIBÜYÜK, Özgün, (2014). *Antik Dönem Seramiklerinde Gemiler*, “Yüksek Lisans Tezi” Adanan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji ABD, Aydın.
- BAYRAM, Sebahattin, (1997). “New and Some Rare Geographical Names in the Kültepe Texts”, *Arcihivum Anatolicum*, ss. 41-66.
- BELLİ, Oktay, (1992). “Van Bölgesinde Urartu Baraj ve Sulama Sisteminin Araştırılması, 1991”, 10. Araştırma Sonuçları Toplantısı, Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Ankara 1992, ss. 297- 309.
- BIEDLER, Murray, (2004). “Hydropolitics of the Tigris-Euphrates River Basin With Implications for the European Union”, *Hydrology*, Rhode University, South Africa. ss. 1-44.
- CHİLDE, Gordon, (2006). *Kendini Yaratan İnsan* (insanın Çağlar Boyu Gelişimi), (Çev: Filiz Ofluoğlu), Varlık Yayınları, İstanbul.
- ÇOBAN, Hacı, (). “Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası ve Anadolu Uygarlıklarına etkisi”, Nevşehir Üniversitesi, *Cahij.com*, Cahij, Vol 1, ss. 28-35.

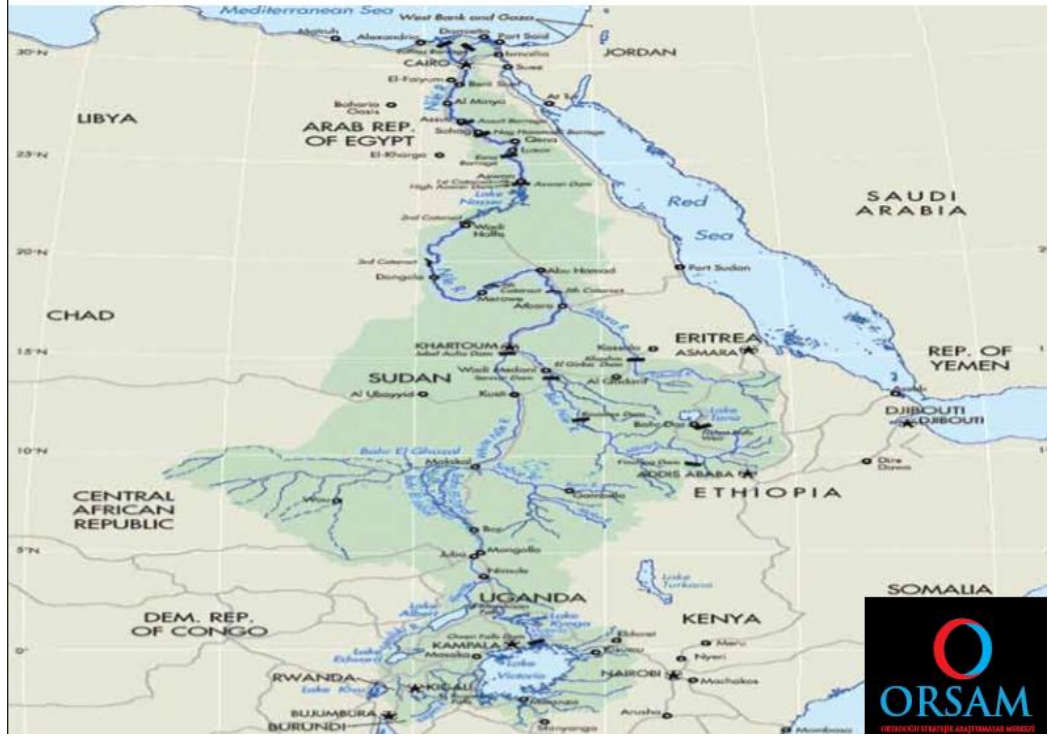
- DIAMOND, Jared, (2013). *Tüfek Mikrop ve Çelik*, (Çev: Ülker İnce), Tübitak Popüler Bilim Kitapları, Ankara.
- DOĞANER, Suna, (2007). “Büyük İskender: Coğrafyacı Bir Savaşçı Kral”, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 48, İstanbul, ss. 19-58.
- DÖNMEZ, Sevgi, (2013). “Hitit Dönemi’nde Değişim Araçları ve Ölçü Birimleri”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, Volume 6, Issue 8, ss. 813-832.
- EKMEN, Hamza, (2015). “Filolojik ve Arkeolojik Verilere Göre Anadolu’da M.Ö. II. Binde İletişim ve Ulaşım Aracı Olarak Nehirlerin Önemi”, “İletişim Ağları ve Sosyal Organizasyon”, Ege Yayınları, İstanbul, ss. 47-66.
- ELIADE, Mircea, (2005). *Dinler Tarihi, “İnançlar ve İbadetlerin Morfolojisi”*, (Çev: Mustafa Ünal), Serhat Kitabevi, Konya.
- ER, Yasemin, (2006). *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*, Phoneix Yayınevi, Ankara.
- ERDEMİR, Hatice Palaz, (2011). “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”, *Turkish Studies*, Volume 6, ss. 819-836
- ERGİNÖZ, Gaye Şahinbaş, (2006). “Hititlerde Ağırlıklar ve Ölçüler”, *Kutadgubilig Felsefe-Bilim Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 10, ss. 225-238.
- ERKURT, Osman,- PAKER, Serim, (2014). “Sualtı Arkeoparkları ve Deniz Turizmi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Cilt: 6, Sayı: 2, İzmir, “ ss. 131-144.
- ERZEN, Afif , (1984). *Doğu Anadolu ve Urartular*, T.T.K. Ankara.
- FALES, F.M., (1995). “Neo-Assyrian Geography, *Rivers in Neo-Assyrian Geography*”, Editedby: Mario Liverani, Roma, ss. 203-215.
- FLORİOTİ, H. Hande Duymuş, (2012). “M.Ö. I. Binyıl ’da Mezopotamya’da Nehir Ulaşımı”: Asur Örneği, *History Studies*, Cilt 4, ss. 147-159.
- FREEMAN, Charles, (2013). *Mısır, Yunan ve Roma*, “Antik Akdeniz Uygarlıkları”, Dost Kitabevi, Ankara.
- FRIEDEL, Egon, (2006). *Mısır ve Antik Yakındoğu’nun Kültür Tarihi*, Dost Kitabevi, Ankara.
- FRIEDRICH, Johannes, (2000). *Kayıp Yazılar ve Diller*, (Çev. Recai Türkoğlu), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- GÖZLÜ, Ahmet, (2011). *Kıbrıs; Eskiçağı ve Jeopolitiği*, Çizgi Kitabevi, Konya.
- GÜLENSOY, Tuncer., (2011). “Ksenophon, Anabasis”, (On Binlerin Dönüşü), *Kültür Evreni*, Ankara. ss. 1-16.

- GÜNBATTI, Cahit, (2005). “Kültepe’de Bulunmuş İki Antlaşma Metni”, *Bellekten* CLXIX (256), ss. 759-782.
- HERODOT, (2014). *Tarih*, (Çev: Müntekim Ökmen), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- HOMEROS, (2014). *İlyada*, (Çev. Azra Erhat-A. Kadir), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Aras_Nehri, 16.12.2015.
- İLHAN, Suat, (1999). *Türkiye’nin Jeopolitik Konumu ve Türk Dünyası*, Atatürk Kültür Merkezi Yayını, Ankara.
- İPLİKÇİOĞLU, (1990). *Ekiçağ Tarihinin Anahatları I*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul.
- KILIÇ, Yusuf, (2009). “Eski Önasya Toplulukları Arasında Yazı ve Dil Etkileşimi”, Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sayı: 4, ss. 122-151.
- KILIÇ, Yusuf,- UNCU, Ebru, (2011). “Eski Mezopotamya İnanç Sisteminin Yunanlılara Etkisi” (İstar- Aphrodite Örneği), *History Studies*, Volume 3/1, ss. 183-201.
- KINAL, Firuzan, (1987). *Eski Anadolu Tarihi*, T.T.K., Ankara.
- KIYMET, Kurtuluş, (2013). “Hititler’de Bir Tufan Öyküsü: Atra(m)haşi”, *The Journal of Academic Social Science Studies*, Volume 6, Issue 2, ss. 731-746.
- KRAMER, Samuel Noah, (2002). *Sümerler*, (Çev: Özcan Buze), Kabalcı Yayınevi, İstanbul.
- KRAMER, Samuel Noah, (2014). *Sümer Mitolojisi*, (Çev: Hamide Koyukan), Kabalcı Yayıncılık, İstanbul.
- KRAMER, Samuel Noah, (2014). *Tarih Sümer’de Başlar*, (Çev: Hamide Koyukan), Kabalcı Yayıncılık, İstanbul.
- KÖROĞLU, Kemalettin, (2013). *Eski Mezopotamya Tarihi, Başlangıcından Perslere Kadar*, İletişim Yayınları, İstanbul.
- KSENOPHON, (2010). *On Binlerin Dönüşü*, (Çev. Tanju Gökçöl), Sosyal Yayınlar, İstanbul.
- KURT, Mehmet, (2007). *Yazılı Kaynaklara Göre M.Ö. I. Binde Mezopotamya-Anadolu İlişkileri*, Murat Kitabevi, Ankara.
- KUHRT, Amelie, (2007). *Eskiçağ’da Yakınoğu (M.Ö. 3000-330)*, C. I, (Çev: Dilek Şendil), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- LANDSBERGER, Benno, (1945). “Sümerlerin Kültür Sahasındaki Başarıları”, (Çev: Mebrure O. Tosun) C. III, S. 2, Ankara.

- MACQUEN, J. G., (2009). *Hititler ve Hitit Çağında Anadolu*, (Çev. Esra Davutoğlu), Arkadaş Yayınları, Ankara.
- MAYS, Larry W., (2008). “A Very Brief History of Hydraulic Technology During Antiquity”, *Environ Fluid Mech*, ss. 471–484.
- MCNEILL, William H., (2002). *Dünya Tarihi*, (Çev: Alâeddin Şenel), İmge Kitabevi, “Ankara.
- MEMİŞ, Ekrem, (2012). *Eskiçağda Mezopotamya*, (En Eski Çağlardan Asur İmparatorluğu'nun yıkılışına Kadar), Ekin Yayınevi, Bursa.
- MEMİŞ, Ekrem, (2010). *Eskiçağ Türkiye Tarihi*, Ekin Yayınevi, Bursa.
- MEMİŞ, Ekrem, (1997). *Genel Tarih*, Tablet Yayınları, İstanbul.
- MEMİŞ, Ekrem, (1990). *Tarihi Coğrafyaya Giriş*, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- MURAT, Leyla, (2012). “Hititlerde Su Kültü”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Sayı 51, Ankara, ss. 125-157.
- ORSAM Su Araştırmaları Programı, (2011). “Nil Nehri Havzasının Hidropolitik Tarihi ve Son Gelişmeler”, ORSAM Rapor No: 42, Rapor No: 3, Ankara.
- ÖGEL, Bahaeddin, (1993). *Türk Mitolojisi*, (Kaynakları ve Açıklamaları ile Destanlar) C. I, T.T.K.B., Ankara.
- ÖZGÜÇ, Tahsin, (2005). *Kültepe-Kaniş-Neşa Sarayları ve Mabetleri*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- PAYNE, Margaret R., (2006). *Urartu Çiviyazılı Belgeler Katalogu*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- PINARCIK, Pınar, (2012). “Urartu Krallığının Tarihi Coğrafyası Hakkında Yeni Öneriler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt: XXVII, Sayı 2, ss. 459-482.
- PULAK, Cemal, (1995). “Uluburun Batığı Kazısı (Kaş) 1993 Kampanyası”, T.C. Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü, XVI. Kazı Toplantısı I, Kültür Bakanlığı Yayınları/1734, Ankara, ss. 219-238.
- PULAK, Cemal, (1988). “The Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun”, Turkey, 1985 Campaign, *American Journal of Archaeology*, Vol. 92, No. 1, ss. 1-37.
- RAMSEY, W. M. Ramsey, (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, (Çev: Mihri Pektaş) Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- REISNER, George Andrew, (1913). *Antiquities Egyptiennes*, “Models of Ships and Boats”, Du Musee Du Cair, Fransa.

- RUIZ, Ana, (2001). *The Spirit of Ancient Egypt*, Algora Publishing, New York.
- SARAÇ, Celal, (1943). “Eski Mısırda Bilim ve Teknik”, *A. Ü. D. T. C. Fakültesi Dergisi*, C. II, S. 5, F.- 8, Ankara, ss. 103-113.
- SEVİN, Veli, (1999). *Yeni Assur Sanatı I*, Mimarlık, T.T.K., Ankara.
- STADELMANN, Rainer, (1998). “Colossal Feats of Engineering”, *The Courier*, September, Paris.
- STRABON, (2012). *Geographika*, “Antik Anadolu Coğrafyası”, Arkeoloji Sanat Yayınları, Çev. Adnan Pekman, İstanbul.
- ŞAHİN, Hasan Ali, (2006). “Anadolu’daki Eski Asur Koloni Mahkemeleri,” *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 21, ss. 121-151.
- ŞAHİN, Mustafa, (2004). “Selçuk Üniversitesi’nde Sualtı Arkeolojileri Çalışmaları, İdol, *Arkeoloji ve Arkeologlar Dergisi*, Yıl: 6, Sayı: 23, ss. 18-23.
- TOSUN, Mebrure, YALVAÇ, Kadriye, (1989). *Sümer, Babil, Assur Kanunları ve Ammi-Şaduqa Fermanı*, T.T.K.B., 2. Baskı, Ankara.
- TRİPATHİ, Alok, (2006). “Antiquity of SailingShips of the Indian Ocean”: *Evidence from Ancient Indian Art*, Under Water Archaeology Wing Archaeological Survey of India, *Ziff Journal*, India, ss. 25-34.
- TURUNÇOĞLU, Ufuk U. -DALFES, H. Nüzhet, (2008). “Van Gölü’nün Üç Boyutlu Dolaşım Modeli,” *Van Gölü Hidrolojisi ve Kirliliği Konferansı Bildiri Kitabı*, 5. Dünya Su Forumu Bölgesel Hazırlık Süreci DSİ Yurtiçi Bölgesel su Toplantısı, T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı DSİ Bölge Müdürlüğü, Van.
- ÜNSAL, Veli, (2012). “Eskiçağda Anadolu Su kaynakları,” (Orta ve Doğu Anadolu), *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 28, Konya.
- VINSON, Steve, (2013). “Boats (Use of), In Willeke Wendrich” (ed.), *UCLA Encyclopedia of Egyptology*, Los Angeles.
- YEGÜL, Fikret K., (2009). “Anadolu Su Kültürü: Türk Hamamları ve Yıkınma Geleneğinin Kökleri ve Geleceği”, *Anadolu/Anatolia* 35, ss. 99-118.
- YILDIRIM, Ercüment, “Roma İmparatorluğu’nun Doğu Sınırını Korumak İçin Fırat Nehri Boyunca Kurulan Lejyonlar”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt/Vol.: 13, Sayı/No: 4, ss. 167-182.
- YÜKÇÜ, Süleyman,-ATAĞAN, Gülşah, (2011). “Ortadoğu’da Zaman Tünelinde Ticaret”, *Muhasebe Finans Araştırma Dergisi*, Cilt, Sayı:1, ss. 86-109.

EKLER



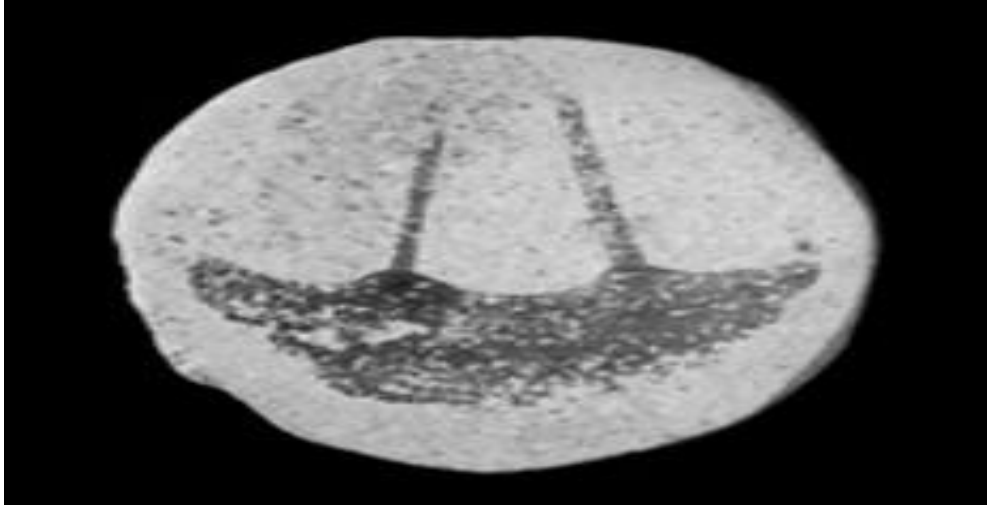
Ek 1. Nil Nehri Havzasının Hidropolitik Tarihi (Orsam Su Araştırmaları Programı, 2011; 1)



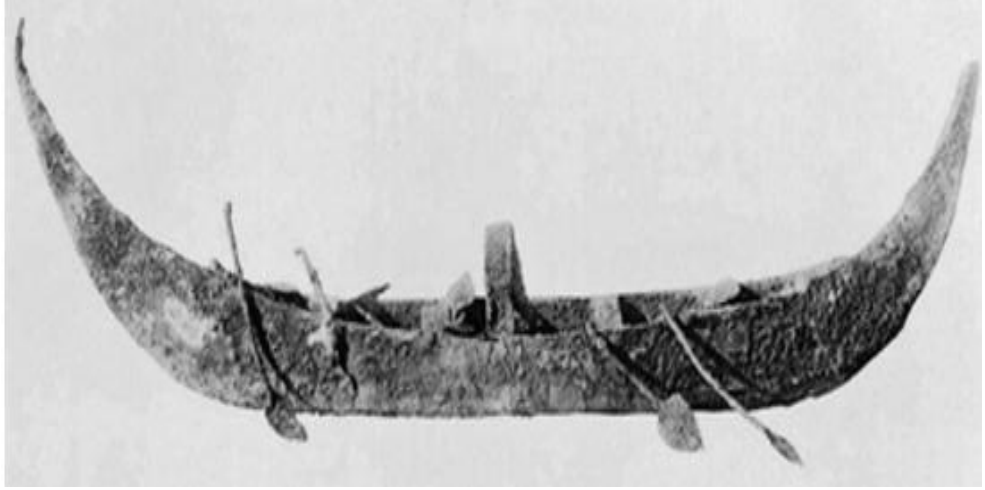
Ek 2. Fırat ve Dicle Havzası,
https://yandex.com.tr/gorsel/search?p=2&text=f%C4%B1rat%20havzas%C4%B1&img_url=http%3A%2F%2Fwww.suyonetimi.gov.tr%2FLibraries%2FResimliHaber%2F01_104.sflb.ashx&pos=61&rpt=simage



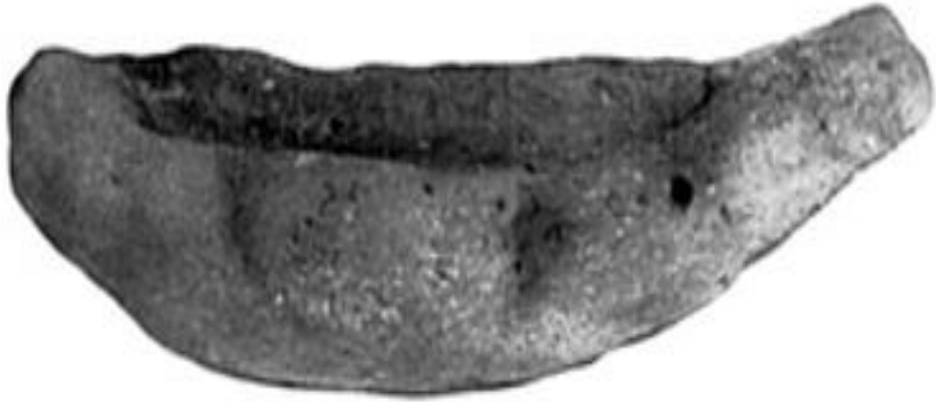
Ek 3. Eridu'da Ubeyd Dönemi'ne ait bir mezarda bulunan yelkenli modeli (H. Ekmen, 2015; 61)



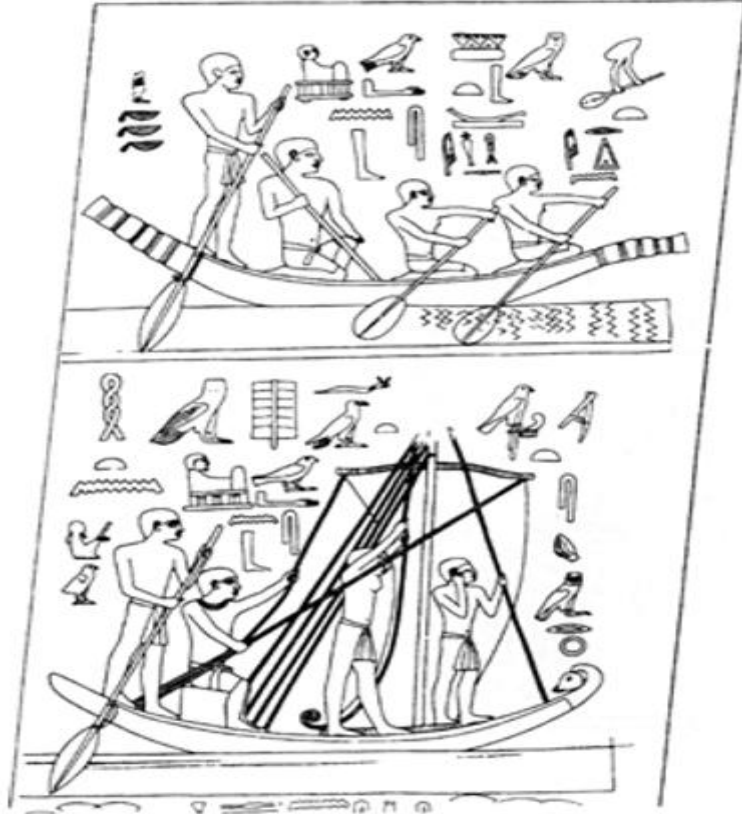
Ek 4. As Sabiyah'ta bulunan yelkenli tasviri (H. Ekmen, 2015; 61)



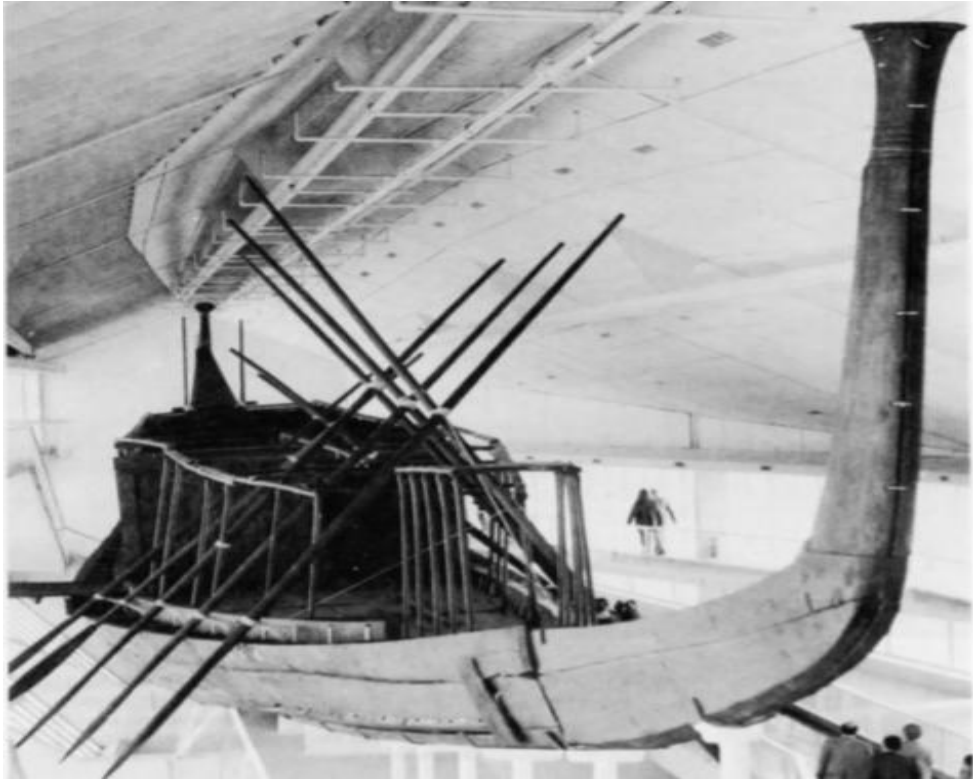
Ek 5. Ur Kral Mezarlığı'nda bulunan tekne modeli. (H. Ekmen, 2015; 61)



Ek 6. Badarian Kültürü'ne ait tekne modeli. (H. Ekmen, 2015; 62)



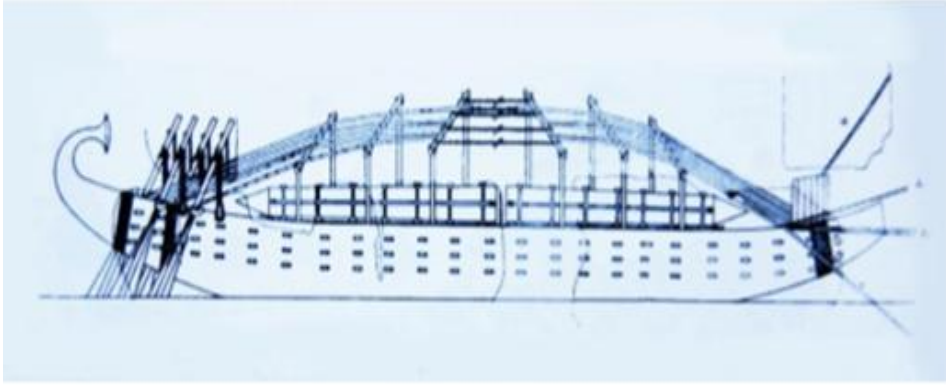
Ek 7. Giza'da Seneb'in mezarından yelkenli ve tekneler (IV. Sülale M.Ö. 2613-2498). (H. Ekmen, 2015; 62)



Ek 8. Khufu (Keops) Piramidinin yakınlarında bulunan gemi. (R. Stadelmann, 1998 ; 13)



Ek 9. Karatepe kuzey kapısı, kabartmalı orthostat, gemi ile gezinti. (H. Ekmen, 2015; 63)



Ek 10. Dayr-el Bahri'deki Hatşepsut'un mezarındaki kabartmanın çizimi. (Ö. Başibüyük, 2014 ; 82)



Ek 11. Eflatunpınar Kaya Anıtı (L. Murat, 2012; 151)



Ek 12 (H. Ekmen, 2015 ; 64)



Ek 13 (H. Ekmen, 2015; 64)



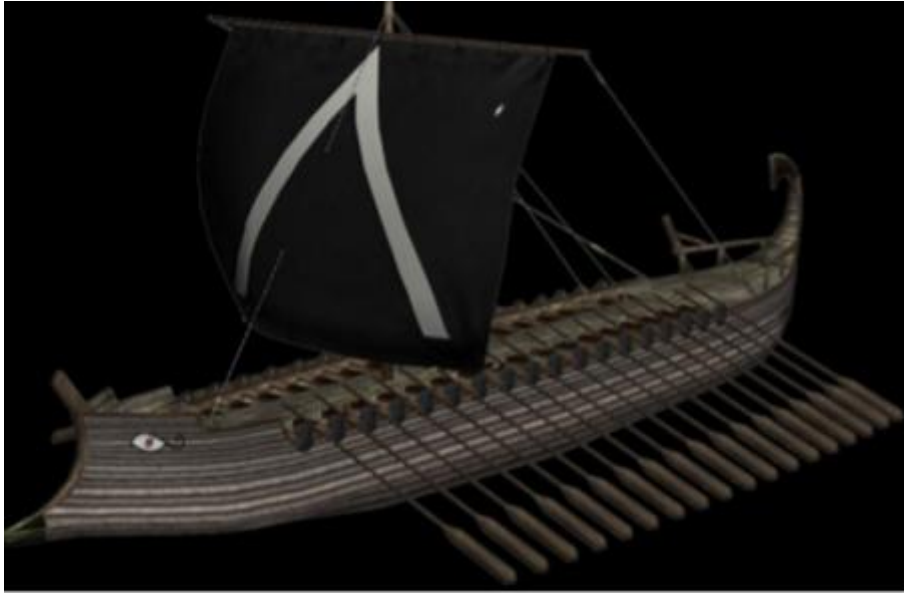
Ek 14 (H. Ekmen, 2015; 64)



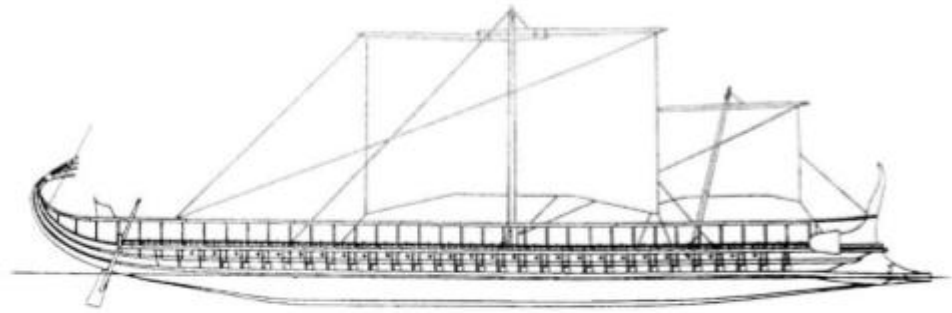
Ek 15. Samsat'ta Orta Asur dönemine ait silindir mühür. Ay tanrısı kayık üzerinde elinde kült objelerini tutarken tasvir edilmiş bir figür (H. Ekmen, 2015; 65).



Ek 16. (H. Ekmen, 2015; 65).



Ek 17. Temsili bir Pentekonter maketi (Ö. Başbüyük, 2014 ; 91)

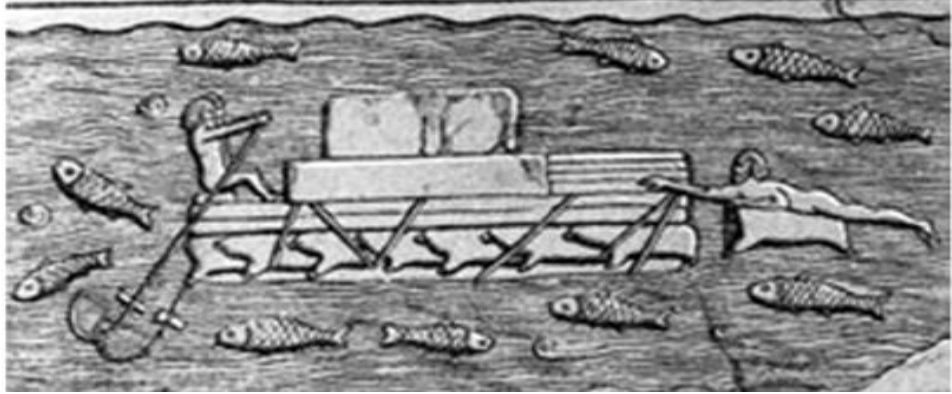


Ek 18. Temsili bir Trirem çizimi (Ö. Başbüyük, 2014 ; 94)

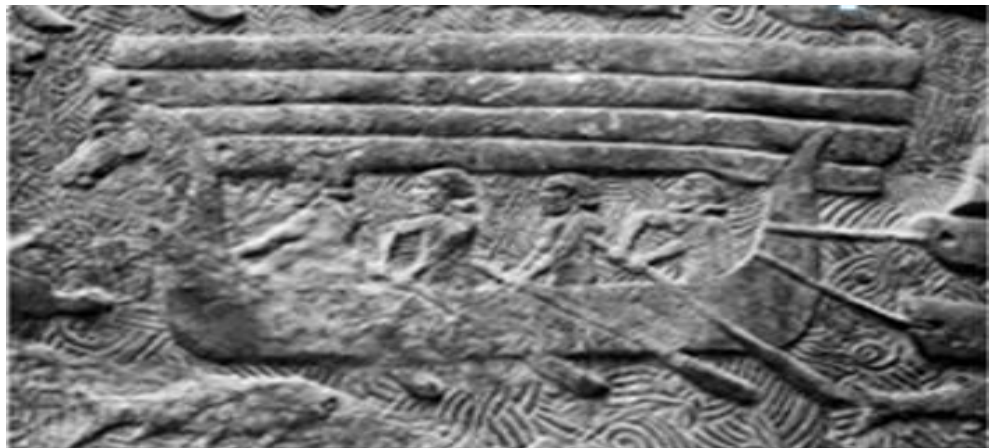
Diğer Ekler:



Ek 19. Doğu Akdeniz'in uydu görüntüsü.



Ek 20. Ninive'de bulunan Yeni Asur Dönemi'ne ait kelek ile taşınan yük. (H. Ekmen 2015; 62)



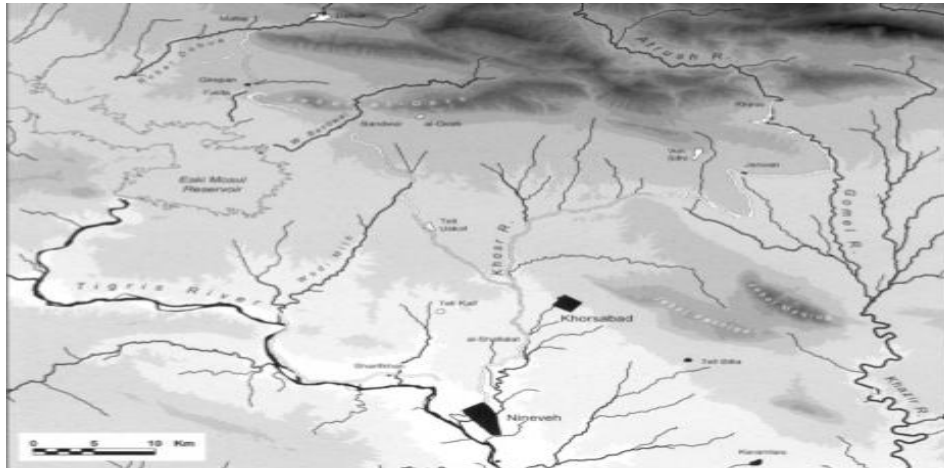
Ek 21. Sargon Dönemi'ne (M.Ö. 722-705) ait sedir ağacı taşıma sahnesi (H. Ekmen 2015; 63)



Ek 22. Geç Tunç Çağı'nda Doğu Akdeniz'de bazı liman kentleri (H. Ekmen 2015; 66)



Ek 22. Eski Asur Dönemine ait bir gemi resmi M.Ö. 1700 (H. H. D. Florioti 2012; 156).



Ek 23. Sanherip'in kanallarını gösteren çizim (H. H. D. Florioti 2012; 157).



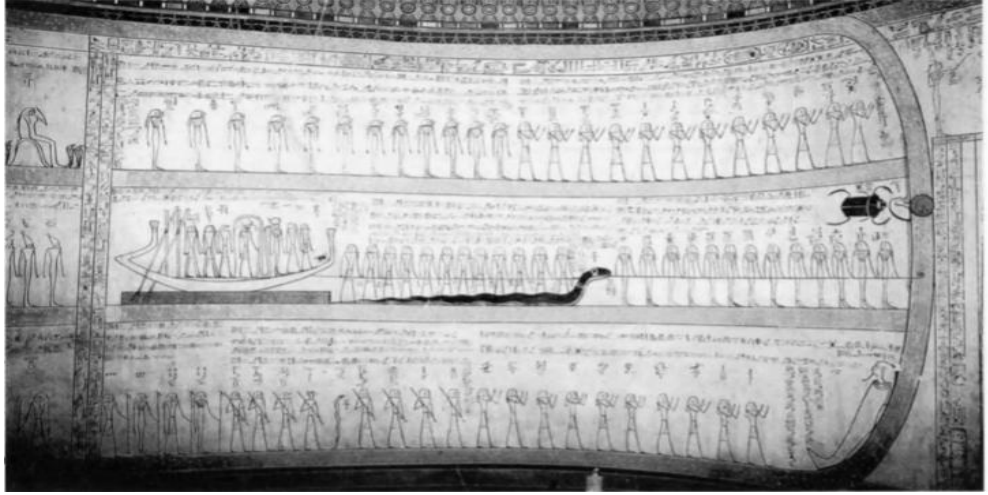
Ek 23. Kaş Sualtı Arkeoparkı (O. Erkurt- S. Paker 2014; 139)



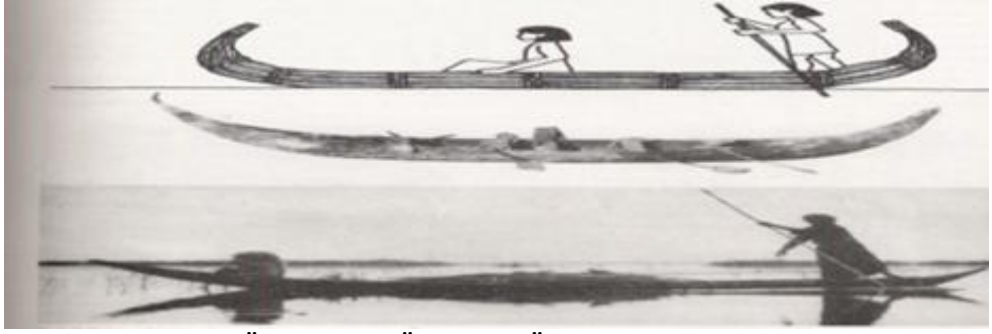
Ek 24. Kaş Sualtı Arkeoparkı (O. Erkurt- S. Paker 2014; 139)



Ek 25. Mısır gemi modeli (R. Stadelmann, 1998; 21)



Ek 26. Mısır duvar resimlerinde gemi betimlemesi (R. Stadelmann, 1998; 25)



Ek 27. M.Ö. 3000, M.Ö. 2000 (Ö. Başibüyük; 2014; 78)



Ek 28. Tunç Çağı'na ait bir ticaret gemisi çizimi (Ö. Başibüyük; 2014; 78)



Ek 29. Kıbrıs'ta ele geçirilen gemi betimlemeli bir amphora. (Ö. Başıbüyük, 2014; 103)



Ek 30. Mısır'da ele geçirilen gemi betimlemeli seramik, (Ö. Başıbüyük, 2014; 99)



Ek 31. Nehirler ve Bölgeler (V. Ünsal, 2012; 224)

ÖZGEÇMİŞ

01.03.1980 tarihinde Diyarbakır'ın Bismil ilçesinde doğdu. İlk, Orta ve Lise öğrenimini Bismil'de (1995) tamamladı. Eğitimine bir süre eğitime ara verdikten sonra 2010 yılında Pamukkale Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde Lisans eğitimine başladı ve 2014 yılında mezun oldu. 2014 yılında Eskiçağ Tarihi Bilim Dalı'nda Yüksek Lisans'a başlayarak, eğitimini 2016 yılında tamamladı.

