



ARCHIVUM ANATOLICUM (ArAn)	13/1	2019	9-42
----------------------------	------	------	------

## ÇİVİ YAZILI BELGELER VE ARKEOLOJİK VERİLERE GÖRE ESKİ BABİL DÖNEMİNDE NEHİR ULAŞIMI\*

*İrfan ALBAYRAK\*\**

ORCID: 0000-0002-0791-9584

*Esmâ ÖZ KİRİŞ\*\*\**

ORCID: 0000-0002-4330-5547

*Hakan EROL\*\*\*\**

ORCID: 0000-0003-0089-1010

### Makale Bilgisi

Başvuru: 01 Mart 2019

Kabul: 25 Mart 2019

### Article Info

Received: March 01, 2019

Accepted: March 25, 2019

“Hammurabi, Tanrı Anu ve Enlil’in koruduğu **“Hammurabi, halkların varlığıdır”** (adlı) kanalı açtırdı. Bol ve sürekli akan suyu Nippur, Eridu, Ur, Larsa ve İsin’e ulaştırdı ve böylece dağılmış Sumer ve Akad’ın (halklarının) yerlerine dönmelerini sağladı” (Klengel, 2001: 159)

\* Bu makale, 2018 Nisan Döneminde başlamış ve hâlen devam eden 217K124 numaralı “Sumerce ve Akadca Metinlerde Fırat ve Dicle Nehirleri (Sosyo-Kültürel Hayata Etkileri)” başlıklı TÜBİTAK 1001 (SOBAG) projesinin bir çıktısıdır. Desteğinden dolayı TÜBİTAK’a teşekkür ederiz.

\*\* Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Eskiçağ Dilleri ve Kültürleri (Sumeroloji) Bölümü, ialbayrak@ankara.edu.tr; irfanalbayrak40@gmail.com

\*\*\* Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, esmao443@gmail.com

\*\*\*\* Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi, Eskiçağ Dilleri ve Kültürleri (Sumeroloji) Bölümü, herol@ankara.edu.tr

### Öz

*Su kaynakları, uygarlık tarihi boyunca yerleşim yerlerinin ve tarım alanlarının seçiminde ve dolayısıyla medeniyetlerin ortaya çıkışında en belirleyici faktörler arasında yer almıştır. İstisnalar olmakla birlikte yeryüzünde eski medeniyetlerin izlerine rastlanılan hemen her bölgede bu tespiti yapmak mümkündür. Denilebilir ki insanoğlu, tarihin en eski devirlerinden itibaren su kaynaklarına yakın yaşamak zorunda kalmıştır. Bu bakımdan medeniyetin doğuşu ve şekillenmesinde ırmak, çay ve dere gibi su kaynaklarının etkisi yadsınamaz. Nitekim Mezopotamya’da Fırat ve Dicle, Mısır’da Nil, Hindistan’da İndus, Altaylarda Obi ve Yenisey gibi eski medeniyet havzalarının uygarlık tarihinde öne çıkmaları bu bağlamda değerlendirilebilir.*

*Eski Mezopotamya’da kara taşımacılığının yanında daha ucuz, kolay ve hızlı olması nedeniyle nehir ve kanal ulaşımı da sıklıkla tercih edilmiştir. Çivi yazılı belgelere göre, nehirler ve kanallar sadece tarlalara su taşıyor aynı zamanda Fırat ve Dicle Nehirleri sayesinde yük dolu gemiler farklı kentlerin limanlarına uğrayabiliyor, böylelikle bölgeler arası mal sevkiyatı daha rahat gerçekleşiyordu. Dolayısıyla suyolları, ticari malların da nakliyesinde büyük kolaylık sağladığı için suyollarının kenarlarında kurulan liman şehirleri daima stratejik öneme sahip olmuştur. Suyolları, askeri ulaşım anlamında da önemliydi çünkü orduların nakliyesi ve her türlü askeri teçhizatın ulaştırılması da nehir ya da kanallar yoluyla gerçekleştirilebiliyordu.*

*Mezopotamya’da ağaç kütüklerine tutunarak başlayan su ulaşımı, sal, bot, kelek, quffa ve at başı formu bot/kayık (hippoi) gibi insan yapımı araçlarla devam etmiştir. Ancak bu tür nehir ulaşım araçları, bir süre sonra uzak bölgelere ya da deniz aşırı ülkelere ticari ürün sevkiyatında gerek hacim gerekse güvenlik ve kullanılabilirlik açısından yetersiz kalmıştır. Bunlar, küçük çaplı ulaşım ve taşımada özellikle kanal ulaşımında kullanılmaya devam etmekle birlikte yerini büyük suların nakliye aracı olan gemilere bırakmıştır.*

*Bu çalışmanın ana malzemelerini oluşturan Mari kraliyet arşivi, Hammurabi ve onun memurlarıyla yazışmalarını içeren bir grup belge ve yine Eski Babil Dönemine tarihlenen İsin ve Larsa krallıklarına ait bazı metinler, bize Mezopotamya’da su yolu ulaşımının detayları hakkında ilginç bilgiler sunmaktadır. Bu belgelere göre, ağaç türleri, tarımsal ve hayvansal ürünler (yağ, deri, yün vb.), canlı hayvanlar, maden türleri, değerli taşlar, kum, zift gibi malzemeler, mutfak eşyaları gibi ticari mallar ve aynı zamanda insan (özellikle asker ve köle) taşımacılığı çoğunlukla gemiler sayesinde yapılmaktaydı.*

*Bu çalışmada, Eski Babil Döneminde nehir ulaşımının önemi ve nasıl gerçekleştiği üzerinde durulacaktır. Suyolu taşımacılığında geminin gerekliliği ve kullanımı çivi yazılı belgeler ışığında ele alınacaktır. Gemi taşımacılığı dışında Eski Babil Dönemine tarihlenen metinlerde geçen bazı diğer nehir araçları da ulaşım ve taşımacılık açısından değerlendirilecektir.*

**Anahtar Kelimeler:** Eski Babil Dönemi, Fırat, Dicle, Nehir Ulaşımı, Kanal Yapımı, Gemi

### **Abstract**

#### **River Transportation in the Old Babylonian Period according to Cuneiform Documents and Archaeological Data**

*The water sources have played one of the most determinant factors in the selection of the settlements and the agricultural lands and therefore, in the emergence of the civilizations throughout history. With some exceptions, this fact is valid for almost all territories of the earth in which the traces of ancient civilizations are visible. We can say that the human being has been obliged to live near the water sources since the oldest ages. In respect to this, it cannot be ignored that the water sources such as rivers, streams, and brooks had an effect on the emergence and the embodiment of the civilizations. Thus, the prominence in the civilization history of the basins of the Euphrates and the Tigris in Mesopotamia, the Nile in Egypt, the Indus River in India and Pakistan, the Obi and the Yenisei Rivers in Altai can be considered in this context.*

*In addition to land transportation, the inhabitants of the Ancient Mesopotamia gave preference often to the river and canal transportation because of its ease and fastness. According to the epigraphical data, the rivers and the canals were not used only for irrigation, but for the transportation of so many things as well. The Euphrates and partially Tigris and some wide canals enabled water transportation especially via boats or ships, which shuttled between the cities of the riverside and the territories in Mesopotamia with their cargos of all kind. Thereby, thanks to waterways' convenience especially for the shipping of the commercial merchandise, the port cities established on the banks of them always had strategic importance. The waterways were also important in the political and military context because the transportation of the workers and troops and all kind of equipment and military supplies could be dispatched via rivers and canals.*

*River transportation in ancient ages is considered to begin by the way of clinging the logs and proceeded with the human-made watercrafts such as raft, boat, kuphar, kelek (a raft of inflated skins),*

*formed in horse-head (hippoi) . This kind of vehicles used in the rivers and the canals failed to satisfy the needs of especially the shipping of commercial goods to the remote regions, in terms of reliability, usability, and capacity. In the course of time, relatively big ships supplanted this kind of vehicles, but those remained in service of small-scale transportation and carriage.*

*The main epigraphical sources of this study, royal archives of Mari, the correspondences of Hammurabi with his officials and the texts belong to the kingdoms of Isin and Larsa in the Old Babylonian Period, provide important and interesting information about details of waterway transportation of Mesopotamia. According to these texts, the ships in the rivers and canals of the region were used to ferry several cargo such as different kind of trees and timbers, agricultural and animal products (wheat, oil, skin, wool etc.), metals and metal utensils, stones, sand, bitumen; houseware, livestock, and also persons (mainly soldiers, workers and slaves).*

*In this article, we will dwell on the importance of the waterway transportation and aspects of its practice in the Old Babylonia Period. The necessity and the use of ships in the waterway transportation shall be studied in the light of the cuneiform texts. Except for the ships, some of the other crafts as waterway transportation attested in the texts dated to the Old Babylonian Period will be discussed in terms of transportation and carriage.*

**Key Words:** *Ancient Babylon Period, Euphrates, Tigris, River Transportation, Dike Construction, Ship*

## Giriş

Mezopotamya'nın<sup>1</sup> hayat kaynağı Dicle ile Fırat Nehirleri, tarihin en eski dönemlerinden günümüze kadar bölgede yaşayan toplulukların gerek yerleşim alanları seçiminde gerekse su yolu taşımacılığında ve ulaşım güzergâhlarının belirlenmesinde kilit rolü üstlenmiştir. Nitekim Fırat Nehri'nin Dicle'ye göre sulama için daha uygun olması, yerleşim yerlerinin Fırat boyunca yoğunlaşmasını sağlamış, kentler ve köyler genellikle Fırat Nehri'nden doğuya uzanan nehir kolları boyunca kurulmuştur. Buna karşın

<sup>1</sup> Mezopotamya'nın topografyası ve yerleşim sistemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Robert McCormick Adams, *Heartland of Cities, Surves of Ancient Settlement and Land Use of the Euphrates*, (Chicago: The Universtiy of Chicago, 1926); Tony James Wilkinson, *Archaeological Landcapes of the Near East*, (Arizona: The Univesity of Arizona, 2003).

Bağdat'ın aşağısında kalan Dicle boyunca pek az kent yerleşimine rastlanmaktadır.<sup>2</sup>

Frangipane'nin verdiği bilgiye göre, Fırat ve Dicle'nin Şattülarap'ta birleşip burada oluşturduğu delta, güney kesiminde sazlık ve bataklığa dönüşür. Bu bataklığa dönüşmenin nedeni, Dicle ve Fırat Nehirlerinin söz konusu bölgede su rezervindeki düzensizlikle açıklanmaktadır. Frangipane, Körfez kıyısının değişkenliğine de değinmiş ve şöyle devam etmiştir: “Ubeyd döneminden (V. Binyıl) önceki binyıllarda buraların deniz suları altında kaldığı ve kıyı çizgisinin çok gerilediği anlaşılmaktadır. Bunu, deltanın yeni bir ilerleyişi izlemektedir. Bu bölgenin uzun süre yer yer sazlık ve bataklık olarak kaldığı düşünülmektedir. Bu su bolluğu ve onun getirdiği sulama kolaylığı toprak bolluğuyla da birleşince, toprağın pek verimli olmamasına ve tuz oranında artış sorunu bulunmasına rağmen alüvyonlu ovayı özellikle tahıl tarımı bölgesi haline getirmiştir”.<sup>3</sup>

Aşağı Mezopotamya ovası yaygın sulama sistemlerinin kurulmasına çok uygundu. Fırat'tan açılan, bugün bile rastlayabildiğimiz kanalların izleri<sup>4</sup> Babil Ülkesindeki ovaların, suyun kolayca tarlalara aktarılabilirdiği sayısız kanallarla kaplandığını göstermektedir. Sulamaya dayanan tarım, Babil memleketi dışında bazı korunmuş nehir boylarında ya da çukur alanlarda yapılabilse de ağırlık merkezi Orta ve Güney Mezopotamya'dır. Burada ulaşılan yüksek ürün düzeyi ve tarımsal üretimin sürekliliği Babil coğrafi bölgesini, Ön Asya'nın en önemli tarım merkezi yapmıştır.<sup>5</sup>

Yapılan araştırmalar, Basra Körfezindeki su düzeyinin iklim değişimlerinden önce yüksek olduğunu göstermiştir. Öyle ki Aşağı Mezopotamya'nın en güneyine düşen geniş bölgeler sular altındaydı. Bir yandan da ırmaklar öylesine bol su getirirdi ki, mevsiminde alüvyonlu ovaların geri kalan kesiminin büyük bölümünü su basardı.<sup>6</sup> Fırat ve Dicle'nin akış yönünün her zaman aynı akmadığı bilindiğine göre ani ve zaman zaman meydana gelen sel baskınları şaşırtıcı değildir. Özellikle

<sup>2</sup> Amélie Kuhrt, *Eski Çağ'da Yakındoğu (M.Ö. 3000-330)*, Cilt. 1, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2010), 25.

<sup>3</sup> Marcella Frangipane, *Yakındoğu'da Devletin Doğuşu, Mezopotamya ve Çevresinde Güçlü Aile Yönetimlerinin Devlet Çarkına Dönüşmesi*, (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002), 36-39.

<sup>4</sup> Özellikle Yeni Asur Dönemi krallarına ait kanal haritaları bunu çok açık göstermektedir. (bkz. George Fletcher Bass, “Sea and River Craft in the Ancient Near East”, Jack M. Sasson (ed.) *Civilizations of the Ancient Near East*, Vol. 3, (New York: Charles Scribner's Sons 1995), 1421.

<sup>5</sup> Horst Klengel, *Kral Hammurabi ve Babil Günlüğü*, (İstanbul: Telos Yayıncılık, 2001), 27.

<sup>6</sup> Hans Jörg Nissen, *Ana Hatlarıyla Mezopotamya, Yakındoğu Arkeolojisinin İlk Dönemleri (M.Ö. 9000-2000)*, (İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2004), 69.

Hammurabi döneminde bölgede yoğun su baskınlarının olduğu ve bunu önlemek için kralın birtakım önlemler aldığı metinlere yansımıştır. Mesela, Hammurabi'nin 43. yılına ait bir belgeye göre, Sippar (modern Tel Abu Habbah) kentinde meydana gelen su taşkını sonucu, kasaba ve civar bölgelerdeki halkları korumak adına setler yapılmıştır. Nitekim bu setler ve kanalların arkeolojik kalıntıları da mevcuttur.<sup>7</sup>

Hammurabi ile çağdaş Mari kralı Zimri-Lim (M.Ö. 1779-1757) dönemine tarihlenen yaklaşık 25 mektup, Fırat ve Habur'un taşkınlarından ve civar yerleşimlere verdiği zararlardan bahseder.<sup>8</sup> Yine bu mektuplardan<sup>9</sup> öğrendiğimize göre bir gün, arka arkaya yağın şiddetli yağmurdan sonra nehirlerin taşabileceği tahmin edildiğinden bölgedeki setler, ziftle yukarıdan aşağıya sağlamlaştırılmıştır.<sup>10</sup> Bu sel taşkını sırasında derelerin dolduğu ve sarayın etrafındaki tarlaları su bastığı, köprüler dâhil etraftaki pek çok yapının zarar gördüğü, bu zararın telafisi için de 2000 işçinin görev aldığı da Zimri-Lim dönemine ait bu mektuplardan öğrenilmektedir.<sup>11</sup> Yine bu mektuplardan birinde, Dicle'nin kollarından Habur Nehri'nin 2 metre yükseldiği, setleri yıktığı ve bu yıkımdan sonra kanalların ve setlerin tamiri için pek çok işçiye ihtiyaç olduğundan bahsedilmektedir.<sup>12</sup> Anlaşılan nehirlerin yatak değiştirmesinin yıkıcı etkileri sonucunda, nehir veya kanal

<sup>7</sup> Steven W. Cole ve Hermann Gasche, "Second and First Millenium BC Rivers in Northern Babylonia", Léon De Meyer ve Hermann Gasche (ed.) *Mesopotamian History and Environment, Series II, Memories V, Changing Watercourses in Babylonia, Towards a Reconstruction of the Ancient Environment in Lower Mesopotamia*, Vol. 1, (Belgium: University of Ghent and the Oriental Institute of the University of Chicago, 1998), 7.

<sup>8</sup> Cole ve Gasche, "Rivers in Northern Babylonia", 9.

<sup>9</sup> ARM 6, 1: "Beyime söyle, kölen Bahdi-Lim şöyle (söyler): İddin-Dagan'ın oğlu dün buraya geldi, onun haberini işittim ve bende gittim ve onu beyime gönderdim. Bendin bulunduğu yere vardım, bent sağlamdır. (Su), beyimin yaptığı taş bendin savağı(ndan) beş karış (yükseklikten) akıyor. (...) Bent iyi durumdadır. Köprüünün altındaki orta bendin alt kısmının kaplamasını su aşındırdı (ve bu yüzden köprüünün bir kısmı) yarım kamış (ölçüsünde) çöktü. Taş bendi böldüm ve bendin ortasındaki su azaldı. Bendin (zarar gören) yan kaplamalarına el atılmıştır (tamir edilmiştir). Endişelenecek bir şey yoktur. (Her şey) iyidir. Beyimin yaptığı taş bent sağlamdır. Beyim hiçbir şey için endişelenmesin." (Jean-Robert Kupper, *Correspondance De Bahdi-Lim*, (Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1953), 10-12); ARM 6, 4: "Beyime söyle kölen Bahdi-Lim şöyle (söyler): İGİ.KUR'un tarlaları aşağısında kalan ve vadi (taşmasına karşı) yapılan kamıştan barajı, Haqa vadisi akmaya başladığında açtılar. (suyu serbest bıraktılar) Su çoktur (kontrol edilmesi zordur) .... barajın tamamı dolduğu için onlar savağı 4 kamış genişletmek zorunda kaldılar. İşçileri aldım ve İGİ.KUR'a gittim. O savağı kapattım ve suyu serbest bıraktım. Bu mektubu beyime İGİ.KUR'dan gönderdim ve ben Mari'ye, sarayımın hasadını paylaştırmaya gidiyorum. (Kupper, *Correspondance De Bahdi-Lim*, 14-15).

<sup>10</sup> Cole ve Gasche, "Rivers in Northern Babylonia", 9.

<sup>11</sup> Cole ve Gasche, "Rivers in Northern Babylonia" 9.

<sup>12</sup> Cole ve Gasche, "Rivers in Northern Babylonia", 9.

kıyılarına yakın bölgelerde yaşayan insanlar evsiz kalmış, bu civarlardaki tarlalar ve bahçeler kullanılamaz hale gelmiştir. Nitekim M.Ö. 1820 yılında Fırat'ın akış yönü değişince, Hille kentinin (Eski Babil yakınlarında) yaklaşık 40 bin sakini evlerini terk etmek zorunda kalmıştır.<sup>13</sup>

Mezopotamya'da kara taşımacılığı ile birlikte daha ucuz, kolay ve hızlı olması nedeniyle nehirlerden de faydalanılmış, nehir yatağının geçit vermediği yerlerde kanallar yapılmıştır. Babil kenti, Fırat ve Dicle'nin birbirine en yakın aktığı noktada bulunduğu için bu bölgede kanalların yapımı zorunlu olmuştur. Su akışını yeniden yönlendirmek için yapılan kanallar sadece tarlalara su taşımıyordu. Bu kanallar sayesinde yük dolu gemiler farklı kentlerin limanlarına gidebiliyordu. Aynı şekilde kanallar, ticarete ulaşım güzergâhı olarak kullanılıyor, yerleşimler kanallara yakın yerlerde kuruluyordu. Suyolları, askerî ulaşım anlamında da önemliydi çünkü orduların nakliyesi ve her türlü askerî teçhizatlar da nehir ya da kanallar yoluyla gerçekleşiyordu.

Kanal yapımı Mezopotamya'da kralların en önemli görevleri arasındaydı. Çünkü halkın su ihtiyacını karşılamak, tarlalara su ulaştırmak, çevre bölgelerle yapılan ticarete ürün akışını sağlamak önemliydi. Özellikle Fırat Nehri, Babil'in diğer Yakınoğu kentleriyle ticari ilişkilerinde kilit noktası olmuştur çünkü Fırat Nehri ve nehirden açılan kanallar aracılığıyla bölge ticareti gelişmiştir. Yukarıda söz ettiğimiz üzere Babil kenti ve çevresinin topografik yapısı bilhassa burada kanal yapımını ayrıca önemli kılmıştır. Öyle ki başta Hammurabi olmak üzere Rim-Sîn ve Sîn-iddinam'a ait, Eski Babil Dönemine tarihlenen pek çok mektupta krallar, Fırat ve Dicle'den açtırdıkları kanallarla övünmekte ve bu yetkiyi tanrılardan aldıklarını dile getirmektedirler. Bu tür imar faaliyetlerinin anlatıldığı mektuplarda kanallarla ilgili ayrıntılı bilgiler bulmak mümkündür. Örneğin, Hammurabi dönemine tarihlenen bir belgede kralın, Anu ve Enlil'in isteği ile "*Hammurabi, halkların varlığıdır*" isimli kanalı açtırdığı, suyu Nippur, Eridu, Ur, Larsa ve İsin gibi hâkimiyeti alanındaki çok geniş bir bölgeye ulaştırdığı ve bu imar faaliyeti ile övündüğü anlaşılmaktadır. Metindeki ifadeler şöyledir: "*Hammurabi, Tanrı Anu ve Enlil'in koruduğu Hammurabi, halkların varlığıdır*" (adlı) kanalı açtırdı. Bol ve sürekli akan suyu Nippur, Eridu, Ur, Larsa ve İsin'e ulaştırdı ve böylece dağılmış Sumer ve Akad'ın (halklarının) yerlerine dönmelerini sağladı."<sup>14</sup> Belgedeki "*Dağılmış Sumer ve Akad'ın (halklarının) yerlerine dönmelerini sağladı*" cümlesi ise kanal yapımının, yerleşim alanlarının belirlenmesindeki rolünü

<sup>13</sup> Klengel, *Kral Hammurabi*, 159.

<sup>14</sup> Klengel, *Kral Hammurabi*, 159.

göstermesi açısından kayda değerdir. Bu cümleden anlaşılana o ki, suyun ulaşmadığı yerlerde ikamet eden insanlar susuzluk probleminden dolayı evlerini terk etmek zorunda kalmışlardır. Hammurabi de kendi adıyla açtığı bu kanal sayesinde, suyu en uzak yerleşimlere kadar taşıdığını ve bu halkların tekrar evlerine dönmelerini sağladığını anlatmaktadır.

Hammurabi dönemine ait bir başka belgede de ani ve güçlü bir sel baskını sonucu Sippar'daki bir tapınağın duvarının yıkıldığı ve tarlaların zarar gördüğü anlatılmaktadır. Tarlaları kurtarmak için bir hendek kazıldığından ve tapınağın da yeniden onarıldığından bahsedilmektedir. Metnin ilerleyen satırlarından öğrendiğimize göre Hammurabi, “Aya-hegal” adlı bir kanalı da halkının hizmetine sunmuştur. Metnin ilgili satırları şöyledir: Met. No: 1: *“Hammurabi, güçlü kral, Babil kralı, Tanrı Utu, benim kralım .....duğunda ben, konuşulan sözleri dinleyen... (Tanrı) neşeli bir şekilde benimle konuştu ve ....'yı genişletmek için beni yetkili kıldı. O sıralarda (yiyecek miktarını) artırmak için sular altında kalmış tarla içinde bir set yığdım (ve) onun üzerinde bir hendek kazdım ve onun üzerinde tapınağın duvarını inşa ettim. Aya-hegal kanalını kazdım ve onun içine bol su döktüm....”*<sup>15</sup>

Eski Babil Dönemine tarihlenen Larsa kralı Rim-Sîn'e ait bir metinde de kral, tanrıların ona bol su bağışladığından, bu vesile ile Fırat ve Dicle Nehirlerinin sularından “Mami-Şarrat” ve “Tuqmat-Erra” adlı iki kanal kazırdığından ve tarlaların bu sayede sulanabildiğinden bahsetmektedir. Kralın icraatları bunlarla da sınırlı değildir. Metnin devamında Rim-Sîn'in iki büyük baraj yaptırdığı ve barajların çevresinde adeta bir peyzaj çalışması gerçekleştirdiği anlatılmaktadır. Met. No: 3: *“..... Onlar (tanrılar) bitmez tükenmez su ile bereket saltanatı başladılar. Daima akan su, halkın payı, eski zamanlardan beri Fırat ve Dicle'nin getirdiği ve hiç tükenmeyen su Mami-Şarrat kanalı; halkın refahının (kaynağı olan) kanal; suyu Fırat ve Dicle Nehirlerinden gelen (kanal), onun (suyunun) yarısını alan ve denize döken (kanal). .... Yüce dağ Tanrı Enlil, Sumer ve Akad memleketlerine bolluk suyunu getirmem; onun (memleketin) engin tarlalarında tahıl yetiştirilebilmesi; onun koruluklarında, meyve bahçelerinde [ve ...]'da hurma şurubu ve şarap üretilebilmesi; onun bataklıklarında bol bol balık ve kuşun üreyebilmesi için bu kanalı kazmam (konusunda) bana büyük yetki verdi. .... Sonra benim kalbim .... ben....., ülkenin bereket kanalı (olan) Mami-Şarrat kanalı boyunca o [kanalı] açtım.... Akıllıca ayinleri yaptım. .... Tanrı Enlil'in bana çobanlık etme görevini verdiği, Aşağı ve Yukarı Ülkelerin pek çok halkını büyük gücüm sayesinde birleştirdim. İşleri*

<sup>15</sup> Douglas Frayne, *Old Babylonian Period (2003-1595 BC), The Royal Inscriptions of Mesopotamia Early Periods*, Vol. 4, (Toronto: University of Toronto, 1990), 332-333.



*tamamlattım. (Kanalın) bir dağ gibi (yüksek) iki setini inşa ettim ve onları tam bir ihtişamla doldurdum. Onun girişine bol su koydum ve onun haznesini doldurdum. Onların kıyıları boyunca görkemli bitkilerin bol bol yetişmesini sağladım. Bu kanala Tuqmat-Erra adını verdim. Fırat ve Dicle'nin daimi suyunu eski haline kavuşturdum.*<sup>16</sup>

Larsa kralı Sîn-iddinam dönemine ait bir metinde de kral, Larsa için ve ülkesindeki tarım arazilerinin sulanması amacıyla Dicle'yi kazdırarak bir kanal açtırmıştır. Bu kanalın açılmasında tanrıların desteğini aldığını ve bu görevi yerine getirdiği için tanrılar tarafından geleceğinin iyi olacağını işaretlerinin verildiğini söylemektedir. Metnin ilgili satırları şöyledir: Met. No: 15: “...Zaferim vesilesiyle Tanrı Utu'nun bolluk nehri Dicle'yi (onun tabanını?) görkemli şekilde kazdım. Onun ağzını benim seçimimin (ülkemin) sınırı olan sınır ile birleştirdim ve onun mükemmel (akışını) benim ülkem Larsa için bitmez tükenmez bolluk (ve) sürekli su sağlasın (diye) bir bataklığa doğru yönlendirdim.....”<sup>17</sup>

Klengel'in verdiği bilgiye göre, Babil Ülkesinde yağmurun az olması ve özellikle de Güney Mezopotamya'daki düzey farklılıklarının çok düşük olması nedeniyle tuzlar yeterince sürüklenip götürülemezdi. Güney Mezopotamya'da yeraltı su düzeyinin çok yüksek olması sonucunda, taşkınlardan sonra yeraltı suları kılcal etkiyle yukarı çekilmekte ve tuzları yeniden yüzeye çıkarmaktaydı. Ayrıca nehirlerde ve kanallardaki çökelmeler, nehir ya da kanal yataklarında su düzeyinin sürekli yükselme tehlikesine yol açıyordu ki bu, yalnızca sulamayı bozmakla kalmıyor aynı zamanda çevrenin yer altı su düzeyini de yükseltiyordu. Bu nedenle, nehir ve kanallardaki boşaltma çalışmalarının gerek Eski Babil mektuplarında gerekse yasal düzenlemelerde önemli bir yer tutması hiç de rastlantı değildir.<sup>18</sup> Gerçekten de Mezopotamya'da kanalların kazılması, diplerdeki çökeltilerin temizlenmesi, kanalların denetimi ve onarımı yoğun bir iş gücü gerektiriyordu. Başta Hammurabi dönemi mektupları olmak üzere Larsa ve İsin krallarına ait pek çok belge, kanal yapımına ilişkin zengin bilgiler içermektedir. Hammurabi, memuru Şamaş-hāzir ile yazıştığı bir başka mektubunda, yaptırdığı Gabum adlı kanalın denetlenmesi için oraya yetkili kişilerin gitmesini ve kendisine bilgi verilmesini istemektedir. NBC 5293: “Şamaş-hāzir'e söyle, Hammurabi şöyle söyler: İnūh-samar ve Şamaş-muşallim'e yazdım. Onlar, Gabum kanalına gidecek ve benim için Gabum kanalından çıkarılacak toprağı (mili) denetleyecekler. Benim bu tabletimi

<sup>16</sup> Frayne, *Old Babylonian Period*, 292-293.

<sup>17</sup> Frayne, *Old Babylonian Period*, 160.

<sup>18</sup> Klengel, *Kral Hammurabi*, 29.

*gördüğünde Gabum kanalına, İnūh-samar ve Šamaš-mušallim'e git ve gideceğin yere ulaştığında sulama bölgesinin üyeleri olan şehrin yaşlıları ileride dursunlar (hazır bulunsunlar). Tanrının silahı ile Gabum kanalından çıkarılması uygun olan toprağın (miktarını) belirle.*"<sup>19</sup>

Sîn-iddinam'a gönderilen bir mektupta da şöyle denilmektedir: "Damanum kanalı kıyısında tarlaları olan kişileri, Damanum kanalını kazmaları/çamur ve bitkilerden arındırmaları için topla. Bu ayın içinde Damanum kanalını kazmayı bitirmeleri gerekiyor. Larsa ile Ur arasında Fırat'tan çamurun temizlenmesi gerekiyordu. Aynı işlem, Uruk'a giden ve çamur çökmesi nedeniyle artık büyükçe yük gemilerinin geçemediği bir kanalda da yapılacak. O kanaldaki iş çok büyük değildir. Emrindeki adamlarla bu, yalnızca 3 günlük bir çalışma gerektirir. Benim bu tabletimi görür görmez emrindeki adamlarla 3 üç gün içinde Uruk kanalını kaz!"<sup>20</sup>

Kanalların tıkanmaması, suyun daha verimli kullanılması, gemilerin rahat hareket edebilmesi, halka ve tarlalara kaliteli temiz su ulaştırılması amacıyla kanalların temizlenmesi zorunluydu. Bu metne göre, Damanum kanalının temizliği, kanalın yanında tarlası olan kişilerin iş gücü ile gerçekleştiriliyordu. Kanalın Fırat'tan açıldığı ve suyun Larsa ve Ur gibi birkaç kent kenarından akarak gittiği anlaşılmaktadır. Yine metinden öğrendiğimize göre Damanum kanalı dışında, metinde adı kayıtlı olmayan ama Uruk kentinden geçtiği anlaşılan bir başka kanal daha vardır. O kanalın da acilen bakımının yapılması isteniyor çünkü bu kanalın büyük yük gemilerinin geçtiği bir kanal olduğu ve kanaldaki çamur çökmesi nedeniyle gemilerin geçemediği anlatılmaktadır.

Rim-Sîn dönemine ait bir belgeden de, Mezopotamya'da yapım aşamasında olan bir kanalın genişlik ve uzunluk gibi belli ölçülerini de öğrenebiliyoruz. Larsa kralı Rim-Sîn, kazılan kanalın özelliklerini şu şekilde veriyor: "50 km uzunluğunda, temel 4.2 m genişliğinde, yüzey genişliği 7 m olmalıdır. Larsa'dan Ur'a kadar kazılmalıdır. 6 gün çalışmak, dibini temizlemek için 1925 erkek işçi, kanalı kazmak için de 6 gün için 1555 ile 4150 arası erkek işçi gerekliydi."<sup>21</sup>

Bu belgede, sayıları 1000'lerle ifade edilen işçilerden söz edilmesi kanal kazma işinin kolay olmadığını ve yoğun insan gücü gerektirdiğinin kanıtıdır. Bu işçilerin ne kadarı köle ne kadarı yukarıda bahsettiğimiz

<sup>19</sup> Marten Stol, *Letters From Yale, Transliteration and Translated* (Leiden: E.J.Brill, 1981), 124-125.

<sup>20</sup> Klengel, *Kral Hammurabi*, 160-161.

<sup>21</sup> Wilkinson, *Archaeological Landscapes*, 98.

Damanum kanalının kazılmasında çalışanlar örneğinde olduğu gibi kanal kıyısında tarlası bulunan sıradan halktı bilemiyoruz.

Eski Babil Dönemine tarihlenen belgelerin nehir ve kanal ulaşımı, nehir ticareti ve kralların imar faaliyetlerinin kaydedilmesi açısından zengin içerikli olduğunu söyleyebiliriz. Nitekim RFH 8 numaralı belgeden de Dicle nehrinin dibinin kazılmasında görevlendirilen işçilere ödenecek ücreti öğreniyoruz. Ayrıca, Mezopotamya'da önemli olayların o yıla isim olarak verilmesi geleneğine istinaden, nehrin kazıldığı yıla “*Dicle'nin kazıldığı yıl*” adının verildiği metinde kayıtlıdır. Metnin ilgili satırları şöyledir: “*412 işçi, 12 ustabaşı, adam başına 10 mina onların ücreti, 70 talent 20 minadır. (Bu), Dicle Nehri'nin kazılmasının karşılığıdır (ücretidir). Yakunum onu yeni sarayında kabul etti. Onları Warad-Nippur kiraladı. Yıl, Dicle'nin kazıldığı ve Šamaş tapınağına yüce altın sembolünün getirildiği yıl.*”<sup>22</sup>

### **En Eski Devirlerden Yeni Asur Devri Sonuna Kadar Mezopotamya'da Nehir Ulaşımında Kullanılan Araçlara Tarihsel Bir Bakış**

En eski zamanlarda insanoğlu, kollarının altına aldıkları kütüklerle kıyı boyu sürüklenerek, geniş ağızlı küplerin üzerine yatarak ya da şişirilmiş koyun ve keçi postları (kelek) kullanarak nehir yolculuğu yapmış veya karşı kıyılara geçmişlerdir. Bu araçlar, su taşımacılığının ilk örnekleridir ve hiç kuşkusuz göl ve nehir kıyılarında yaşayan ilkel halklar tarafından kullanılmıştır.<sup>23</sup> Bir süre sonra bu tür araçlar su ulaşımı için ihtiyacı karşılamamaya başlamış ve insanlar nehir ulaşımından daha etkili şekilde yararlanma, hatta açık denizlere açılma arayışına girmişlerdir. Bu yönde ilk adım, söz konusu gereksinimleri tam anlamıyla karşılayan ve birden fazla kişiyi taşıyabilen sallarm yapımı olmuştur.<sup>24</sup> Sallar, nehir ulaşımında sadece yük taşıma amaçlı değil aynı zamanda insan taşımacılığında da kullanılmıştır.

Anadolu'daki yüksek yağış rejimi nedeniyle zaman zaman Fırat'ın yatağında değişimler olduğu ve bunun neticesinde de ani sel baskınları oluştuğu bilinmektedir. Böyle beklenmedik sel baskınlarının üstesinden

<sup>22</sup> Theophile James Meek, “Old Babylonian Business and Legal Documents (The RFH Collection)”, *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, Vol. 3, No. 3, (1917): 207-208.

<sup>23</sup> Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, (Ankara: Homer Kitabevi, 2002), 1. Ayrıca bkz. Lionel Casson, *Illustrated History of Ships and Boats*, (California: Doubladey & Company, 1964), 11-12.

<sup>24</sup> Casson, *Antik Çağda Denizcilik*, 1.

gelmek için sallar değil tabanı düz botların kullanıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin, Ur tabletleri, sel baskını sonucunda buğday yüklü bir botu çekmek için günlerce çalışan işçilerden bahsetmektedir.<sup>25</sup> Bir başka Sumer tabletleri, 6 gün boyunca hurma yüklü bir botu çeken 40 köle kadından söz eder.<sup>26</sup> Daha geç dönemlerde de bu tabanı düz botların kullanıldığı bilinmektedir.

Bot ya da kayıklar muhtemelen Mezopotamya'nın prehistorik devirlerinden itibaren kullanılıyordu. Ancak kilden yapılmış bot modelleri ilk kez Ubeyd döneminde görülmeye başlar. Su taşımacılığına ilişkin en erken kanıt, Eridu'da bir Ubeyt mezarında bulunmuş 4000 yıllarına tarihlenen pişmiş kilden tekne/sandal modelidir (Res. 1). Modelin bir yelkenli olarak yapıldığı, direk yuvasından ve yelken bağlama deliklerinden anlaşılmaktadır.<sup>27</sup> Uruk veya Cemdet Nasr Döneminden olması muhtemel bir silindir mühür üzerindeki av sahnesinde de (Res. 2) bot benzeri bir taşıtın üstünde, adamlardan birinin elinde mızrağa benzer bir aletle hayvanı avladığı, diğer adamın da kürekle botu çektiği görülmektedir.<sup>28</sup>

Bot örneklerine ilişkin daha sonraki dönemlere ait arkeolojik malzemeler arasında, Eski Babil Döneminin sonlarına tarihlendiği düşünülen, av sahnesinin tasvir edildiği bir silindir mühür (Res. 3) ve yine çoğunlukla domuz avının betimlendiği beş terra-cotta levha (Res. 4-8) önemli bir grubu oluşturmaktadır. Bu levhalar tapınaklarda bulunmuştur ve konu olarak ritüellere işaret ettiği düşünülmektedir.<sup>29</sup>

Graeve'ye göre, Eski Babil Dönemine ait bot veya kayık modelleri çoğunlukla kilden yapılmıştır ve düz bir tabana sahiptir. Baş ve arkası eşit yükseklikte ve arka tarafı içe kavislidir.<sup>30</sup> Gerçekten de terra-cotta levhalara ve silindir mühürlere baktığımızda, bot/kayık modellerinin Graeve'nin tanımına uyduğu anlaşılmaktadır.

Bot yapımıyla ilgili ise ne yazık ki belgelerde açık kanıtlar yoktur. Sadece bazı tabletlerde botların birtakım parçaları ve bazı aletlerin giriş çıkış noktaları hakkında dolaylı bilgiler yer almaktadır.<sup>31</sup>

<sup>25</sup> K. Toueir, "Traveling Settlements Along The Euphrates", *Les Annales Archeologiques Arabes Syriennes* 33/1, (1983): 217.

<sup>26</sup> Toueir, "Traveling Settlements Along The Euphrates", 27.

<sup>27</sup> Michaiel Roaf, *Mezopotamya ve Eski Yakındoğu*, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1996), 122.

<sup>28</sup> Marie-Christine Graeve, *The Ships of the Ancient Near East (c. 2000-500 B.C.)*, (Belgium: Orientalia Lovaniensia Analecta 7, 1981), 108.

<sup>29</sup> Graeve, *The Ships*, 22.

<sup>30</sup> Graeve, *The Ships*, 28.

<sup>31</sup> Bass, "Sea and River Craft in the Ancient Near East", 1422.

Mezopotamya coğrafyasının bölge halkına sunduğu bol kilden dolayı nehir ulaşımında kullanılacak araçların modellemelerinin çoğunlukla kil kullanılarak yapıldığı anlaşılmaktadır. Bilinenden farklı olarak, Ur Dönemine ait bir kral mezarında gümüşten yapılmış bir sandal modeline rastlanmıştır.<sup>32</sup> (Res. 9)

Ağaç kütükleri, sallar ve tabanı düz botlarla birlikte Mezopotamya tarihinde kullanılan bir başka nehir aracı keleklerdir (Res. 10). İlk zamanlarda keleklerin (Akadca *kalakku*) yapımında hayvan derisinin 3 bacağı sıkıca bağlanırdı, daha sonraki zamanlarda (M.Ö. 700 yılları) daha büyük deriler kullanıldığı için hayvanın 4 bacağının da bağlanarak yapıldığı bilinmektedir.<sup>33</sup> Kelekler, genellikle dağlık suyollarında, kısa mesafeler ya da karşıdan karşıya geçmek için kullanılmıştır.<sup>34</sup> Bu ulaşım araçlarına yüklenen malzemeler, istenilen noktaya vardığında keleklerin ahşaptan temeli yani alt kısmı çıkarılıp satılırdı ve hayvanın şişirilmiş derisi de eşeklerin sırtında geri gönderilirdi.<sup>35</sup> Kelekler, Asur Devleti zamanında sıkça kullanılmıştır. Öyle ki, Asur kralı Şamşi-Adad zamanında kelekler, bir

<sup>32</sup> Roaf, *Mezopotamya*, 122.

<sup>33</sup> Bass, "Sea and River Craft in the Ancient Near East", 1421.

<sup>34</sup> Graeve, *The Ships*, 79. Kelekler, sonraki devirlerde de hatta yakın tarihlere kadar Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde kullanılmaya devam etmiştir. Örneğin, Evliya Çelebi *Seyahatname*'de, 1655'de Diyarbakır'dan Van'a giderken yolculuğunun bir kısmını Dicle üzerinde keleklerle yaptığından bahsetmektedir. (Haluk Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", *Metro Gastro, Türkiye'nin Yemek Kültürü Dergisi* 77, (2015): 12). Aynı şekilde, kelek yapımcılarının Hasankeyf'de önemli bir meslek grubu olarak yaklaşık 50 yıl öncesine kadar varlığını sürdürdüğü bilinmektedir. (H. Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", 14).

<sup>35</sup> Bass, "Sea and River Craft in the Ancient Near East", 1422. "Herodot Tarihi" adlı eserin I. kitap "Asurya" adlı bölümünde de Herodot keleklerin kullanımıyla ilgili şöyle söyler: "*Her gemide canlı bir eşek bulundururlar, büyüklerinde daha çok vardır. Böylece su üzerinde giderek Babil'e varırlar, taşıdıkları öteberi malı satarlar, sonra bağıra çağıra salın tahtalarını ve samanını da satarlar, sonra derileri eşeklerin sırtına vurur Ermenistan'a dönerler. Zira ırmağı ters yönde çıkmak düşünülemez, akıntı buna elvermez, zaten sallar tahtadan değil de deriden yapmalarının nedeni budur. Ermenistan'a vardıkları zaman aynı şekilde başka sallar yaparlar*" (Herodotos, *Herodot Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2011), I. Kitap, 105. Benzer şekilde, yakın tarihimizde de özellikle Musul bölgesinde keleklerin sık kullanıldığı ve Musul'a ulaşan malların boşaltıldıktan sonra keleğin üzerindeki tulumların ve ağaçların sökülüp, ağaç kısmının orada bulunan tüccarlara satıldığı bilinmektedir. (Haluk Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", *Metro Gastro, Türkiye'nin Yemek Kültürü Dergisi* 77, (2015): 14). Sağlamtimur'un verdiği bilgilere göre, kullanılan tulumlar toplanıp indiriliyor, kurutuluyor sonra da üst üste gelecek şekilde istifleniyordu. Bu istiflenme ile tulumlar birbirine yapışacağı için bunu engelleyecek bir işlem uygulanıyordu. Bunun için kurutulmuş nar kabukları dövülüp bir çeşit pudra elde ediliyor, bu pudra da istiflenecek tulumların arasına serpiştiriliyordu. (Haluk Sağlamtimur, "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", 14).

askerin olması gereken mutlak malzemeleri arasında yer almaktaydı.<sup>36</sup> Keleklerin ölçüleri kullanım amaçlarına göre değişirdi. Ortalama ölçülerdeki bir kelek yaklaşık 200 deri, daha geniş olanları 700 ile 1000 deri arasında taşıyabilirdi.<sup>37</sup>

Mezopotamya’da ağaç kütüklerine tutunarak başlayan su ulaşımı, sal, bot, kelek, quffa<sup>38</sup> (Res.11-12) ve at başı formlu bir bot/kayık tipi (hippoi)<sup>39</sup> (Res. 13) ile devam etmiştir. Ancak bu tür nehir ulaşım araçları, bir süre sonra uzak bölgelere ya da deniz aşırı ülkelere ticari ürün sevkiyatında gerek hacim gerekse güvenlik ve kullanılabilirlik açısından yetersiz kalmış olmalıdır. Mevcut teknolojik imkânlarla ilkel tarzda üretilmiş olan bu araçlar, küçük çaplı ulaşım ve taşımada özellikle kanal ulaşımında kullanılmaya devam etmekle birlikte yerini büyük suların aracı olan gemilere bıraktığını söyleyebiliriz. Nitekim kara yolu ile taşınması zor olan çok büyük miktarlardaki ürünlerin, gemilerle taşındığını gösteren özellikle Eski Babil Dönemine ait sayısız belge bulunmaktadır.

### Eski Babil Dönemi Metinlerinde Nehir Ulaşımı

#### *e/ilippum*/GIŞ.MÁ: Gemi/Bot

Mezopotamya havzasında başlangıçta sadece tarım<sup>40</sup> için su sağlayan nehirler ve kanallar, önce tarım ürünlerine odaklanan ama bir süre

<sup>36</sup> Bass, “Sea and River Craft in the Ancient Near East”, 1421.

<sup>37</sup> Graeve, *The Ships*, 83.

<sup>38</sup> Asur saray kabartmalarında ve daha sonra Antik dönemlerde Mezopotamya sularında, aralarında “quffa” adı verilen tabanı düz botların da kullanıldığı bilinmektedir. (ayrıntılı bilgi için bkz. K. Toueir, “Traveling Settlements Along The Euphrates”, 216-217).

<sup>39</sup> “Hippoi” adı verilen at başı formlu bot/kayık türleri, genellikle Yeni Asur Dönemine ait kabartmalarında karşımıza çıkmaktadır. Bu tip bot/kayıkların kürekle çekildiği ve daha çok kıyı taşımacılığında kullanıldığı düşünülmektedir. (Ayrıntılı bilgi için bkz. Graeve, *The Ships*, 124-128.) Yeni Asur Devri nehir ulaşımı hakkında bkz. Mario Fales, “Rivers in Neo-Assyrian Geography”, *Neo-Assyrian Geography*, (1995): 203- 215; Hande Duymuş Florioti, “M.Ö. I.Binyıl’da Mezopotamya’da Nehir Ulaşımı: Asur Örneği”, (2012): 147-159.

<sup>40</sup> Kanalların sulamada kullanımına ilişkin pek çok metin vardır ancak konumuz nehir ulaşımı olduğu için burada örnek teşkil etmesi açısından Larsa ve İsin döneminden iki belge vermeyi uygun bulduk. Örnek 1: A 7542: “*Sin-rabi'den babasına: “O, bizi zorla tutuyor, 5 ay oldu. O, sulama kanalımızdan suyu alıyor. Biz sadece 2 BUR tarlayı sulayabildik. O, onursuzca davrandı. Ona, kral aracılığıyla yemin ettim, hala uzlaşmadı. Kanal denetleyicileri ile de konuştum ve onlar bana şöyle cevap verdi: “Tarla, senin (hissenin) azalmasına işaret ediyor bundan dolayı nereden sulanması gerekir?”* (Michael B. Rowton, “Watercourses and Water Rights in the Official Correspondence from Larsa and İsin”, *Journal of Cuneiform Studies*, Vol. 21 (1967): 272).

sonra ağır malların taşınmasında da kullanılan bir taşımacılık ağının temelini oluşturdu.<sup>41</sup> Nitekim III. Ur Sülalesi zamanından edebi metinlerde gemi ile geçilebilecek kanallardan sıklıkla bahsedilmiştir.<sup>42</sup> Yine Dilmun (Bugünkü Bahreyn) üzerinden, İndus bölgesi gibi çok daha uzak bölgelerden mallar da Ur kentine gemilerle ulaşmaktaydı.<sup>43</sup>

Meluhha (Hindistan tarafları), Magan ve Dilmun'un Eski Yakındoğu deniz ticaretinde kilit noktalar olduğu söylenebilir. Meluhha'dan akik gibi değerli taşlar ve çeşitli ağaç türleri, Magan'dan diorit taşı ithal edilmiştir.<sup>44</sup> Mezopotamya'nın kereste ihtiyacı, Amanoslar'dan ve Lübnan dağlarından temin edilmekteydi. Ağaç kütükleri ve ağır taşların kara yoluyla taşınmasının zorluğu ortadadır. Dolayısıyla nehir ulaşımı, kereste başta olmak üzere ağır hammadde kaynaklarının istenilen bölgelere taşınması için en kolay ve ucuz taşıma yöntemi olmuştur. Gerçekten de Sargon dönemine ait bir kitabede<sup>45</sup> ve *hubullu* (IV) metinlerinde<sup>46</sup>, Magan, Meluhha ve Dilmun'dan gelen yük dolu gemilerden bahsedilmektedir.<sup>47</sup> Akad kralı Şarkali-Şarri döneminden bir belgede de kralın, ülkesinde ihtiyaç duyduğu hammadde kaynaklarını temin edebilmek için zengin adalara ve Pers Körfezine savaşmak üzere bir gemi gönderdiği kayıtlıdır.<sup>48</sup> Daha geç dönemlere ait belgeler ise gemi taşımacılığı hakkında oldukça ayrıntılı

---

Örnek 2: A 7552: Ahi-lumurma'dan *awilum*'a: "*Sîn-asû'nun tarlastıyla ilgili olarak kanal denetleyicisine gittim fakat suyu bana vermedi. O, şöyle söyledi: 'Tarla, bir işkarum-tarlastır'. Fakat Nidin-uraş şöyle söyledi: 'Tarla, işkarum-tarlastı değildir'. O, bana bunu söyledi. Adamlar beni atlatıyorlar, bana suyu vermeyecekler.*" (Michael B. Rowton, "Watercourses and Water Rights in the Official Correspondence from Larsa and İsin", *Journal of Cuneiform Studies*, Vol. 21 (1967), 271).

<sup>41</sup> Pierre Bordreuil - Françoise Briquet-Chatonnet - Cécile Michel, *Tarihin Başlangıçları, Eski Yakındoğu Kültür ve Uygarlıkları*, (İstanbul: Alfa Yayıncılık, 2015), 70.

<sup>42</sup> Graeve, *The Ships*, 5.

<sup>43</sup> Klengel, *Kral Hammurabi*, 80.

<sup>44</sup> W.F. Leemans, "The Trade Relations of Babylonia and the Question of Relations with Egypt in The Old Babylonian Period", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 3, No.1, (1960b): 24.

<sup>45</sup> "Akad'ın Lanetlenmesi" isimli metinde, Akad Ülkesinin rıhtımlarındaki gemilerden şöyle söz edilir: "*Gemilerin demirlediği limanında heyecanlıydı. Bütün yabancı memleketler mutlu oldu.....Gemiler, (Agade'ye) akıntıya karşı Sumer tanrılarını getirdi.....Sanki dev bir gemi, Ekur'u yıkmak için, önemli madenlerin çıkarıldığı dağlar gibi onun (Ekur'un) toprağını parçalamak için.....Geniş gemiler tapınağa demirledi, geniş gemiler Enlil'in tapınağına demirledi..... Gemiler sarsıldı.....*" (Jerrold S.Cooper, *The Curse of Agade*, (London: The Johns Hopkins University Press, 1983), 53vd.

<sup>46</sup> HAR.RA: *hubullu* metinleri, besin maddeleri, içecekler ve hayvan isimlerinin kaydedildiği ekonomik içerikli tablet serileridir.

<sup>47</sup> W.F. Leemans, *Legal and Administrative Documents of the The Time of Hammurabi and Samsuiluna*, 24.

<sup>48</sup> Bass, "Sea and River Craft in the Ancient Near East", 1422.

bilgiler içermektedir. Bu makalenin asıl belgelerini oluşturan Mari kraliyet arşivi<sup>49</sup> ve Eski Babil Döneminden bazı mektuplar bize göstermektedir ki, ağaç türleri, tarımsal ve hayvansal ürünler (yağ, deri, yün gibi), canlı hayvanlar, maden türleri, değerli taşlar, kum, zift gibi malzemeler, mutfak eşyaları gibi ticari mallar ve aynı zamanda insan (özellikle asker ve köle) taşımacılığı çoğunlukla gemiler sayesinde yapılıyordu.

Mezopotamya'nın ağaç türleri bakımından fakir olması, keresteyi en fazla talep edilen ürün haline getirmiştir. Nitekim gemilere en sık yüklenen hammadde kaynaklarının başında ağaç çeşitleri gelmektedir. Mari kralı Yasmah-Adad ve babası Şamşi-Adad arasındaki mektuplaşmada, Şamşi-Adad, etrafta ne kadar kavak ağacı varsa kesilip küçük gemilere yüklenmesini ve Qattunā(n)<sup>50</sup> şehrinden kendisine ulaştırılmasını istemektedir. ARM 1, 98 numaralı metnin ilgili satırları şöyledir: “<sup>1-4</sup>) Yasmah-Adad'a söyle! Senin baban Şamşi-Adad şöyle (söyler): <sup>5-8</sup>) Ben orada otururken 3 ekme (kalınlığında) 10 (kubik uzunluğunda) kavak ağaçları görmüştüm. <sup>9-10</sup>) Şimdi işi başlatıp <sup>1'-2')</sup> o kavakları kestir ve <sup>3'-4')</sup> küçük gemilere yüklesinler. <sup>5'-8')</sup> 20 ya da 30 kadar kavak ağacını, ne kadar varsa, kessinler (ve) küçük gemilere yüklesinler ve <sup>8'-14')</sup> lütfen (onları) Aqbahum'a çıkart ki Aqbahum (onları), Qattunan'dan bana çıkartsın.”<sup>51</sup>

Bir başka Mari metninde de Qatanum<sup>52</sup> kentinden getirilen palmiye, selvi ve mersin ağaçlarının gemilere yüklenmesi anlatılmaktadır. ARM 1, 7: “<sup>1-3</sup>) Yasmah-Adad'a söyle! Senin baban Şamşi-Adad şöyle (söyler): Qatanum'dan getirdikleri palmiye ağaçları, selvi ağaçları ve mersin

<sup>49</sup> Archive Royales de Mari (ARM) serisinde ve Eski Babil Devrine tarihlenen diğer arşivlerde gemi ile ilgili geçen metin sayısı son derece fazladır. Bu sebeple, gemilerin sadece farklı kullanımına ilişkin metinlerden bazı örnekler şöyledir: ARM 14, 5'te bir sığırın gemilerle ulaştırılması istenmektedir. ARM 1, 36 ve ARM 2, 53, askerlerin taşınması ile ilgilidir. ARM 13, 74 ve ARM 13, 86, toplanan vergilerle ilgilidir. TCL 18, 133 ağaç çeşitleri ve şarap taşınmasını konu almaktadır. LIH 80'de balıkçı gemilerinin avlanmasından; bir kehanet veya okul metni olması muhtemel YOS 10, 26'da sel baskını neticesinde gemilerin batması; YOS 10, 25'te gemilerin tehlikede olduğu; YOS 12, 111'de geminin sahibine sağlam bir şekilde teslim edilmesi; TCL 18, 145 ve 146 gemi ile toprak taşınması; CT 4, 32b tuğla ve kereste nakliyesi; TCL 17, 1 numaralı belgede de gemilerle taşınan arpadan söz edilmektedir.

<sup>50</sup> Qattunā(n) yer adı için RGTC 3'te farklı görüşlere yer verilmiştir. Tell Magdal, Tell Şaddād gibi kentler teklif edilmiştir. Qattunā(n) kentinin küçük gemiler için bir limana sahip olduğu da belirtilmiştir. Bkz. B. Gronebergo, *Répertoire Géographique des Textes Cunéiformes III Die Orts-und Gewässernamen der altbabylonischen zeit, Beihefte Zum Tübinger Atlas Des Vorderen Orients*, (Wiesbaden: Dr. Ludwig Reichert, 1980), 189.

<sup>51</sup> George Dossin, *Correspondance de Şamşi-Addu*, (Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1946), 170-171.

<sup>52</sup> Qatanum kentinin Qatna şehrine işaret ettiği yönündeki görüşler için bkz. Gronebergo, *Répertoire Géographique*, 188.



ağaçları Şuprum'a yerleştirildi.....<sup>22-3')</sup> Şubat-Enlil'e göndereceğin ağaçları gemilerle Sagaratum'a (kadar) çıkarsınlar."<sup>53</sup>

Gemi taşımacılığı<sup>54</sup> sayesinde kara yolu ile taşınması çok zor olan ağır ve yolda zarar görmesi muhtemel ürünler istenilen bölgelere hızlı ve kolay ulaştırılıyordu. ARM 1, 127 numaralı belgede, Mari sarayına ulaştırılacak kapıların gemilere yüklenmesi konu edilmektedir. Mektubun ilgili satırları şöyledir: <sup>1-4)</sup> *Yasmah-Adad'a söyle! Senin kardeşin İşme-Dagan şöyle (söyler):* <sup>5-8)</sup> *Kapılarla ilgili yazılmış kralın mektubunu böylece sana gönderiyorum.* <sup>9-3')</sup> *Gemileri gönderdikleri zaman gemilerin Mari'ye ulaşacakları kesin zamanı bana yaz ve* <sup>4'-7')</sup> *senin kölelerinin içinden birini seç ve kapıları ona teslim et!"*<sup>55</sup>

Samsuiluna dönemine ait bir belgede de çeşitli kişilere yapılan arpa sevkiyatı belirtilmiştir. Teslim edilecek ürünlerin Babil iskelesinde bekleyen nakliye gemilerinde hazır olduğu kaydedilmiştir. Sevkiyat yapılan kişiler arasında yani alıcılar olarak haberci, kapı bekçisi, berber ve denetleyici gibi pek çok meslek grubu vardır. 54 numaralı metnin ilgili satırlarında şunlar kayıtlıdır: *"(Bütün bu teslimatlar) Babil iskelesi boyunca bekleyen nakliye gemilerindedir. Denetleyici İbni-Adad bulunmaktadır. Mallar, gemilerin denetleyicisi Etel-pî-Şamaş'ın emri altındadır."*<sup>56</sup>

Yine Eski Babil dönemine tarihlenen Larsa'dan bir belgede (Metin No: 22) , kum dolu gemilerden şöyle bahsedilmektedir: *"Şilli-Adad'a söyle Gimillum şöyle söyler: Mührüm altındaki bu mektubu gördüğünde, gemilerden birisini ver ve onun içinde kum olsun, bana getir."*<sup>57</sup>

<sup>53</sup> Dossin, *Correspondance de Şamşi-Addu*, 34-36.

<sup>54</sup> Gemi taşımacılığının yaygınlaşması, gemilerin kiralanmasını da beraberinde getirmiştir. Gemilerin kiralandığına ilişkin pek çok belge mevcuttur. Gerek gemi kiralama ücreti gerekse gemiciler için verilen ücretlerin çoğunlukla arpa üzerinden ödendiği görülmektedir. Örnek metinlerden bazıları şöyledir: Metin No: 150'de 6 *qa* gemici; 1 *ban* 4 *qa* geminin sahibi için; Metin No: 160'da 4 *ban* 5 *qa* geminin kiralanması, 3 *ban* arpa gemici içindir. Hammurabi kanunlarının 8, 235-240 ve 276-277.maddeleri de gemilerin kiralanması ve çalınması ile ilgili hükümleri içermektedir. 239. maddede gemici için 6 GUR (GUR: yaklaşık olarak 300 litre) arpa; 277. maddede 60 GUR'luk fiyatında bir gemi ve 276. maddede bir kayık kiralamanın fiyatı, günde 2 ½ arpa tanesi ağırlığında gümüştür. (bkz. Mebrure Tosun – Kadriye Yalvaç, *Sumer, Babil, Asur Kanunları ve Ammi-Şaduqa Fermanı* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2002), 186, 207, 208, 211).

<sup>55</sup> Dossin, *Correspondance de Şamşi-Addu*, 206-208.

<sup>56</sup> W.F. Leemans, *Legal and Administrative Documents of the The Time of Hammurabi and Samsuiluna (Mainly From Lagaba)* (Nederlands: Nederlands Instituut Voor Het Nabije Oosten, 1960a), 84-86.

<sup>57</sup> Henry Frederick Lutz, *Early Babylonian Letters from Larsa*, Yale Oriental Series (YOS II), Babylonian Texts, (Yale: Yale University Press, 1917), 11.

Gemi taşımacılığı sayesinde her türlü ürünün sevkiyatı hızlı, kolay ve güvenli bir şekilde gerçekleşiyordu. ARM 6, 49 numaralı belgede herhangi bir zarar görmeden Mari sarayına gemi ile ulaştırılan gümüş ve altın mutfak eşyalarından ve berberlere ait birtakım araç gereçlerin gemiye yüklenmesinden söz edilmektedir: <sup>“1-4)</sup> *Beyime söyle! Senin kölen Bahdi-Lim şöyle (söyler):* <sup>5-8)</sup> *Puzur-Şamaş’ın, Maş’um’a ve Lāum’a teslim ettiği sâkinin (içki sunucu) malları olan bütün gümüş ve altın (kaplar) <sup>1’-2)</sup> Mari’ye sağ salim ulaştı. <sup>3’-8)</sup> Ayrıca, Uşur-pī-şarri’nin onlarla (kaplar) birlikte bir küçük gemiye yüklediği berberlerin eşyaları sağ salim ulaştı.”*<sup>58</sup>

Belgeler, canlı hayvan sevkiyatında da gemilerin sıkça kullanıldığından bahsetmektedir. Hayvanların kara yolu ile taşınması, hava şartları ve diğer etkenler (soygun vb.) sebebiyle onların yollarda kaçırılması, hastalanması ya da ölümü ile sonuçlanabiliyordu. Özellikle krala götürülecek hayvan (binek hayvanı olarak ya da av gösterilerinde vb. kullanılması amacıyla) değerli ise karayolu taşımacılığı yerine nehir taşımacılığının tercih edildiğini söyleyebiliriz. Çünkü ARM 2, 106 numaralı belgede, yakalanan aslanın bir an önce krala ulaştırılması gerektiği aksi takdirde hayvanın öleceğinden korkulduğu anlaşılmaktadır. Aslanın bir an önce sevkiyatı için ahşap bir kafese koyulduğu ve gemi ile kralın bulunduğu yere gönderildiği kayıtlıdır. Metnin ilgili satırları: <sup>“1-3)</sup> *Beyime söyle! Senin kölen Yaqim-Adad şöyle (söyler):* <sup>4-5)</sup> *Önceden beyime şu şekilde yazdım; ben şöyle söyledim:* <sup>6-7)</sup> *Eakka’da bir üst odada bir aslan yakalandı. <sup>8-1)</sup> Eğer o aslan beyim gelinceye kadar üst odada duracak olursa beyim bana yazsın; değilse, beyim bana yazsın ki onu beyime göndereyim. <sup>2’-5)</sup> Şimdi, beyimin mektubu geç kaldı ve aslan 5 gündür üst odada durdu. Ona (yemesi için bir) köpek ve (bir) domuz attılar (verdiler) ama yemeyi istemiyor. <sup>5’-11)</sup> Ben şöyle (düşündüm): “Allah esirgesin, o aslan heder olacak”. Korktum ve o aslanı ahşap bir kafese sokup gemi ile sevk ettim ve onu beyime gönderdim.”*<sup>59</sup>

Hammadde kaynakları, çeşitli ticari ürünler ve canlı hayvan dışında insan taşımacılığında da sıklıkla gemiler tercih ediliyordu. Nitekim pek çok Mari metninde, askerlerin ve kölelerin gemi ile sevkiyatından bahsedilmektedir. Bir Mari metninde askerlerin de içinde yer aldığı geminin yükselen sular içinde kaybolduğu ve içindekilerin de öldüğü bilgisi yer almaktadır. ARM 14, 4 numaralı metnin ilgili satırlarında şunları okuyoruz: <sup>“1-4)</sup> *Beyime söyle! Senin kölen Yakim-Adad şöyle (söyler):* <sup>5-12)</sup> *20. günden sonraki gün mesele/haber bana ulaştı. Şöyle ki; onunla (gemide) gelen*

<sup>58</sup> Kupper, *Correspondance De Bahdi-Lim*, 74-75.

<sup>59</sup> Charles F. Jean, *Lettres Diverses*, (Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1950), 184-185.

*askerlerle birlikte Asqudum'u sel gemide aldı (gemide sele yakalandı) ve kaderine gitti (öldü).<sup>1'-4'</sup> Ayrıca beyime hemen yazdım (ki) Burqan (da) onunla birlikte öldü.<sup>5'-7'</sup> Üstelik orada onunla birlikte ölen adamlar(in kim oldukları) hâlâ kesin değil.<sup>7'-9'</sup> Durumu öğreneceğim ve beyime yazacağım.<sup>10'-14'</sup> Ayrıca onun buradaki evine, kölelerin amirine ve başka bir şeyi borçlu olmadığına dair kesin bilgi verdim."<sup>60</sup>*

Savaş ganimeti olarak uzak bölgelerden getirilen esirler veya köleler de gemilerle taşınıyordu. ARM 2, 134 numaralı belge, kralın müsaade etmesi durumunda köle kızların gemi ile ilgili yerlere götürülmesi hakkındadır: *"(1-2) Beyime söyle! Senin kölen İshi-Adad şöyle (söyler):<sup>3-5</sup> Ben ve İbbi-Amurru Warad-lişu'nun nehrin (bu) kenarına olan seferi ile ilgili adak adadık/kurban verdik fakat kehanetlerimiz iyi değildir.<sup>6-8</sup> O kehanetleri beyime de gönderdim, beyim (bu kehanet raporlarına) çok dikkat etsin!<sup>9-11</sup> Şimdi, eğer beyim emir verirse genç kızların (kız kölelerin) gemi ile sevkini organize edeyim<sup>12-18</sup> ya da beyim, onun (genç kadınları) Emar'a yaklaştırmak (için) gönderdiği destek askerlerini bana yollasın ki (ona göre davranayım). Beyim, böyle olup olmayacağını bana yazsın."<sup>61</sup>*

Gemiler genel olarak kanca ile hareket ettirilen dümensiz ve kürekçisi olmadan çekilen dibi düz teknelerdi. Bunlar kapasiteleri 5 ila 120 *gur*, ender olarak da 300 *gur* olan gemilerdi. En çok kullanılanlar 20 *gur*'luk yani 6 tonluk olanlardı. Bu gemilerden gösterişli olanları insan taşımacılığında, bu yolculuk biçimini tercih eden kral ve rahipleri taşımada uzmanlaşmıştı.<sup>62</sup>

Bildiğimiz kadarıyla, çivi yazılı tabletler arasında Mezopotamya'da gemi yapımını ayrıntılı anlatan bir belge bulunmamaktadır. Bununla birlikte, gemi yapımı için keresteye şiddetle ihtiyaç olduğu muhakkaktır. Ancak Mezopotamya ağaç türleri bakımından fakir olduğundan gerekli kereste Amanoslar ve Lübnan Dağlarından ithal edilmiştir. İthal edilen ağaç türleri ise özellikle sedir, kavak ve köknardır. Bunlar üç farklı kalitededir ve bundan dolayı farklı kullanımlara sahiptir.<sup>63</sup>

Mezopotamya'da gemi yapımına ilişkin bazı ipuçlarını da Mari kraliyet arşivi sayesinde elde edebiliyoruz. Bir Mari metnine göre Tuttul<sup>64</sup>

<sup>60</sup> Maurice Birot, *Lettres De Yaggim-Addu, Gouverneur De Sagarātum*, (Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1974), 24-25.

<sup>61</sup> Jean, *Lettres Diverses*, 220-221.

<sup>62</sup> Bordreuil - Chatonnet - Michel, *Tarihin Başlangıçları*, 71-72.

<sup>63</sup> Graeve, *The Ships*, 94.

<sup>64</sup> Tuttul kentinin, Fırat ile Balih nehirlerinin kesiştiği yerdeki modern Tell Bi'a olduğu bilinmektedir. bkz Groneberg, *Répertoire Géographique*, 242 ve Wolfgang Heimpel,

adlı kent gemi yapımı ile ünlüydü. Mezopotamya’da yöneticilerin gemileri, Tuttul kentinden olan marangozlara yaptırdıkları metinlere yansımıştır. ARM 1, 102’de kral Şamşi-Adad, gemiler için çok fazla kira ödediği için artık kendilerinin gemi yapması gerektiğini oğlu Yasmah-Adad’a anlatmaktadır. Bu amaçla, onun emri altında olduğu anlaşılan Şilli-Ea adındaki gemi yapımcısını oğluna gönderdiğini söyleyerek, oğlunun Şilli-Ea’ya Tuttul’da 60 küçük gemi yaptırmasını istemektedir. Gemi yapımının önemli olduğu ve ihmal edilmemesi gerektiği konusunda da Yasmah-Adad’ı özellikle uyarmaktadır. Metnin ilgili satırları şöyledir: “<sup>1-4</sup> Yasmah-Adad’a söyle! Senin baban Şamşi-Adad şöyle (söyler): <sup>5-6</sup> Küçük gemiler için çok fazla kira ödüyorum. <sup>7-8</sup> 60 küçük gemi yaptır! <sup>9-11</sup> Sana gemi yapımcısı Şilli-Ea’yı gönderdim. <sup>1-7</sup> Mari’ye yaz ki Şilli-Ea’yı sana göndersinler (döndürsünler) ve (ona) Tuttul’da 60 küçük gemi yaptır. Küçük gemiler için ihmalkârlık yapılmasın.”<sup>65</sup>

Tuttul kenti ve gemi yapımıyla ilişkili bir diğer belge ARM 1, 25’ir. Bu belgeye göre, kralın emriyle Tuttullu marangozlar gemi yapımı için görevlendirilmişlerdir. “<sup>1-4</sup> Yasmah-Adad’a söyle! Senin baban Şamşi-Adad şöyle söyler: <sup>5-9</sup> Bana yazdığın Şubat-Şamaş’ta oturan Tuttullu marangozların Tuttul’a geri gönderilmesiyle ilgili; <sup>10-13</sup> Adad-luti’ye yazdım. O marangozları Tuttul’a geri gönderecek. <sup>14-15</sup> İşe başlasınlar ve küçük gemileri inşa etsinler.”<sup>66</sup>

Gemilerin ve salların su geçirmesini önlemek için zift kullanılırdı. Bu amaçla 2 tür ziftin kullanıldığı bilinmektedir. Birincisi, sert zifttir ve büyük miktarlarda tüketilirdi; diğeri yumuşak ve saf zifttir ve daha az miktarlarda kullanılmıştır.<sup>67</sup> ARM 13, 96’da, geçiş için gerekli vergilerinin kontrol edilmediği anlaşılan iki şahsa ait ziftlenmiş gemiden söz edilmektedir: “İdinatum’a söyle, Numuşda-nahrâri şöyle söyler: Sîn-bel-aplim ve Bunene-abi’ye ait ziftlenmiş bu 2 gemi henüz kontrol edilmedi ve henüz vergileri toplanmadı, onların vergilerini topla!...”<sup>68</sup>

Gemilerin ziftlenmesi yani kalafatlanması gemi mürettebatının ve elbette ürünlerin güvenliği için önemliydi. TCL 1, 37 numaralı belgeye göre, belli zamanlarda belki de her yıl düzenli olarak gemiler için bu ziftleme işlemi yapılıyor olmalıydı. Nitekim metinler de bizi bu konuda aydınlatmaya

*Letters to the King of Mari, A New Translation, with Historical Introduction, Notes, and Commentary* (Indiana: Winona Lake, 2003), 626.

<sup>65</sup> Dossin, *Correspondance de Şamşi-Addu*, 174-175.

<sup>66</sup> Dossin, *Correspondance de Şamşi-Addu*, 66-67.

<sup>67</sup> Graeve, *The Ships*, 105.

<sup>68</sup> M. L. Burke, *Textes Divers*, (Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1965), 97.

devam etmektedir. Adad-rabi'nin, Lipit-Ea'ya hitaben yazdığı mektuptan anlaşıldığı kadarıyla, o yıl içerisinde yeni gemi yapılamadığından eski gemi kalafatlanarak tekrar kullanılmalıydı. Metnin ilgili satırları şöyledir: <sup>1-3</sup> *Lipit-Ea'ya söyle! Adad-rabi şöyle (söyle):* <sup>4</sup> *Tanrı Šamaš ve Tanrı Marduk seni yaşatsın!* <sup>5-6</sup> *Senin de bildiğin üzere bu yıl gemi inşa etmedik.* <sup>7-8</sup> *Yine bildiğin üzere, 4 saban öküzünün ihtiyacı benim üzerimde (benim sorumluluğumda).* <sup>9-10</sup> *Gemini hiç kimseye verme!* <sup>11-12</sup> *Belki gemini kalafatlama için verirsin.* <sup>13-17</sup> *Eğer (gemi için) sana gümüş ya da tahıl önerirlerse kabul etme! Ya da kabul ettiysen (onu) iade et!* <sup>18-19</sup> *Sana yazıyorum (ki); kıtlık üzerime ağır bir şekilde çöktü!* <sup>20-23</sup> *Sana Taribatum'u gönderiyorum. Gemini ona ver (ve) öküzleri ot (ile) beslesin (ki) öküzler aç kalmasınlar.* <sup>24-25</sup> *Senin geminin kirası (olarak) senin kontrolündeki tahılı al!*<sup>69</sup>

### Eski Babil Dönemi Metinlerinde Geçen Diğer Nehir Araçları

Eski Babil Dönemine tarihlenen belgelerde en sık geçen nehir ulaşım aracı gemidir. Gemilerin dışında, farklı kullanımlara sahip ancak Babil metinlerinde çok az geçen başka nehir araçları da bulunmaktadır. Bunlar:

**1. Amu/ GIŠ.MÁ.DİRİG.GA: Sal:** Sözlükte (CAD A/2, s. 85) “Sal” anlamı verilen *amu* kelimesi bir Mari metninde geçmektedir. Sumerce yazılışından anlaşıldığı üzere sayıca bol kereste kullanılarak yapılan bir sal türü olmalıdır. ARM 3, 26 numaralı belgede *amu* türü salın yapımı için gerekli ağaç kütüklerinden bahsedilmektedir. Metnin ilgili satırları şöyledir: <sup>5-6</sup>: “*Sal yapımı için Mari'ye gönderilecek ağaç gövdeleriyle ilgili olarak beyim bana yazdı. Ağaç kütüklerini gümüş karşılığında vereceğim...*”<sup>70</sup>

**2. Malallu /mallû/ GIŠ.MÁ.LÁ: Bir sal türü:** Eski Babil Devrine tarihlenen belgelerde geçen bir diğer suyolu aracı “bir tür sal” anlamı verilen (CAD M/1, s: 159) *malallu*'dur. Yine Sumerce yazımında kullanılan ideogramlar ışığında çok fazla kereste veya ağaç gövdesi kullanmadan yapılan, belki de özel acil durumlarda kullanılan bir sal tipi olduğu söylenebilir. LIH 34, 10 numaralı metne göre *malallu* tipi salları, daha özel bir kullanıma sahip olmalıydı, belki dinsel törenlerde kullanılıyordu. Çünkü metinde Tanrıçaların *malallu* tipi sala bindikleri ve Babil'e su yolunu

<sup>69</sup> Thureau Dangin, *Lettres Et Contrats De L'époque De La Première Dynastie Babylonienne* (Paris: Librairie Paul Geuthner, 1910).

<sup>70</sup> J.R. Kupper, *Correspondance De Kibri-Dagan* (Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1950), 44-46.

kullanarak gittikleri kayıtlıdır. Metnin ilgili satırları şöyledir: “*Tanrıçalar bir sala biner ve (sal) onları Babil’e getirir....*”<sup>71</sup>

*malallu* tipi salın kullanımını hakkında bir Mari metni de bilgi vermektedir. ARM 10,10 numaralı belgede 2 büyük *malallu* tipi salın (burada *mallû* terimi “gemi” anlamındaki GİŞ.MÁ kelimesinin niteleyicisi olarak kullanılmıştır), nehri tıkadığı, kral ve askerlerin de bu salın içinde bulunduğu kayıtlıdır. Bu metinle birlikte yukarıda bahsettiğimiz LIH 34, 10’daki bilgiler de değerlendirildiğinde bu sallarin gerçekten kraliyet ve tanrılara hizmet veren, özel şahısların tercih ettiği bir nehir yolu taşıtı olduğu söylenebilir. Metnin ilgili satırlarında şunları okuyoruz: “<sup>1-3</sup> *Beyime söyle! Senin kölen Şibtu şöyle (söyler):* <sup>4-5</sup> *Tanrıların tapınağı, tanrılar, saray ve işlikler iyidir.* <sup>6-8</sup> *İkinci olarak; Kakka-lidi İtur-mer’in evinde bir (kehanet) gördü. O şöyle dedi:* <sup>8-14</sup> “2 büyük *malallu* tipi sal, nehri tıkadı ve kral ile askerler onların içinde gidiyordu. Sağdakiler soldakilere bağıryorlardı, onlar şöyle diyordu: <sup>14-4’</sup> ‘Krallık, asa, taht, hâkimiyet, yukarı ülke, aşağı ülke Zimri-Lim’e verilmiştir’. <sup>4-7’</sup> Ayrıca, askerlerin hepsi de (şöyle) cevap veriyordu: ‘Zimri-Lim’e verilmiştir!’ <sup>8-11’</sup> O *malallu* tipi salları sarayın kapısına [... ..]”<sup>72</sup>

YOS 2, 36 numaralı tablette de *malallu* tipi sallarin, mürettebatıyla birlikte sevkiyatı söz konusudur. Salda bir ekibin bulunması, bu sal türünün 1-2 kişinin yönetimi ile idare edilebilecek küçük bir sal veya bot olmadığına işaret etmektedir: “<sup>1-3</sup> *Babama söyle! Abaya şöyle (söyler):* <sup>4</sup> *Şamaş seni yaşatsın!* <sup>5-4’</sup> *Şimdi Şilli-x’i sana gönderdim. 2 GUR’luk salları onların uygun/yetenekli mürettebatıyla birlikte bana gönder!”*

**3. Magallu / GİŞ.MÁ.GAL:** “Geniş bir bot türü” anlamı verilen (CAD M/1, s. 31) *magallu* tipi bot sadece bir Mari metninde geçmektedir. Bu metinde de kırık kısımlar olduğu için kullanımını hakkında ne yazık ki bilgi edinemiyoruz. ARM 1, 6 numaralı belge *magallu* tipi botların sevkiyatıyla ilgili bir yazışmadır. “<sup>44-47</sup> *Küçük botların yanında geniş/hacimli botların yapımıyla ilgili olarak bana yazdın: 10 [... ..] geniş botları ve 30 geniş botu inşa etsinler....*”<sup>73</sup>

**4. Makurru /magurru / GİŞ.MÁ.GUR<sub>8</sub>:** “Bir tür derin deniz botu” olarak tanımlanan (CAD M/1, s. 141) *makurru* kelimesi de Eski Babil devri metinlerinde çok nadiren geçmektedir. TCL 17, 64 numaralı belgede kargo gemileri, *makurru* tipi botların ve diğer gemilerin malla yüklenmesi

<sup>71</sup> CAD M/1, s. 159.

<sup>72</sup> Dossin ve Finet, *Correspondance Feminine*, 36-38.

<sup>73</sup> Dossin, *Correspondance de Şamşi-Addu*, 30-34.

istenmektedir. Bu tip bir botun, geniş ve derin olduğu için daha çok mal ulaştırmak için kullanılmış olabileceği düşünülebilir. Metnin ilgili satırları şöyledir: <sup>1-3)</sup> *Atiya'ya söyle! Ahušina şöyle (söyler):* <sup>4)</sup> *Tanrı Šamaš ve Tanrı Marduk seni yaşatsın.* <sup>5-7)</sup> *Kralın adamı buraya hemen gelmedi ve gecikti.* <sup>8-14)</sup> *du'uzu (4. Ay) ayının 12. gününün çıkışında (bitiminde) depo/kargo gemisini, makurru botunu (ve) mevcut (bütün diğer) gemileri yüklesinler; (onları) sürsünler buraya gelsinler.* <sup>15-18)</sup> *Mār-erētum'un gemisi (hakkında); onun yol hazırlığını yap ki bana gelsin”.*

### Sonuç

Tarihin en eski devirlerinden günümüze kadar insanlar, su kaynaklarını sadece bedensel temizlik ve fizyolojik ihtiyaçları için kullanmamışlar su kaynakları sayesinde tarla ve bahçelerini yağmur suyuna bağımlı kalmadan sulayabilme imkânı bulmuşlardır. Eski çağlardan günümüze kadar suyolları sayesinde bölgelerarası ticaret gelişmiş, ürün akışı daha hızlı ve kolay gerçekleşmiştir.

Eski Mezopotamya coğrafyasının kaderini Dicle ve Fırat Nehirleri belirlemiştir. Çivi yazılı belgelere göre, özellikle Fırat'ın Eski Yakınoğu ticaretinde kilit noktası olduğu söylenebilir, çünkü Fırat Nehri ve nehirden açılan kanallar aracılığıyla bölge ticareti gelişme göstermiştir. Fırat ve Dicle Nehirlerinin yatakları değiştiğinde ani sel baskınları olduğu ve tarlalar başta olmak üzere etraftaki pek çok yapının zarar gördüğü yazılı belgelerden anlaşılmaktadır. Bu ani sel baskınlarını durdurmak için setler yapıldığı, bu setlerin yapımı için binlerce işçinin çalıştırıldığı da kaydedilen bilgiler arasındadır. Hammurabi dönemi mektupları ağırlıklı olmak üzere Larsa ve İsin krallarına ait pek çok belgenin de, Mezopotamya'daki su kaynaklarının kullanımı, nehir ulaşımı, nehir ticareti ve kanal yapımına ilişkin zengin bilgiler içerdiğini söylemek mümkündür.

Ele geçen belgeler gösteriyor ki su yönetimini sistemli bir şekilde gerçekleştirmek kent idarecilerinin görevlerinden birisiydi. Geçimini tarım ve hayvancılık yaparak sağlayan Mezopotamya halkı için tarımın devamlılığı şarttı. Yazılı kaynaklara göre, halkın su ihtiyacını karşılamak, tarlalara su ulaştırmak, çevre bölgelerle yapılan ticarete nehirler veya kanallar yoluyla ürün akışını sağlamak kralların temel faaliyet alanlarından birisiydi. Su akışını yeniden yönlendirmek için yapılan kanalların sadece tarlalara su taşımadığını söyleyebiliriz. Nitekim bu kanallar sayesinde yük dolu gemiler farklı kentlerin limanlarına gidebiliyordu. Aynı şekilde kanallar, ticarete ulaşım güzergâhı olarak kullanılıyor, kanallara yakın

yerlerde insanlar evler inşa ediyordu. Suyolları, askerî ulaşım anlamında da önemliydi çünkü orduların nakliyesi ve her türlü askerî teçhizatlar da nehir ya da kanallar yoluyla gerçekleştirilebiliyordu.

Tarihi süreç içerisinde Mezopotamya sularında nehir ulaşımı için farklı araçlar kullanıldığı görülmektedir. En eski dönemlerde insanlar nehirleri aşabilmek için ağaç kütüklerini, ilerleyen zamanlarda ise su ulaşımı için kelek, sal, quffa ve at başı formlu hippoi adı verilen deniz araçlarını kullanmışlardır. Ancak bahsettiğimiz araçlar akışı güçlü nehirlerde veya denizlerde yetersiz kalmış olmalıdır ki gemilerin kullanımı gerekli görülmüştür. Özellikle gemi taşımacılığında Magan, Meluhha ve Dilmun'un Eski Yakındoğu deniz ticaretinde önemli noktalar olduğu söylenebilir. Çünkü Meluhha'dan akik gibi değerli taşlar ve çeşitli ağaç türleri, Magan'dan diorit taşı ithal edilmiştir.

Kara yolu ile taşınması zor yüklerin gemi taşımacılığı sayesinde daha kolay ve hızlı gerçekleştiği çivi yazılı metinlerde kayıtlıdır. Hammadde kaynakları, çeşitli ticari ürünler, canlı hayvanlar ve aynı zamanda insan taşımacılığında da sıklıkla gemilerin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Nitekim pek çok Mari metninde, askerlerin ve kölelerin gemi ile sevkiyatından bahsedilmektedir. Eski Babil Devrine tarihlenen belgelerde genel olarak kullanılan kayık ve gemilerin dışında çok az metinde, *amu*, *malallu*, *magallu* ve *makurru* olarak tanımlanan çeşitli sal ve bot türlerinin de ulaşım ve ürün sevkiyatı için kullanıldığı anlaşılmaktadır.

Gemi taşımacılığı, gemilerin kiralanması ve yapımı konusunda Mari metinlerinin zengin içerikli olduğunu göstermektedir. Mari kraliyet arşivindeki bazı belgelerde Tuttul olarak geçen modern Tell Bi'a olduğu bilinen kent, gemi yapımıyla ve marangozlarıyla ünlüydü.

Nehir ulaşım araçlarıyla ilgili arkeolojik kalıntılar ise yetersizdir. En eski sandal modeli kilden yapılmıştır ve Ubeyd dönemine aittir. Uruk ya da Cemdet Nasr Döneminden bir silindir mühür, Eski Babil devri sonlarına tarihlendiği düşünülen terra-cotta levhalar ve bir silindir mühür, Ur kral mezarından da gümüş bir sandal örneği günümüze kadar ulaşmıştır. Yeni Asur Dönemine ait arkeolojik kalıntılar ise daha çok sarayların duvar kabartmalarındaki tasvirlerden oluşmaktadır.



### KAYNAKÇA

- Adams, Robert McCormick. *Heartland of Cities, Surveys of Ancient Settlement and Land Use of the Euphrates*. Chicago: The University of Chicago, 1926.
- Bass, George Fletcher. "Sea and River Craft in the Ancient Near East", *Civilizations of the Ancient Near East*, Vol. 3, Edt: J.M. Sasson, (1995): 1421-1432.
- Birrot, Maurice. *Lettres De Yaggim-Addu, Gouverneur De Sagarātum*, Archives Royales de Mari XIV (ARM XIV), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1974.
- Bordeuil, Pierre - Chatonnet-Brique, Francoise - Michel, Cécile. *Tarihin Başlangıçları, Eski Yakınoğu Kültür ve Uygarlıkları*, Çev: Levent Başaran, İstanbul: Alfa Yayıncılık, 2015.
- Burke, M.L. *Textes Divers*, Archives Royales De Mari XIII (ARM XIII), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1965.
- Casson, Lionel. *Illustrated History of Ships and Boats*, California: Doubladey& Company, INC, 1964.
- Casson, Lionel. *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, Çev: Gürkan Ergin, I. Basım, Ankara: Homer Kitabevi, 2002.
- Cole, Steven W. - Gasche, Hermann. "Second and First Millenium BC Rivers in Northern Babylonia", *Mesopotamian History and Environment, Series II, Memories V, Changing Watercourses in Babylonia, Towards a Reconstruction of the Ancient Environment in Lower Mesopotamia*, Vol. 1, University of Ghent and the Oriental Institute of the Universty of Chicago, Edt: H. Gasche-M. Tanret, (1998): 1-53.
- Cooper, Jerrold S. *The Curse of Agade*, London: The Johns Hopkins University Press, 1983.
- Dangin, François-Thureau. *Lettres Et Contrats De Lépoque De La Première Dynastie Babylonienne*, Paris: Librairie Paul Geuthner, 1910.
- Dossin, George, *Correspondance de Šamši-Addu*, Archives Royales de Mari (ARM 1), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1946.
- Dossin, George - Finet, Andre. *Correspondance Feminine*, Archives Royales de Mari X (ARM X), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1967.
- Fales, Mario. "Rivers in Neo-Assyrian Geography", *Neo-Assyrian Geography*, Edt: M.Liverani, (1995): 203-215.
- Florioti. Duymuş. Hande. "M.Ö. I.Binyıl'da Mezopotamya'da Nehir Ulaşımı: Asur Örneği", *History Studies*, Vol. 4, Sayı. 4, (2012): 147-159.
- Frangipane, Marcella. *Yakınoğu'da Devletin Doğuşu: Mezopotamya ve Çevresinde Güçlü Aile Yönetimlerinin Devlet Çarkına Dönüşmesi*", Çev: Z. Zühre İlkgelen, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002.
- Frayne, Douglas. *Old Babylonian Period (2003-1595 BC) The Royal Inscriptions of Mesopotamia Early Periods*, Vol. 4, Toronto: University of Toronto, 1990.

- Graeve, Marie-Christine. *The Ships of the Ancient Near East (c. 2000-500 B.C.)*, Belgium: Orientalia Lovaniensia Analecta 7, 1981.
- Gronebergo, B. *Répertoire Géographique des Textes Cunéiformes III Die Orts-und Gewässernamen der altbabylonischen zeit, Beihefte Zum Tübinger Atlas Des Vorderen Orients*, Wiesbaden: Dr. Ludwing Reichert, 1980.
- Heimpel, Wolfgang. *Letters to the King of Mari, A New Translation, with Historical Introduction, Notes, and Commentary*, Indiana: Winona Lake, 2003.
- Heredotos, *Hereedot Tarihi*, Hasan Ali Yücel Klasikler Dizisi, Çev: Müntekim Ökmen, 7.Baskı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2011.
- Jean, Charles-F. *Lettres Diverses*. Archives Royales de Mari II (ARM II), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1950.
- Klengel, Horst. *Kral Hammurabi ve Babil Günlüğü*, Çev: Nesrin Oral, İstanbul: Telos Yayıncılık, 2001.
- Kuhr, Amélie. *Eskiçağ'da Yakınoğu (M.Ö. 3000-330)*, Cilt: 1, Çev: Dilek Şendil, 2. Baskı, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2010.
- Kupper, Jean-Robert. *Correspondance De Kibri-Dagan*, Archives Royales De Mari III (ARM III), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1950.
- Kupper, Jean-Robert. *Correspondance De Bahdi-Lim*, Archives Royales De Mari VI (ARM VI), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1953.
- Leemans, W.F. *Legal and Administrative Documents of the The Time of Hammurabi and Samsuiluna (Mainly From Lagaba)*, Nederlands: Nederlands Instituut Voor Het Nabije Oosten, 1960a.
- Leemans, W.F. "The Trade Relations of Babylonia and the Question of Relations with Egypt in The Old Babylonian Period", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 3, No.1, (1960b): 21-37.
- Lurton, B.M. *Lettres De Numuşda-Nahrâri et De Trois Autres Correspondants İdinatum*, Archives Royales De Mari XIII.(ARM XIII), Paris: A la Librairie Orientaliste Paul Geuthner, 1965.
- Lutz, F.H. *Early Babylonian Letters from Larsa*, Yale Oriental Series (YOS II), Babylonian Texts, Vol. II. Yale: Yale University Press, 1917.
- Meek, Theophile James. "Old Babylonian Business and Legal Documents (The RFH Collection)", *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, Vol. 3, No. 3, (1917): 203-244.
- Nissen, Hans Jörg. *Ana Hatlarıyla Mezopotamya, Yakınoğu Arkeolojisinin İlk Dönemleri (M.Ö. 9000-2000)*, Çev: Z. Zühre İlgelen, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2004.
- Roaf, Michael. *Mezopotamya ve Eski Yakınoğu*, Atlaslı Büyük Uygarlıklar Ansiklopedisi 9, Çev: Zülal Kılıç, İstanbul: İletişim Yayınları, 1996.

- Rowton, Michael Boris. "Watercourses and Water Rights in the Official Correspondence from Larsa and İsin", *Journal of Cuneiform Studies*, Vol. 21, (1967): 267-274.
- Sağlamtimur, Haluk. "Mezopotamya'da Nehir Taşımacılığı, Kelek Kullanımı ve Hasankeyf", *Metro Gastro, Türkiye'nin Yemek Kültürü Dergisi 77, Metro Kültür Yayınları*, (2015): 8-15.
- Stol, Marten. *Letters From Yale, Transliteration and Translated*, Altbabylonische Briefe In Umschrift Und Übersetzung, Heft 9, Leiden: E.J.Brill, 1981.
- Tosun, Mebrure - Yalvaç, Kadriye. *Sumer, Babil, Asur Kanunları ve Ammi-Şaduqa Fermanı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2002.
- Toueir, K. "Traveling Settlements Along The Euphrates", *Les Annales Archeologiques Arabes Syriennes 33/1*, (1983): 215-227.
- Wilkinson, Tony James. *Archaeological Landscapes of the Near East*, Arizona: The Universty of Arizona, 2003.

#### KISALTMALAR

- A: Tablets in the Collections of the Oriental Institute University of Chicago
- ARM: Archives Royales de Mari
- CAD: The Assyrian Dictionary of the Oriental Institute of the University of Chicago
- CT: Cuneiform Texts from Babylonian Tablets
- LIH: The Letters and Inscriptions of Hammurabi
- NBC: Tablets in the Babylonian Collection, Yale University Library
- RFH: Robert Francis Harper Collection
- RGTC: Répertoire Géographique des Textes Cuneiformes
- TCL: Textes Cuneiformes du Louvre
- YOS: Yale Oriental Series, Babylonian Texts

## FOTOĞRAFLAR



Res.1: Ubeyt Döneminden Eridu kentinde bulunmuş ilk tekne/sandal örneği (Roaf 1996: 122).



Res. 2: Uruk veya Cemdet Nasr Dönemine tarihlenebileceği düşünülen silindir mühürdeki av sahnesi (Graeve 1981: levha. LI, Fig. 123).



Res. 3: Eski Babil Döneminin sonlarından bir silindir mühür  
(Graeve 1981: levha.5, Fig. 14).



Res. 4: Bir av sahnesinin anlatıldığı terra cotta levha,  
(Graeve, 1981: levha. 1, Fig. 1).



Res. 5: Kiş kentinden olduğu bilinen terra cotta levha,  
(Graeve, 1981: levha. 1, Fig. 2).



Res. 6: Kiş kentinden, terra cotta levhanın bir parçası  
(Graeve, 1981: levha. 1, Fig. 3).



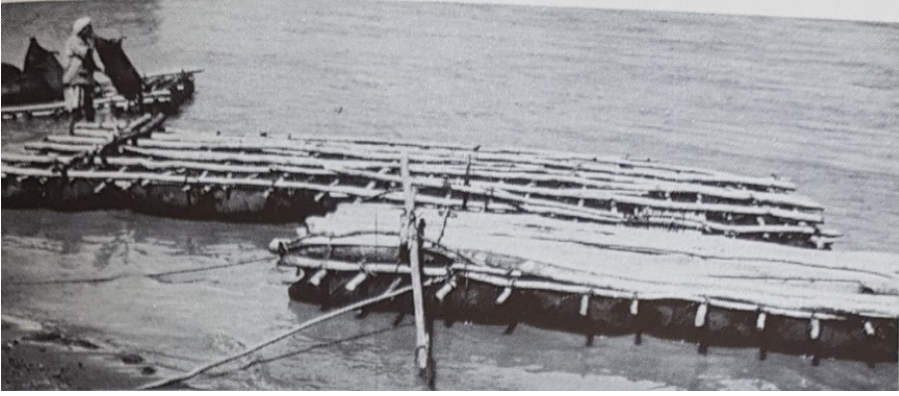
Res. 7: Bir kısmı kırılmış terra cotta levha, (Graeve, 1981: levha. 2, Fig. 4).



Res. 8: Nippur'dan terra cotta levha, (Graeve, 1981: levha 2, Fig. 5).

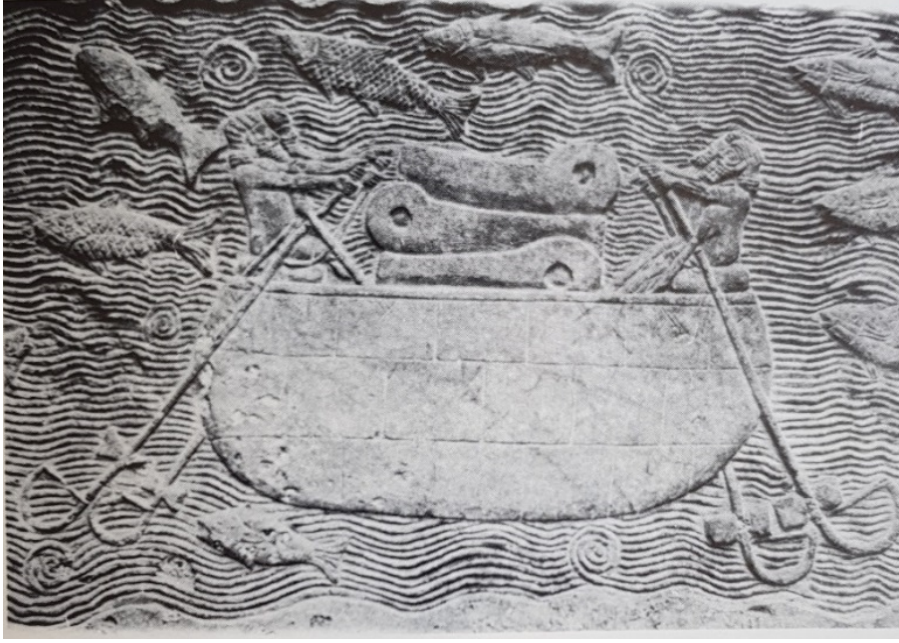


Res. 9: Ur kraliyet mezarından gümüş bir sandal örneği (Roaf 1996: 122).



Res. 10: Günümüzde Fırat Nehri üzerinde kullanılan bir kelek örneği (Graeve, 1981: levha XLVII, Fig. 109).

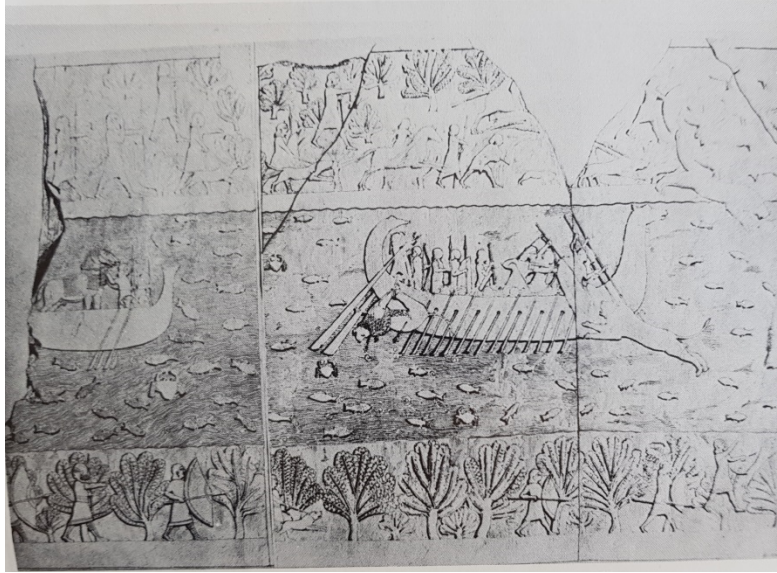




Res. 11: Koyuncuk/Ninive Sarayı kabartmalarında bir quffa örneği (Graeve, 1981: levha. XLVII, Fig. 110).



Res. 12: Modern quffa yapımı (Graeve, 1981: levha. XLVII, Fig: 112).



Res. 13. Asurbanipal Dönemi Koyuncuk/Ninive Sarayı duvar kabartması, At başı formulu bot/kayık tipi (hippoi) (Graeve, 1981: levha. XXXII, Fig: 67)