



MERSİN ÜNİVERSİTESİ KILIKIA ARKEOLOJİSİNİ ARAŞTIRMA MERKEZİ

(MERSIN UNIVERSITY RESEARCH CENTER OF CILICIAN ARCHAEOLOGY)

KAAM

YAYINLARI

OLBA
V



MERSİN
2002

KAAM YAYINLARI
OLBA
V

©2002 Mersin/Türkiye
ISSN 1301-7667

OLBA dergisi hakemlidir ve
Üniversitelerarası kurul başkanlığının tanımladığı
hakemli dergi standardına uygun olarak,
Mayıs ve Haziran aylarında olmak üzere,
yılda iki sayı basılmaktadır.

KAAM'ın izni olmadan OLBA'nın hiçbir bölümü kopya
edilemez. Alıntı yapılması durumunda dipnot ile referans
gösterilmelidir.

It is not allowed to copy any section of OLBA without the permit of KAAM.

OLBA'ya gönderilen makaleler aşağıdaki web adresinde
yada KAAM tarafından dağıtılan broşürlerde bildirilmiş olan
formatlara uygun olduğu takdirde basılacaktır.
Articles should be written according the formats mentioned in the following web address
or brochures distributed by KAAM

OLBA'nın yeni sayılarında yayınlanması istenen
makaleler için yazışma adresi:
Correspondance addresses for sending articles to following volumes of OLBA:
Prof. Dr. Serra Durugönlü
Mersin Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi
Arkeoloji Bölümü
Çiftlikköy Kampüsü
33342-MERSİN
TURKEY

DİĞER İLETİŞİM ADRESLERİ

Other Correspondance Addresses

Tel:00.90.324.361 00 01 (10 Lines)/162-163 or 372

Fax: 00.90.324.361 00 46

www.kaam.mersin.edu.tr
kaam@mersin.edu.tr

Yardımlarından dolayı Ceyhun Közleme'ye teşekkür ederiz.



MERSİN ÜNİVERSİTESİ
KILIKIA ARKEOLOJİSİNİ ARAŞTIRMA MERKEZİ
(KAAM)
YAYINLARI-V

MERSİN UNIVERSITY
PUBLICATIONS OF THE RESEARCH CENTER OF
CILICIAN ARCHAEOLOGY
(KAAM)-V

Editör

Serra DURUGÖNÜL
Murat DURUKAN

Bilim Kurulu

Prof. Dr. Serra DURUGÖNÜL
Prof. Dr. Coşkun ÖZGÜNEL
Prof. Dr. Tomris BAKIR
Prof. Dr. Hayat ERKANAL
Prof. Dr. Sencer ŞAHİN
Prof. Dr. Yıldız ÖTÜKEN



MERSİN
2002

OLBA V
İÇİNDEKİLER/CONTENTS

A. Semih Güneri (Lev. 1-33).....	1
1987 Erzurum-Sos Höyük Kazıları ve 1985-1997 Yılları Arasında Erzurum Çevresinde Yapılan Arkeolojik Çalışmalar Işığında, Son Tunç-Erken Demir Çağında Doğu Anadolu-Kafkasya-Orta Asya Arasındaki Kültürel İlişkiler	
Engin Akdeniz (Lev. 34).....	59
Neolitik ve Kalkolitik Çağlarda Büyük Menderes Havzası'ndaki Kültürel Yapılanma ve Orta Kalkolitik Çağ Problemi	
Suat Ateşlier (Lev. 35-39).....	77
Pers Ölü Gömme Geleneğinde "Cenaze-Harmamaksa'ları"	
Emel Erten (Lev. 40).....	97
Silifke Müzesi Koleksiyonundan Cam Kase	
Ayşe Aydın (Lev. 41-45).....	105
Çatiören Kilisesi	

PERS ÖLÜ GÖMME GELENEĞİNDE
"CENAZE-HARMAMAKSA'LARI"
(Lev. 35-39)

*Suat Ateşlier

ABSTRACT

There are different discussions about two-wheeled vehicles on the ekphora scenes on the Daskyleion stelai, the wall painting at Karaburun II Tumulus at Elmalı and balustrade frieze on the Sarcophagus of the Mourning Women from Sidon. The authors believe that these vehicles carry a wooden coffin, chest or Harmamaksa known as using by women for travelling; but ancient sources indicate that Harmamaksai were used not only for travelling by women, but also travelling by men and carrying body burial for funeral purpose. These vehicles had monobloc body. Harmamaksai for travelling had four wheels, but harmamaksai for carrying burial body had two wheels. Xenophon relates that Panthea used to ride Harmamaksa carrying dead body of her husband, Abradatas, a Persian commander and took him to some place here by the River Paktolos; both eunuchs and servants dug a grave upon a certain hill for Abradatas. Close similarity of upper structures of the vehicles reveals that these vehicles were manufactured for same function; therefore, I suggest to call these vehicles as "Burial-Harmamaksai", and other vehicles as "Travelling-Harmamaksai".

Daskyleion Satraplık Bölgesinde bulunmuş olan Pers etkili mezar stellerinde¹ cenazenin mezara götürülüş sahnesi (ekphora) sıkça rastlanılan bir tasvirdir (Fig. 1-4). Elmalı'daki Karaburun II Tümülüsü mezar odasının güney duvarında (Fig. 6)², Ağlayan Kadınlar Lahtinin kapağında (Fig. 5)³, Uşak, Çivril'de Çeçtepe kaya kabartmasında⁴ ve Xanthos G Heroon'u frizinde⁵ benzer ekphora sahneleri yer almaktadır. Çeçtepe ve Xanthos hariç diğer tasvirlerde cenazenin mezara götürülüşü sırasında zaman zaman iki at veya katır, zaman zaman dört atın çektiği, yüksekliği figürlerin bel hizasını aşan tekerleklerle sahip olan ve üst kısmı kavisli bir profil gösteren arabalar tasvir edilmektedir⁶. Yapılan araştırmalarda arabaların işlevleri ve taşıdıkları yükün ne olduğu konusunda birbirinden farklı düşünceler ortaya atılmış, tasvir edilen prosesyonun amacı üzerine de farklı önerilerde bulunulmuştur.

A. Dupont-Sommer, İstanbul-5764 stelinde (Fig. 1) betimlenen sahnenin bir ticaret kervanına ait olduğunu, dolayısıyla stel üzerinde tasvir edilen arabanın ticari eşya taşınan bir yük arabası olması gerektiğini vurgulamıştır⁷. M. J. Mellink, Karaburun II tümülüsü mezar odasının güney duvarında tasvir edilen araba (Fig. 6) üzerine görüşlerini belirtirken mezar

* Öğr. Gör. Dr. Suat ATEŞLİER, Adnan Menderes Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Klasik Arkeoloji Anabilim Dalı, 09010 Aytepe, Aydın/TÜRKİYE

1 Söz konusu steller T. Bakır tarafından "Anadolu-Pers Stili" olarak isimlendirilmektedir (Bakır 2001, 174.).

2 Mellink 1971, 250-255, Pl. 54. Fig. 21; Mellink 1973, 297 ff. Pl. 45. Fig. 7; Mellink 1979, 476-496.

3 Weller 1970, 219-227.

4 Fıratlı 1970, 121-122. Fig. 159.

5 Metzger-Coupele 1963, Fig. 10; Metzger-Coupele 1976, 247-264. Fig. 16; Metzger 1987, 18; Bernard 1965, 261-288.

6 Dupont-Sommer 1966, 44-58; Bernard 1969, 17-28; Möbius 1971, 442-455; Metzger 1975, 209-220; Tappeiner 1986, 81-95; Jacobs 1987, 49-51; Nolle 1992, 60-68; Durugönül 1994, 83; Kökten-Ersoy 1998, 131-133; Polat 1991, 84-96; Polat 1998, 211-235.

7 Dupont-Sommer 1966, 44-58.

odasının içinde lahit ele geçirilmeyişi sebebiyle söz konusu arabanın mezara konulacak hediyelerin taşındığı bir araba olabileceği⁸ ya da mezar sahibinin maiyeti ile birlikte çıktığı bir seyahatte, üstünde yük taşınan bir araba olabileceği⁹ üzerinde durmaktadır. B. Jacobs, prosesyonlarda mezar sahibinin bizzat rol aldığı düşünmektedir; arabaların üzerinde tasvir edilen nesnenin lahit olmaması gerektiğini vurgulayan Jacobs, prosesyon sahneleri ile Apadana kabartmaları arasında benzerlik kurmaktadır¹⁰. G. Polat, Yüksek Lisans çalışmasının bir bölümünü steller üzerinde tasvir edilen arabalara ayırmıştır¹¹; Polat, arabalar üzerinde ahşap bir tabut, basit bir lahit ya da ahşap sanduka taşındığı düşüncesini desteklemektedir¹². Polat, Borchhardt'ın da belirttiği gibi¹³, İstanbul-5764 steli (Fig. 1) üzerinde bir lahit tasvirinin yer aldığı ve lahtın araba üzerine, gidiş yönünde yerleştirilmiş olduğu düşüncesine katılmaktadır¹⁴; ancak söz konusu araba üzerinde uzunlamasına yerleştirilmiş lahtın uzunluğunun, araba tekerleğinin çapını dahi aşmaması nedeni ile bu konuda farklı bir düşünceye sahip bulunmaktayız. Borchhardt, İstanbul-5764 steli hariç diğer üç stelde arabalar üzerine dingile paralel şekilde lahitlerin yerleştirilmiş olduğunu belirtir¹⁵. Borchhardt ve Polat'ın İstanbul-5764 (Fig. 1) stelindeki araba üzerinde uzunlamasına yerleştirilmiş bir lahitin taşındığı düşüncesine iten detay, araba üst çizgisinin diğer arabalar gibi kubbe şeklinde olmamasından kaynaklanmaktadır¹⁶; ancak stel üzerindeki tasvir incelendiğinde, aslında burada betimlenen arabanın da diğerlerinden farklı olmadığı anlaşılmaktadır; steli işleyen sanatçının tasvire ayrılan panel içinde arabanın üst kavisini tamamlayacak alanı bulamadığı ve arabanın üst kavisini sol kısımda başlatmış olmasına rağmen, alan darlığından ötürü kavisi düz bitirmek zorunda kaldığı, bunun sonucu olarak kapak çıkıntılarını dahi aynı hizaya oturtmadığı anlaşılmaktadır. Örneğin, İstanbul-5763 stelinde (Fig.2), sanatçı aynı durumla karşı karşıya kalmasına rağmen ısrarla arabanın üst kavisini tamamlamış ve tasvire ayrılan panelin üst profilini kırarak arabanın üst kavisini buraya taşımıştır. Stel incelendiğinde bu durum net olarak görülmektedir. Eğer steller üzerindeki tasvirlerde lahit taşındığı kabul edilirse, araba zemininin tamamını kaplayan lahtın sarsıntıdan ötürü araba üzerinde durması mümkün değildir; böyle bir durumda araba zemininin daha geniş olması ve sarsıntıdan dolayı yerinden oynayabilecek lahite geniş bir yer bırakılmış olması gerekirdi. Düşüncemize göre, çoğu zaman yerleşim yerinden uzak noktalardaki tümüslere taşınan cenazenin rahat bir şekilde götürülebilmesi için söz konusu arabaların özel olarak tasarlanmış olması

8 Mellink 1971, 250-255, Pl. 54. Fig. 21; Mellink 1973, 297 ff. Pl. 45. Fig. 7; Mellink 1979, 476-496.

9 Mellink bu düşüncesini 2000 yılı Kazılar Sempozyumunda verdiği bildiri de belirtmiştir.

10 Jacobs 1987, 49-51.

11 Polat 1991, 84-96.

12 Polat 1991, 87-90; Polat 1999, 222.

13 Borchhardt 1968, 193 ff.

14 Polat 1991, 87, 90.

15 Borchhardt 1968, 192-194.

16 Polat 1991, 87.

gerekmektedir. Polat, arabalar üzerinde lahit taşındığı düşüncesini bir rekonstrüksiyon çizerek belirtmiştir¹⁷; çizimdeki lahit, araba zemini üzerine, kenarlarda lahit kısa kenarının yarısı kadar boşluk kalacak şekilde yerleştirilmiş ve lahtin sarsıntılardan etkilenecek şekilde araba zemini üzerinden kayması ya da düşmesi engellenmiştir; fakat steller üzerindeki tasvirlerde böyle bir durum söz konusu değildir. Arabaların üst yapıları kendi gövdeleri ile son bulmakta, başka bir zemine oturmamaktadırlar. Tasvirlerde, atların arkasında görülen ve araba ile atlar arasındaki bağlantıyı sağlayan ahşap kalas (araba oku) arabaların oturma zemini ile karıştırılmamalıdır. Bu durumda arabaların monoblok bir gövdeye sahip oldukları anlaşılmaktadır. S. Gündüz, "M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar" isimli doktora çalışmasında Akhaemenid cenaze arabalarına değinmemiş, savaş arabaları üzerine düşüncelerini belirtmiştir¹⁸.

Daskyleion Satraplık Bölgesinden bulunmuş olan stellerin üzerindeki araba tasvirleri üzerine yapılan en kapsamlı çalışma M. Nolle-Tappeiner tarafından gerçekleştirilmiştir¹⁹. Nolle-Tappeiner, tasvir edilen arabaların, kadınların seyahati amacıyla kullanılan ve antik metinlerde Harmamaksa olarak isimlendirilen arabalar olduğunu, bu nedenle Pers etkili steller üzerinde tasvir edilen arabaların cenaze arabaları olmayıp, üst tabakadan bir Pers'li kadının maiyeti ile birlikte seyahati veya cenaze alayı sırasında kullandığı araba olması gerektiğini belirtmektedir. Antik metinler daha detaylı olarak incelendiğinde²⁰ Pers kadınlarının Harmamaksa denilen arabalarla seyahat ettikleri anlaşılmaktadır; fakat Nolle-Tappeiner'in sadece kadınların seyahat ettikleri arabaların Harmamaksa ismiyle tarif edildikleri antik metinleri dikkate aldığı, oysa Harmamaksa isminin sadece kadınların seyahat ettikleri arabalara verilmediği, aynı zamanda erkeklerin seyahat ettikleri arabalar için de aynı ismin kullanıldığı, hatta Xenophon'un Kyropaidia adlı eserindeki önemli bir pasajında Pers'li bir komutanın cenazesinin mezara karısı tarafından götürüldüğü arabanın da Harmamaksa olarak isimlendirildiği anlaşılmaktadır. Nolle-Tappeiner, tasvirlerdeki arabaların Pers'li, ileri gelen bir kadına ya da Pers'li ileri gelen bir erkeğin haremine ait olabileceğini de belirtir²¹. Nolle-Tappeiner, İstanbul-5763 stelinde (Fig. 2) tasvir edilen arabanın²² ve aynı araba ile birlikte İstanbul-5764 stelinde (Fig. 1) tasvir edilen arabanın rekonstrüksiyonunu

17 Polat 1991, Levha 12.

18 Gündüz 2000, 24, Levha 59.

19 Tappeiner 1986, 81-95.

20 Antik yazarlar ve metinlerinin açıklamaları makale sonunda bir liste halinde verilmiştir. Antik yazarların dipnotlarda kullanılan kısaltmaları için Liddell-Scott, A Greek English Lexicon, Oxford, 1996, xliii-xlv, numaralı sayfalarında belirtilen genel kısaltma listesine başvurulmuştur. Makale içinde, Harmamaksa'ların kullanımını açıklayan önemli pasajlar, bu konuda en güvenilir kaynak olan "Historia (Zeitschrift für Alte Geschichte)" süreli yayını örnek alınarak, hem grekçe orijinal metinleriyle verilmiş, hem de dipnotlarda söz konusu pasajlar belirtilmiştir. Grekçe metinlerin çevirilerinde yardımına başvurduğum değerli meslekdaşım Murat AYDAŞ'a teşekkür ederim.

21 Nolle 1992, 91.

22 Tappeiner 1986, 89. Abb.2.

yapmıştır²³. Çizimlerde yer alan arabaların formu, küp şeklinde gösterilmiş, üst yapıları ise kabartmalarda görüldüğü şekilde basık kubbe biçiminde çizilmiştir; küp şeklinde, küçük bir odacığa sahip bu arabaların içinde bir kimsenin seyahat etmesinin oldukça zor olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü antik metinler incelendiğinde²⁴, kadınların seyahat ettiği Harmamaksa'ların rahat ve güvenli bir yolculuk yapılmasını amaçlayan araçlar olduğu, rekonstrüksiyon çalışmalarında görülen iki tekerlekli küçük arabaların içinde ise bir bayanın seyahat etmesinin güç olacağı anlaşılmaktadır. Düşüncemize göre, stellerde yer alan arabaların birer seyahat aracı olarak yorumlanması yanlıştır; araba tasvirleri ve arabaların arkasından gelen figürler dikkatlice incelendiğinde İstanbul-5763 (Fig. 2), İstanbul-5762 (Fig. 3) ve Sultaniye stellerinde (Fig. 4), arabaları izleyen kadınların, arabaların arkasına elleri ile hassas şekilde dokundukları görülmektedir. İstanbul-5764 stelinde (Fig. 1) ise arabanın arkasından gelen erkek figürleri kollarını dirsekten bükmüş, ellerini yumruk şeklinde sıkıp hafif yukarı doğru kaldırmış oldukları ya da ellerinde bir demet tuttukları anlaşılmaktadır. Figürler kollarını arabaya doğru yaklaştırmışlardır. Arabaya bu şekilde dokunma isteğinin, arabayı takip eden figürlerin ölüye olan sevgilerini ve saygılarını dile getirdiği görüşündeyiz. İçinde bir kadının seyahat ettiği arabaya böyle bir yaklaşımın olamayacağını düşünüyoruz. Cenazelerin mezara araba ile taşınmasını tasvir eden bir sahne Attika'da üretimi olan bir vazoda üzerinde de işlenmiştir. Söz konusu vazoda tasvir edilen sahneyi, Anadolu'dan bulunmuş Pers etkili mezar stellerinde betimlenen ekphora sahnelerini açıklayıcı olması amacıyla değil, yardımcı²⁵ olması amacıyla incelemeyi uygun buluyoruz. Vulci'den bulunmuş ve şu anda Paris'de sergilenen Attika siyah figür tekniğinde bezenmiş bir kyathos üzerinde bir ekphora sahnesi yer almaktadır (Fig. 7)²⁶. Önde iki katır tarafından çekilen bir cenaze arabası sahnenin ana kısmını meydana getirir; araba, önde görülen bir anıt mezara doğru yaklaşmaktadır²⁷. Dikey çakılmış ahşap kalaslarla birbirine bağlanarak iki kat halinde düzenlenmiş ahşap zeminin üzerine sakallı bir erkek cesedi yerleştirilmiştir. Cesedin yüzü açık, gövdesi ise bezle sarılmış durumdadır; cesedin başının doğrudan ahşap zemine oturmadığı, gövdesini saran bezin arkada toplanmasıyla oluşturulmuş bir yastığa dayandığı görülmektedir. Arabanın tekerlekleri, birbirine paralel iki ispiti dik şekilde kesen üçüncü ispitin diğerlerine tutturulmasıyla desteklenmiştir. Tekerleklerin ahşap olduğu anlaşılmaktadır. Sahnede yer alan figürlerin dizilimi incelendiğinde steller üzerindeki ekphora sahneleri ile aralarında

23 Nolle 1992, 66-67. Abb. 4-6.

24 İlgili antik metinler aşağıda incelenecektir.

25 Anadolu'dan bulunmuş olan Pers etkili mezar stellerinin tarihlenmesinde bilim adamlarının faydalandığı en önemli yardımcıları, stellerin üst kısımlarında yer alan, gerek Batı Anadolu'da, gerekse Kıta Yunanistan'da Arkaik ve Klasik Dönem mezar stellerinde sıkça kullanılan anthemion'lardır (Hanfmann 1976, 35-44; Ratté 1994, 593-607).

26 Zschietzschmann 1928, 27. Taf. 15. 92; Kurtz-Boardman 1971, 145. Fig. 34. (Paris, Bibl. Nat. 353, 355); ayrıca bkz. Beazley 1956, 346, 7-8.

27 Mezar yapısı yaklaşık bir insan boyunda tasvir edilmiştir; beyaz olarak boyanması mermer bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.

yakın ilişkiler olduğu görülebilmektedir. Arabayı çekmekte olan katırlara iki kadın eşlik etmektedir; mezar sahibinin yakınları olması gereken kadınlardan, öndeki katırları çekerken, arkasından gelen kadın omuzunda, libasyon sırasında kullanılacak olan "Χυτρίχ"²⁸ adı verilen vazoyu taşımaktadır. Arabanın arkasından ise cenaze kortejine katılan diğer figürler gelmektedir. Araba üzerinde dikkat edilmesi gereken bir nokta, biri cesedin solunda, diğeri sağında olmak üzere iki figürün araba üzerinde oturuyor olmalarıdır. Sahnede, cesedin arkasında, arabanın ön kısmında bir kadın oturur şekilde betimlenmiş, cesedin önünde, arabanın arka kısmında ise bir erkek oturur şekilde betimlenmiştir. Figürlerin araba üzerine oturdukları, aşağı sarkan ve dizlerinden kırık olarak tasvir edilmiş ayakları ile anlaşılabilir. Araba üzerinde oturan her iki figür de ellerini alınlarına dayamış olarak üzüntülerini anlatmaktadırlar. Burada sergilenen prosesyonun, araba tasvirlerinin farklılığı dışında steller üzerindeki prosesyonlar ile benzer yanlarının olduğu düşüncesindeyiz. İki katır tarafından çekilen araba, kadınların cenaze alayında etkin rol üstlenmeleri ve arabanın bir anıt mezara doğru yaklaşması dikkat çekicidir.

Steller üzerindeki sahnelerde de kadınları etkin rolde görüyoruz. Eğer arabaların önünde atları ya da katırları çeken figürler mezar sahibinin önemli bir yakını olmayıp sadece hayvanları çekmekle görevli seyis ise, o zaman üzerinde durulması gereken husus, İstanbul-5764 steli (Fig. 1) haricindeki üç stelde arabaları kadınların izlediği, diğer bir deyişle mezar sahibinin yakını olarak kortejin en önünde kadınların yer aldığı anlaşılabilir. Vazo üzerindeki tasvirde de kortejin en önünde kadınlar yer almakta ve mezara kadar yaklaşan arabanın önünde başka figür bulunmamaktadır. Stellerdeki tasvirlerde, öndeki erkek figürünü seyis olarak kabul edecek olursak, kortejlere daha çok kadınlar öncülük etmektedir; bu kadınlar bizce hizmetkar olmamalıydılar; örneğin, Ağlayan Kadınlar Lahti'ndeki ekphora prosesyonunda sahnenin başladığı ve bittiği yerde birer kadın figürü yer alır; sahne ile doğrudan ilişki içinde olmasalar da, sanatçının bu kadınları sahnenin başına ve sonuna yerleştirmiş olması dikkat çekicidir. Lahit gövdesini çepeçevre saran ağlayan kadın figürlerinin de stellerde olduğu gibi kadının ölü kültüründeki yerini gösterdiği düşüncesinceyiz. Elbette, steller üzerindeki tasvirlerin bir ekphora-özeti olduğu açıktır, ancak kabartmaları işleyen sanatçının, cenazenin mezara götürülüşünü betimlerken en can alıcı sahneyi, cesedin taşındığı araba ve ona en yakın ya da cenaze alayında en etkin rol üstlenen figürleri kullanacağı da yadsınmamalıdır. İstanbul-5763 stelinde iki, İstanbul-5762 stelinde bir ve Sultaniye stelinde üç kadının arabayı izler, hatta arabaya dokunur şekilde betimlenmeleri, bunlara ek olarak, Ağlayan Kadınlar Lahtinin kapağındaki sahnenin başında ve sonunda tasvir edilen kadın figürleri, belki de en önemlisi, lahtin ismini aldığı ağlayan kadınların böylesine anıtsal bir lahitte baş rolde olmalarının tesadüf olamayacağı kanısındayız. Sultaniye stelinde arabayı izleyen üç kadının hizmetkar, atları çeken figürün de seyis olduğunu

²⁸ Şahin 1996, 151. (Dipnot 62).

düşünürsek, sahne içinde yer alan toplam dört figürden hiçbirinin ölünün yakını, mesela eşi olmaması mantıklı değildir; ayrıca, steli işleyen sanatçı, üç kadını da ayrı boylarda betimlemiştir; örneğin, önde yer alan figürle en arkada yer alan figür arasında büyük bir boy farkının olması, bizce, sanatçının figürler arasındaki yaş farkını, diğer bir deyişle anne ve kızını ya da kızlarını anlatmak istemesinden kaynaklanmaktadır²⁹; bu durumda, sanatçının burada hizmetkar ailesini değil, ölünün ailesini, eşini ve kızlarını tasvir etmiş olması akla daha yatkın gelmektedir. İstanbul-5763 stelindeki ekphora sahnesinde araba haricinde sadece iki kadın tasvir edilmiştir (Fig. 2); bu kadınları hizmetkar olarak yorumladığımız takdirde aynı şekilde yukarıdaki durumla karşı karşıya kalmaktayız. İstanbul-5762 stelinde arabayı izleyen iki kadın bulunmaktadır. Katırlara binmiş olan kadınların ölünün yakını, arabayı izleyenlerin ise hizmetkar oldukları düşünülebilirse de, kortejde yaşlı aile büyüklerinin olabileceği ve bu kişilerin cenaze kortejine katırlar üzerinde katılmış olabilecekleri de unutulmamalıdır.

Xenophon'un Kyropaidia adlı eserinde yer alan bir pasaj, Pers ölü gömme geleneğinde kadınların ne kadar önemli bir rol üstlendiklerini açıkça ortaya koymaktadır³⁰. Sardeis savaşında ölen Pers'li komutan Abradatas'ın karısı Panthea, kocasının cesedini mezara götürmek için hazırlamış ve Abradatas'ı mezara kadar götürecektir olan Harmamaksa'yı da bizzat kendisi kullanmış ya da çekmiştir. Söz konusu pasaj ile kadınların yer aldığı tasvirler arasında yakın bir bağlantı olduğu anlaşılmaktadır. Xenophon'un bu pasajı, Daskyleion Satraplık Bölgesinden ele geçirilen stellerde arabaları izler şekilde betimlenen kadın figürlerinin birer hizmetkar olmayıp, ölünün yakınları olması gerektiğini, cenaze alaylarında ve ardından yapılacak seremonide önemli roller üstlendiklerini açıkça ortaya koymaktadır.

Herodotos, Plutarkhos, Aristophanes, Xenophon, Strabon ve Diodorus Siculus, pasajlarında³¹ Harmamaksa'larla ilgili dikkat çekici kanıtlar sunmaktadır. Söz konusu pasajlarda anlatılan arabaların üstünün kapalı olduğu ve bu arabaların taşıma amaçlı kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu arabaların hem kadınların, hem erkeklerin içinde rahatça seyahat edebilecekleri şekilde yapılabildikleri gibi, aynı zamanda cenazeyi mezar alanına taşıma amaçlı da yapıldıkları ortaya çıkmaktadır. Xenophon, Kyropaidia adlı eserinin on bir ayrı pasajında vagonlu arabaların kullanımından söz etmekte ve bu arabaları diğer arabalardan ayırmaktadır. Söz konusu pasajlar aşağıda detaylı şekilde verilmiştir. Xenophon, normal arabalar için kullandığı "ἄμαξα" nın yerine bu pasajlarda "ἄρμάμαξα" kelimesini kullanmakta ve bu arabaların hangi amaçla kullanıldıkları konusunda detaylı bilgi vermektedir: M.Ö. 546'da Pers'lerle Lydia'lılar arasında yapılan Sardeis savaşında Pers savaş arabaları komutanı olarak görev

29 Polat, söz konusu stel üzerinde tasvir edilen kadınları hizmetkar olarak yorumlar. Polat 1999, 226.

30 Xen. Kyr. 7. 3. 4.

31 Hdt. 7. 41. 1; 7. 83. 2; 9. 76. 1; Plut. Them. 26. 4; Arist. Akhar. 69; Xen. Kyr. 3. 1. 8; 3. 1. 40; 4. 2. 29; 4. 3. 1; 6. 3. 8; 6. 3. 30; 6. 3. 32-33; 6. 4. 11; 7. 1. 22; 7. 3. 4; Xen. Anab. 1. 2. 16-17; Xen. Hell. 3. 1. 12; 6. 5. 9; Diod. Sic. 14. 22. 4; Strab. 7. 1. 3; 7. 2. 3; 7. 5. 2.

yapan³² Susa Kralı Abradatas³³ için köleleri kullanarak³⁴, Paktolos’u gören eğimli bir yerde bir mezar yaptıkları³⁵ anlaşılmaktadır. Büyük Kyros’un emri ile Abradatas’ın onuruna çok sayıda sığır, at ve koyun gibi hayvan kurban edilmiş³⁶, mezarına birçok süs eşyası bırakılmış³⁷ ve Abradatas adına büyük bir anıt dikilmiştir³⁸. Abradatas’ın karısı Panthea kocasının ölümünden sonra göğsüne sapladığı bir hançerle intihar etmiş, ve daha sonra muhtemelen kocasının yanına gömülmüştür³⁹. Xenophon’un pasajında, savaşta ölen Abradatas’ın naaşının mezara götürülmek üzere bir arabaya yerleştirildiği ve arabanın karısı Panthea tarafından kullanılarak veya çekilerek mezar alanına getirildiği anlatılmaktadır⁴⁰; ancak burada sözü edilen araba Xenophon’un diğer pasajlarında bahsetmiş olduğu arabalardan (ἄμαξα) farklı olarak “ἀρμάμαξα” kelimesi ile tarif edilmektedir (“καὶ νῦν γε ἔφη, λέγεται αὐτοῦ ἡ γυνὴ ἀνελομένη τὸν νεκρὸν καὶ ἐνθεμένη εἰς τὴν ἀρμάμαξαν, ἐν ἧπερ αὐτὴ ὤχεϊτο, προσκεκομικένοι αὐτὸν ἐνθάδε ποι πρὸς τὸν Πακτωλὸν ποταμὸν”) Xenophon Kyropaidia’da bu pasajından ayrı olarak on pasajında daha “ἀρμάμαξα” kelimesinden söz etmektedir⁴¹. İkinci pasajında erkeklerin eşleriyle birlikte içine girdikleri arabalardan bahsetmektedir (ἀναβάντες ἐπὶ τὰς ἀρμαμάξας σὺν ταῖς γυναιξὶν ἀπήλουνον εὐφραινόμενοι)⁴²; burada anlatılmak istenen üzeri tamamen kapalı olan vagon şeklinde bir arabadır. Üçüncü pasajda aynı şekilde tamamen kapalı bir arabanın varlığı söz konusudur⁴³. Kocasını Abradatas’ı üzgün şekilde savaşa uğurlayan ve fenalaşan Panthea’yı hadım ve hizmetçi kadın kölelerin üzeri kapalı ve dışarıdan görünümü engelleyen bir arabaya taşıyarak yatırdıklarını anlatan bu pasaj dikkat çekicidir; çünkü Xenophon burada anlattığı araba için aynı şekilde “ἀρμάμαξα” kelimesini kullanılmaktadır (Ἐκ τούτου δὴ οἱ εὐνοῦχοι καὶ αἱ θεράπαινοι λαβοῦσαι ἀπήγον αὐτὴν εἰς τὴν ἀρμάμαξαν καὶ κατακλίναντες κατεκάλυψαν τῇ σκηνῇ. οἱ δὲ ἄνθρωποι, καλοῦ

32 Xen. Kyr. 8. 3. 18.

33 Xen. Kyr. 5. 1. 3; 6. 3. 35.

34 Xen. Kyr. 7. 3. 4.

35 Xen. Kyr. 7. 3. 4-5. Sözü edilen mezarın Paktolos’u gören bir yamaca yapıldığının belirtilmesi bu mezarın “Piramid Mezar” olarak adlandırılan mezar yapısıyla aynı mezar olabileceğini akla getirmektedir. Bu mezarı Sardeis’den çok uzakta değil, Sardeis yakınlarında aramak gerekir. Sardeis önlere öldürülen, Kyros’a yakınlığıyla bilinen bir komutan olan Abradatas için yapılan mezar, Xenophon’un pasajı dikkate alındığında Batı Anadolu’da yapılan ilk Pers anıt mezarıdır. Mezar yapıldığında Kyros hayattadır ve mezarın yapımıyla bizzat ilgilenmiştir. Cesedin mezara karısının kullandığı bir araba (Harmamaksa) ile götürülmesi de mezarın Sardeis yakınlarında yapıldığına bir diğer kanıttır. Eğer Abradatas’ın mezarı Piramid Mezar ise, İran’da inşa edilen piramidal yapılı Pers anıt mezarları (Pasargad’daki Kyros mezarı, Takht-i Rustam’daki mezar ve Gur-i Dukhtar’daki mezar) Kyros’un yapımıyla bizzat ilgilendiği Abradatas’ın mezarından esinlenmiş olabilirler. Bu pasajla, Kyros’un Pasargad’daki kendi mezarının dışında bir diğer mezarın yapımıyla da ilgilendiği ortaya çıkmaktadır.

36 Xen. Kyr. 7. 3. 7.

37 Xen. Kyr. 7. 3. 7; 7. 3. 11.

38 Xen. Kyr. 7. 3. 11.

39 Xen. Kyr. 7. 3. 14.

40 Xen. Kyr. 7. 3. 4.

41 Xen. Kyr. 3. 1. 8; 3. 1. 40; 4. 2. 29; 4. 3. 1; 6. 3. 8; 6. 3. 30; 6. 3. 32; 6. 3. 33; 6. 4. 11; 7. 1. 22.

42 Xen. Kyr. 3. 1. 40.

43 Xen. Kyr. 6. 4. 10-11.

όντος τοῦ θεάματος τοῦ τε Ἀβραδάτου καὶ τοῦ ἄρματος, οὐ πρόσθεν ἐδύναντο θεάσασθαι αὐτὸν πρὶν ἢ Πάνθεια ἀπῆλθεν.). Kypopaidia'daki bir diğ er pasajda, Med'li ve Pers'li kadınların içinde yer aldıkları Harmamaksa'lerden söz edilmektedir⁴⁴. Lydia Kralı Kroisos'un, kadınlarını Harmamaksa'larla uzun bir gece yolculuğuna gönderdiğini belirten pasajdan Lydia'luların da benzer arabaları kullandığını anlıyoruz⁴⁵. Xenophon, bu arabaların kadınları gecenin soğ uğundan koruduğ unu ve rahatça seyahat etmelerini sağladığını vurgular. Sözü edilen Seyahat-Harmamaksa'larının geniş ve dört tekerlekli arabalar olduklarını düşünmek yanlış olmasa gerekir.

Herodotos üç ayrı pasajında Harmamaksa'dan söz eder; ilk pasajında, Yunanistan seferine çıkan Xerxes'in Sardeis'den beri yolculuk yaparak geldiğ i Lydia-Mysia sınırında, canı sıkıldığında ya da yorulduğ unda kendi arabasından inip dinlenmek üzere Harmamaksa'ya bindiğ ini belirtmektedir⁴⁶. Herodotos'un burada sözünü ettiğ i Harmamaksa, içinde dinlenen, üzeri kapalı bir tür vagonlu araba olabilir. İçinde dinlenmek üzere girilen bir araba düşüncemize göre içinde en az bir yatağ ı bulunan, geniş yapılı, sarsılması mümkün olduğ unca engellenen bir araba olmalıdır; böyle bir arabanın da iki değ il, dört tekerlekli olması muhtemeldir. İki tekerlekli bir arabanın atlar tarafından çekilmesine rağmen öne ve arkaya yatması olasıdır. Seyahat amaçlı yapılmış Harmamaksa'ların Büyük Kral tarafından Yunanistan seferi gibi uzun bir yolculukta kullanılmaları bu arabaların aynı zamanda rahat ve güvenli bir yolcu taşıtı olduklarını göstermektedir. Herodotos konuyla ilgili ikinci pasajında, Yunanistan seferi sırasında, Hydarnes oğ lu Hydarnes'in emri altındaki, Pers ordusunun en seçkinlerinden kurulan ve ölümsüzler denilen on bin kişilik birliğ in, yanlarında Harmamaksa'lar içinde kalabalık hizmetçilerini, sandıklarını ve haremelerini götürdüklerini anlatmaktadır⁴⁷. Bu pasajda sözü edilen arabaların da iki değ il dört tekerlekli olması gerekmektedir. İçinde hizmetçilerin, sandıkların ve haremın taşındığı arabaların bu yükleri taşıyacak yapıya sahip olmaları, Yunanistan seferi gibi uzun bir yolculuğ a dayanıklı olmaları ve en önemlisi içindekileri rahat ettirebilecek şekilde yapılmış olmaları gerekmektedir. İçinde sandık taşınan Harmamaksa'ları "Yük-Harmamaksa'sı", haremın taşındığı Harmamaksa'ları ise "Seyahat-Harmamaksa'sı" olarak isimlendirmeyi uygun buluyoruz.

Herodotos'un üçüncü pasajında ise Kos'lu Hegetorides'in kızının, Pers'li Teaspis oğ lu Pharandates'in odalığ ı olduğ u ve yanındakilerle birlikte bir Harmamaksa ile Plataia Savaşından sonra kaçıp Lakedaimonia'lılara teslim olduğ u anlatılır⁴⁸. Herodotos'un pasajlarında geçen Harmamaksa'ların hem erkeklerin, hem kadınların, hem de eşyaların taşındığı, üzeri kapalı geniş arabalar olduğ u anlaşılmaktadır. Söz konusu arabaların işlevlerine göre

44 Xen. Kyr. 3. 1. 8.

45 Xen. Kyr. 4. 2. 29.

46 Hdt. 7. 41. 1.

47 Hdt. 7. 83. 2.

48 Hdt. 9. 76. 1.

yapılmış olmaları gerekmektedir; örneğin, içinde eşya taşınan bir Harmamaksa ile içinde insan taşınan Harmamaksa'nın en azından içlerinin farklı düzenlenmiş olması gerekir.

Plutarkhos'un Themistokles'in Hayatı adlı eserinde seyahat amaçlı yapılmış olan Harmamaksa'ların özellikleri hakkında detaylı bilgi ediniyoruz; Plutarkhos, bu arabaların Pers'li kadınların bindiği, üzeri tenteli, kenarları perdeli ve dört tekerleğe sahip olduklarını, "Apene" olarak isimlendirilen benzer bir arabanın Themistokles'in güvenli şekilde seyahat edebilmesi amacıyla yapıldığını belirtmektedir (έν δὲ ταῖς ὁδοπορίαις ὑπο σκενάς κύκλοι περιπεφραγμένας ἐπὶ τῶν ἀρμαμαξῶν ὀχεῖσθαι τοιαύτης τῆ Θεμιστοκλεῖ κατασκευασθείσης ἀπήνης καταδύς ἐκομίζετο)⁴⁹.

M. Nolle-Tappeiner'in yorumladığı gibi, asil kadınları ya da Pers'li ileri gelen kimselerin haremelerini taşıyan arabalar, Pers etkili steller üzerinde tasvir edilen arabalar olmamalıdır. Bu kabartmalarda tasvir edilen iki tekerlekli arabalar antik metinlerde belirtilen seyahat amaçlı, rahat ve konforlu arabalar olamazlar. Seyahat eden ya da kısa bir yolculuk yapan bir insanın araba içinde oturduğunu, en azından bağdaş kurup oturduğunu düşüsek dahi, stellerde tasvir edilen arabalarda bir insanın bu şekilde yolculuk etmesinin mümkün olamayacağını düşünüyoruz. Arkeolojik verilerle elde edilen araba tekerleği buluntuları söz konusu arabaların cenaze seronomisinde önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir. Sardeis'de, Bintepelek nekropolünde yer alan Akhaemenid Dönemi'ne ait BT- 89 tümülüsü kurtarma kazılarında⁵⁰ dromos girişinde, girişi tam kapatacak şekilde, üst üste yerleştirilmiş şekilde in-situ olarak ele geçirilen⁵¹, yerinde sökülerek parçalanmış bir arabaya ait yaklaşık 1.60 m. çapa sahip iki adet araba tekerleği⁵², 1988 yılında Balıkesir, Üçpınar Köyü yakınlarında yol açma çalışmaları sırasında ortaya çıkarılan, Bursa ve Balıkesir Müzelerinin ortak çalışmaları sonucu kazısı yapılan, Üçpınar Tümülüsü adıyla anılan soyulmuş tümülüsün dromos kazısı sırasında ele geçirilen, gene aynı şekilde parçalanarak sökülmüş bir arabanın yaklaşık 1.10 m. çapındaki iki adet tekerleği⁵³ ve 1997 yılında Kütahya İli, Aslanapa İlçesi, Karadiğin Köyü'nde kurtarma kazısı yapılan bir tümülüsün mezar odasının doğusunda, 1.60 m. çapında ve 12 ispite sahip araba tekerleği 2.90 m. derinlikte ele geçirilmiştir⁵⁴; söz konusu tekerlekler sahip oldukları şına demirleri,

49 Plut. Them. 26. 4.

50 Dedeoğlu 1991, 119-131.

51 Tekerlek çapları dromos girişinin genişliği ile aynı ölçüdedir (Dedeoğlu 1991, 133. Pl. 2.). Dromosun planı incelendiğinde tekerleklerin dromos genişliği ile aynı ölçüye sahip olmaları, dromosun tekerleklerin genişliğine göre düzenlenmiş olabileceğini akla getirmektedir. Mezar odası önünde in-situ araba buluntularına gösterilebilecek en dikkat çekici örnek için bkz, Kıbrıs'da Salamis'de 7. yy. ve 7. yy. sonlarına tarihlenen tümülüslerden ele geçirilen düz oturma zemimine sahip araba buluntuları için bkz. Karageorghis 1967, 22-24, Pl. 4, 6, 18, 115 (rekonstrüksiyon), 121 (tekerlek detayları).

52 Kökten-Ersoy 1998, 117-126.

53 Kökten 1998, 131-146; Kökten-Ersoy 1998, 108-117.

54 Türktüzün 1999, 125-140. Mezar odasının yakınında ortaya çıkarılan pişmiş toprak lahitin (2.25x 0.70x 0.50 m.) dışına ve içine mezar hediyeleri bırakılmış ve üzeri mermer bir plakayla örtülmüş olup, tümülüsün eteğine daha sonra yapılan bir gömüye ait olduğu anlaşılmıştır. Lahit M. S. 2. -3. yüzyıla

ispitleri ve şına demirine tutturulan kabara başlı çivileriyle steller üzerinde tasvir edilen arabalarla büyük benzerlik gösterirler. Mezar önünde sökülen arabalar seyahat amaçlı değil, cenazeyi mezara getirme amaçlı kullanılan arabalardır. Steller üzerindeki tekerlekler ile tasvir edilen figürler arasında karşılaştırma yapılırsa tekerleklerin yüksekliğinin tümülüs buluntularıyla yaklaşık aynı ölçülere sahip olduğu anlaşılabilir. Figürlerin ortalama 1.60-1.70 m. boyunda oldukları düşünülürse, tekerlek yüksekliklerinin yaklaşık olarak 1.10-1.65 m. olduğu ortaya çıkmaktadır. Tekerleklerin üzerindeki üst yapının yüksekliği ise İstanbul-5764 (Fig. 1) ve İstanbul-5763 (Fig. 2) stellerinde tekerleğin yüksekliğinden daha azdır; İstanbul 5762 stelinde (Fig. 3) her ikisinin yüksekliği yaklaşık aynı iken, sadece Sultaniye stelinde üst yapının yüksekliği tekerlek yüksekliğini aşar; Sultaniye stelinin detay işçiliğinin diğerlerine oranla daha kötü olduğu da bir gerçektir; örneğin, buradaki arabanın ispitleri özensiz şekilde tasvir edilmiştir. Araba ile atlar-katırlar arasındaki araba oku olduğundan kalın gösterilmiştir. Kabartmalarda, figürler ile araba üst yapısı arasındaki orantının gerçek ölçülere dayandığını İstanbul-5763, İstanbul-5762 ve Sultaniye stelinde arabayı izleyen kadın figürlerin üst yapıdaki çıkıntıya veya ana gövdeye dokunmalarından anlayabiliyoruz; kadınlar arabanın bu elamanlarına elleriyle dokunabiliyor, diğer bir deyişle ulaşabiliyorlardı. Kadın figürlerin üst yapıdaki çıkıntıya (İstanbul-5763) ya da ana gövdeye (İstanbul-5762 ve Sultaniye) dokunmaları, steli işleyen sanatçının, ölünün mezar alanına götürülüşü sırasında yapılan bu hareketi bildiğini ve mezar steli gibi çok dar bir alanda tasvir edilen ekphora özetinin içinde dahi bu hareketi tasvir etme ihtiyacı duyduğunu göstermektedir. Bu hareketin aynı şekilde günümüzde olduğu gibi ölü kültü ile doğrudan ilişkili olduğunu düşünüyoruz ve Dentzer'in⁵⁵, bu hareketin ölüye karşı gösterilen saygının ifadesi ve ölünün yüceltilmesi yorumuna biz de katılıyoruz. Cenazenin mezara eller üstünde taşınarak götürülüşü sırasında taşıma amaçlı yaklaşımların dışında, ölüye son kez yakın olma isteğiyle tabuta dokunmak, günümüzde sıkça rastlanılan bir harekettir.

Arabalar üzerinde görülen yükün veya nesnenin ne olduğu ve arabaların niçin tümülüs dromoslari önünde ya da Gümüşçay'da olduğu gibi lahitin yanında sökülerek parçalandığını irdelemek gerekmektedir. Bu sorun üzerine bir çok öneri ileri sürülmüştür. J. Borchhardt arabalar üzerinde tabut taşındığı görüşündedir⁵⁶. Samos Vathy'den bulunmuş olan kireçtaşı lahit⁵⁷ ile İstanbul-5764 stelinde tasvir edilen arabanın üzerindeki nesne arasında sadece bezeme açısından benzerlik kurulabilmiştir. Lahit, kısa kenarında iki, uzun kenarında ise üç İon sütunu kabartması taşımaktadır. Lahitin iki yöne eğimli çatıya sahip bir kapağı vardır; alınlık üstü ve köşe noktalarında akroterion'lar yer almaktadır. Doğrudan toprağa gömü amacıyla imal edilen

tarihlenir. Söz konusu lahit ile mezar önünde söküldüğü anlaşılan cenaze arabası arasında bir bağlantı bulunmamaktadır (Polat 1999, 234.).

⁵⁵ Dentzer 1969, 202.

⁵⁶ Borchhardt 1968, 192-194. Taf. 47. 1-2.

⁵⁷ Freyer-Schauenburg 1974, 183-184. Taf. 76; Borchhardt 1968, Taf. 47. 1.

veya anıt mezarlara yerleştirmek amacıyla yapılan lahitlerin genellikle alınlıklı kapaklara sahip olmalarına rağmen steller üzerinde, Karaburun II mezarında (Fig. 6)⁵⁸ ve Ağlayan Kadınlar Lahtinin kapağı üzerinde (Fig. 5) tasvir edilen arabalar üstündeki nesnelere kubbe şeklinde kavisli üst yapıya sahip olmaları dikkate değerdir. Örneğin, İstanbul-5764 stelinde arabanın yer aldığı panel yüksekliğinin yetersiz kalması sonucu sanatçı, arabanın üst profilini kubbe şeklinde kavisli yapmak istese de bunu gerçekleştirememiş ve sol kısımda başladığı kubbe kavisini düzleştirmek zorunda kalmış, bunun sonucu olarak üst çizgiyi diğer kenara bağlama zorunluluğu doğmuştur. Sahneyi işleyen sanatçının paneldeki yer darlığından ötürü kavisi istediği şekilde tamamlayamaması, kapak çıkıntılarında hiza hatası yapmasına neden olmuştur. Araba üst yapısında yer alan iki kapak çıkıntısının diğer örneklerde olduğu gibi aynı hizada olmayıp, soldaki kapak çıkıntısının daha aşağıda kalmış olmasının nedeni bizce, gövdesindeki İon sütun bezemelerine varıncaya kadar arabayı detaylandıran sanatçının bu noktada dikkatinin tamamen dağıldığını göstermektedir. Arabanın üst yapısı incelendiğinde bu durum anlaşılabilir. İstanbul-5763 stelinde ise sanatçı gene aynı şekilde arabanın üst profilini yukarıdaki profillere rağmen tamamlamış, fakat arabanın üst kısmını panelin üstüne taşımak zorunda kalmıştır. Buradan hareketle önemli sonuçlara varmak da mümkündür; her iki stelde de sahnelerin yükseklikleri önceden belirlenmiş sınırlı bir alana sahip olduğu için sanatçı ekphora tasvirlerini stel üzerindeki bu alanlara işlemiştir. Arabaların üst yapılarının sahne dışına taşmasının nedenini bu şekilde açıklayabiliyoruz. Bu noktada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus, İstanbul-5763 stelinde sahneyi işleyen sanatçının, arabanın üst yapısına ait profili yukarı taşıyarak, ısrarla işlemesi ve arabanın biçimini aynı şekliyle yansıtma isteğidir. Düşüncemize göre, eğer ekphora sahnesinin işleneceği alan yeter yüksekliğe sahip olsaydı, ya da sanatçı arabayı işlemeye tekerleklerden değil, arabanın üst yapısından başlamış olsaydı, İstanbul-5764 stelinde yer alan arabanın üst yapısının profili de diğer örneklerde olduğu gibi kubbe şeklinde kavisli olurdu. Sanatçıların araba üst yapılarının tasvirlerinde kubbe benzeri kavisli profile bu derece sadık kalmaları, bu arabaların cenaze seronomilerinde kullanılmaları için özel olarak üretildikleri düşüncesine sahip olmamıza neden olmaktadır. Arabalar üzerinde görülen kapak çıkıntılarının ısrarla belirtilmesi ve söz konusu çıkıntılarının, araba hacimleri dikkate alındığında, oldukça büyük yapılmaları, bu arabaların ayrılabilir tek parçalarının kapakları olduğunu akla getirmektedir. Steller üzerindeki tüm arabalarda kapak çıkıntı detaylarının belirgin şekilde tasvir edilmesi, araba üzerindeki vagon benzeri gövdenin içinde yer alan cesedin, vagon aşağıya indirilmeden, kapağın açılmasıyla dışarı alındığını ve kapak altındaki gövdenin arabanın kendisini oluşturduğunu gösteriyor düşüncesindeyiz. Eğer arabalar üzerinde lahit taşındığı kabul edilirse, taşınan tüm lahitlerin kapak çıkıntılı, ancak iki yöne eğimli çatısı bulunmayan alınlıksız lahitler olması gerekir. Arabaların detaylarındaki önemli benzerlikler, bu arabaların ancak

58 Mellink 1971, 250-255, Pl. 54, Fig. 21; Mellink 1973, 297 ff. Pl. 45, Fig. 7; Mellink 1979, 476-496.

aynı işlev amacıyla özel olarak imal edildikleri düşünüldüğünde anlam kazanmaktadır.

Kabartmaları işleyen sanatçının, tekerlekler üzerindeki kabara başlı çivileri dahi detaylı şekilde göstermesine rağmen, tabut detaylarını gözden kaçırmamasını olası bulmuyoruz. Arabalar üzerinde ahşap lahit taşındığı dahi düşünülse, kabartmalar üzerinde mutlaka ipucu verebilecek detaylar olmalıydı; örneğin, Ağlayan Kadınlar Lahtinin kapağında tasvir edilen araba üzerindeki nesnenin lahtin kendisiyle hiçbir benzerliği bulunmamaktadır. Tasvirlerde görülen araba üst yapısı eğer bir lahite ait ise, tasvirlerde gövdeyi tamamıyla kapladığı görülen lahtinin nakil sırasında sarsıntılardan etkileneceği unutulmamalıdır; bu durumda, araba üzerinde lahit için daha geniş bir alan ayrılması gerekirdi. Tüm bunların yanında, özellikle steller üzerindeki araba tasvirlerinde önemli detayların gözden kaçırıldığını düşünüyoruz; tekerlekler üzerinde taşınan nesnenin kendinden bağımsız bir zemine oturmadığı açık şekilde görülmektedir. Eğer araba üzerinde ahşap, kireçtaşı ya da mermer bir lahit taşınıyor olsaydı arabanın kendi zeminine oturuyor olmalıydı; oysa tasvirlerdeki nesnenin kendi zemini ile son bulduğu görülmektedir. Nesnenin araba üzerinden alındığını düşünecek olursak geriye sadece tekerlekleri birbirine bağlayan dingil ve arabayı çeken katır ya da atlara bağlantıyı sağlayan araba oku ile tekerlekler kalır; bu durumda, arabanın kendine ait bir oturma düzleminin olması gerekmektedir ki üzerine yerleştirilecek ne olursa olsun sağlıklı şekilde taşınabilsin. İşte bu noktada Xenophon'un Kyropaidia'da bahsettiği Harmamaksa'nın⁵⁹ önem kazandığını düşünüyoruz. Abradatas'ın cesedini mezar alanına getirmek amacıyla kullanılan arabanın Harmamaksa kelimesi ile tarif edilmesinin sebebi, seyahat amaçlı kullanılan diğer Harmamaksa'lardaki gibi bu arabanın da tekerlekleri üzerinde tek gövdeye sahip olması, ancak seyahat amaçlı değil, ölünün mezara taşınması amacıyla imal edilmiş bir Harmamaksa olmasındandır. Tasvirlerde görülen arabalar aynı şekilde tek gövdeye sahiptirler; sadece üzerlerinde, içinden ölünün çıkarılması için bir kapak bulunmaktadır; tasvirlerde gövdenin ön ve arkasında görülen çıkıntılar kapağa ait çıkıntılar olmalıdır. Bu tür çıkıntıları Lykia lahitlerinde ve Karia bölgesinde sıkça rastlanılan, ana kayaya açılmış tekne türü mezarların kapaklarında da görebiliyoruz. Arabaların üst yapısı ile kapak ayırımını gösteren çizgi sadece Ağlayan Kadınlar Lahtindeki tasvirde görülebilmektedir (Fig. 5); burada tasvir edilen arabanın gövdesi ile kapağı ayırt edilecek şekilde profilendirilmiştir.

Tümülslerin dromoslarında niçin parçalanmış ya da sökülmiş arabalara ait tekerleklerin ele geçirildiğini şu şekilde açıklayabileceğimizi düşünüyoruz: arabalar üzerinde taşınan ayrı bir lahit ya da sanduka değil, arabanın bizzat kendi gövdesi olmalıdır. Tasvirlerdeki arabaların tekerlek yükseklikleri, bu arabaların herhangi bir at arabası olmadığını kanıtlamaktadır. Örneğin Karaburun II mezarının doğu duvarındaki üzeri kubbe biçimli arabanın tekerlekleri önünde yer alan ve üzerinde oturur

59 Xen. Kyr. 7. 3. 4.

durumda sakallı bir figürü taşıyan arabanın tekerleklerine oranla daha büyüktür⁶⁰. Öncelikle, yüksek tekerlek, cenazenin rahat şekilde mezar alanına getirilmesini sağlıyordu; çünkü mezar alanları, özellikle tümülüsler her zaman yerleşimin çok yakınında yer almayabilirler; Lydia bölgesinde Hermos'u gören yamaçların tümülüsler için daha cazip yerler olarak seçildiği görülmektedir; en azından tümülüs yer seçimlerinde mezarın önündeki alanın panoramik olmasına dikkat edildiği anlaşılmaktadır. Bu nedenle tümülüs nekropol alanları yerleşim yerlerinden uzakta olabiliyordu. Yüksek tekerlekli arabaların bol yağış alan bu bölgelerde cenazenin taşınmasını kolaylaştıracağı açıktır. Düşüncemize göre bu arabalar diğer bir deyişle "Cenaze-Harmamaksa'ları" Pers'lerin cenaze seremonilerinde kullanmaları amacıyla üretilen özel cenaze arabaları olmalıdırlar. Özel olarak üretildikleri için tüm tasvirlerdeki arabalar birbirlerine benzemektedirler. Sorunun aydınlanması amacıyla şu soruların cevaplanması gerekmektedir: eğer cenaze alayında kullanılan arabalar, üzerlerinde tabut ya da sanduka taşıyor olsalardı, veya bu arabalar cenazeyi mezara götüren herhangi bir araba olsalardı, araba tasvirleri arasında bu kadar benzerlik olabilir miydi? Örneğin Sidon'dan bulunan M.Ö. 4. yy.'ın ortalarına tarihlenen Ağlayan Kadınlar Lahtinin kapağındaki araba (Fig. 5) ile Elmalı'da, M.Ö. 5. yy.'ın başlarına tarihlenen Karaburun II tümüsü mezar odasında tasvir edilen prosesyonadaki araba (Fig. 6)⁶¹ ve Daskyleion satraplık bölgesinden ele geçen stellerdeki arabaların (Fig. 1-4) üzerindeki kavisli profile sahip nesnelere birbirlerine nasıl bu kadar benzeyebilirler? Üzerlerinde lahit ya da ahşap tabut taşıyorlarsa, tüm lahitlerin ve ahşap tabutların biçimi aynı mıydı? İki yöne eğimli, diğer bir deyişle üçgen alınlıklı bir lahit ya da tabut bu arabalar üzerinde hiç taşınmadı mı? Sürekli, üzeri kubbe biçimli lahit ya da tabutlar mı taşınıyordu?

Özel olarak üretildiğini düşündüğümüz, cesedi araba dingiline paralel şekilde taşıyan "Cenaze-Harmamaksa'ları" cenazenin mezara getirilişinden sonra işlevlerini tamamlamış olduklarından ve ölüyü taşıdıklarından dolayı ölü kültürüne göre kirlendikleri düşünüldüğü için mezar önünde parçalanmış ya da sökülmiş olmalıdırlar. Üst yapının ahşap olmasından ötürü tasvirlerde görülen arabalara ait parçaların dromosda ele geçirilemediği görülmektedir. Eğer üst yapı taş olsaydı mutlaka tekerlek buluntularıyla beraber ele geçirilmeleri gerekirdi.

Çanakkale Müzesi tarafından Biga, Gümüşçay yakınlarında gerçekleştirilen Kızöldün Tümülüsü kurtarma kazısıyla ortaya çıkarılan "Polyksena Lahti'nin" batı yönündeki uzun kenarına birbiri üzerine dayanmış şekilde bulunan şına demirleri üzerinde kabara başlı çivilere sahip iki tekerlek in-situ olarak ele geçirilmiştir⁶². N. Sevinç, bu tekerleklerin muhtemelen lahiti mezara taşıyan cenaze arabasına ait olduğunu

60 Mellink 1971, Pl. 54, Fig. 21; Mellink 1973, Pl. 45, Fig. 7

61 Mellink 1971, 250-255, Pl. 54, Fig. 21; Mellink 1973, 297 ff. Pl. 45, Fig. 7; Mellink 1979, 476-496.

62 Sevinç 1994, 443-449; Sevinç 1996, 252.

belirtmektedir⁶³; ancak 3.32 m. uzunluğa, 1.60 m. genişliğe ve toplam 1.78 m. yüksekliğe sahip mermer bir lahitin tonlarca ağırlık çekeceği düşünülürse, böyle bir lahtın bu kapasitedeki tekerleklerle taşınmasının imkansız olduğu görülmektedir. “Polyksena Lahti”, kendi için özel olarak yapılan bir araba ile taşınmış olmalıdır⁶⁴. Söz konusu araba tekerleği buluntuları, içinde bir lahit saklayan tümülüse dahi cesedin özel bir araba ile getirildiğini kanıtlamaktadır. Arabanın üzerinde taşınan bir başka lahit ise, o takdirde kazı sırasında parçalarının ele geçirilmesi gerekirdi; çünkü tekerlekler lahite dayanmış şekilde bulunmuşlardı. Lahite dayanmış olarak ortaya çıkarılan pişmiş toprak çatı kiremitlerinin in-situ olarak ele geçirilişi lahit çevresinin aynen korunduğunu göstermektedir. H. Kökten-Ersoy, mezarda bulunan araba tekerlekleri üzerine yaptığı incelemeler sonucunda tekerleklerin merkezlerine orak monte edildiğini belirtmektedir⁶⁵. Eğer söz konusu parçalar oraklara ait ise, bu durumda, cenaze sahibinin bir savaş arabası ile mezara taşındığı, bu arabanın da diğer arabalar gibi mezarın yanında parçalandığı anlaşılmaktadır. Burada ilk akla gelen mezar sahibinin bir asker olabileceği fikridir; ancak bir savaş arabasının cenazeyi içine alabilecek hacimde olmadığı gibi savaş amacı ile üretilmiş bir arabaya cenazenin ne şekilde yerleştirildiği de cevaplanması gereken bir sorudur⁶⁶; ancak savaş arabasının yeniden düzenlenmesi ve amaca uygun şekle getirilmesiyle cenazeyi taşıyabileceği unutulmamalıdır⁶⁷. Örneğin günümüzde askeri cenazelerde tabutun yerleştirileceği top arabası tabut taşıma amacına yönelik olarak yeniden düzenlenmektedir.

Antik metinlerden de anlaşıldığı gibi Harmamaksa’lar Hamaksa’lardan farklı bir yapıya sahipti. Üzeri açık şekilde imal edilmiş herhangi bir araba olmayıp, insanları ya da eşyaları yolculuk sırasında hava koşullarından koruyan, dışarıdan görünümü engelleyen taşıma araçlarıydı; bu arabalar sadece eşyaların taşınması için imal edilebildikleri gibi⁶⁸, yalnızca cenazenin araba dingiline paralel şekilde taşınması amacına yönelik de yapılabiliyorlardı⁶⁹. Üzeri kapalı olan taşıma amaçlı benzer arabalardan Homeros’un Odyssea adlı eserinde de bahsedilmektedir; ancak Odyssea’da bu tür arabalar “ἀπήνη” ismiyle tanınıyorlardı. “Güzel tekerlekli araba”⁷⁰, “güzel tekerlekli katır arabası”⁷¹, “tahtası cilalı (üzeri işli ya da bezemeli) araba”⁷² ve “katırların sürdüğü araba”⁷³ şeklinde tanımlanan arabanın

63 Sevinç 1994, 443-449; Sevinç 1996, 252.

64 Polyksena Lahti’nin kağıdı tekerleğine benzer, ispitsiz, tamamen ahşap gövdeye sahip fakat geniş yapılı tekerleklerle taşınabileceğini düşünüyoruz.

65 Kökten 1994, 152-153.

66 Littauer 1972, 145-157; Littauer-Crouwel 1977, 1-8.

67 Savaş arabaları için bkz. Demargne 1974, Pl. 32-33, 38, 47, 49-52; Littauer 1972, 145-157; Littauer-Crouwel 1977, 1-8.

68 Hdt. 7. 83. 2.

69 Xen. Kyr. 7. 3. 4.

70 Hom. Odys. 6. 57, 69.

71 Hom. Odys. 6. 72.

72 Hom. Odys. 6. 73.

73 Hom. Odys. 6. 82.

metinden anlaşıldığı üzere yolculukta kullanıldığı ve ahşap olan üst yapısının da cilalanmış ve bezemeli olduğu belirtilmektedir. Aynı arabanın kullanımından Pindaros'un bir pasajında da söz edilmektedir⁷⁴; üst yapısı bezemeli ve katırların çektiği bu araba için "ἀρήνη" kelimesi kullanılmıştır. Üzeri kapalı ve tek gövdeli arabaların ahşap üst yapılarının aynı zamanda bezendiği de düşünülürse, Daskyleion-5764 stelinde tasvir edilen arabanın üzerinde görülen üç İon sütuncuğu, arabanın üzerinde taşıdığı düşünülen olası bir lahite ait değil, bizzat arabanın kendi gövdesinde yer alan ahşap oymacılığı bezemelerine ait olmalıdır. Bu veriler ışığında, İstanbul-5763 (Fig. 8) ve İstanbul-5764 (Fig. 9) stelleri üzerinde tasvir edilen Cenaze-Harmamaksa'larının birer rekonstrüksiyonunu öneriyoruz. İstanbul-5764 stelindeki araba gövdesinin kısa kenarında üç İon sütuncuğunun işlenmiş olması, uzun kenarında altı İon sütuncuğunun işlenmiş olmasının en mantıklı öneri olacağını düşünüyoruz (Fig. 9). Araba tekerleklerinin tümülüs buluntularıyla anlaşıldığı üzere kabara başlı çivilerle kaplı olduğu bilinmektedir; tasvirleri işleyen sanatçı ya da sanatçılar kabara başlı çivileri olduğundan iri ve belirgin şekilde tasvir etmişlerdir. Çizimlerde biz de sanatçının tasvirine bağlı kalmayı daha uygun bulduk.

Cenaze-Harmamaksa'larına ait olduğunu düşündüğümüz tekerlek buluntularının tümülüs'lerin dromosları önünde ya da tümülüs içindeki lahtin kenarında (Polyksena Lahti) ele geçirilmeleri, gelecekte yapılacak tümülüs kazılarının bu konuya ışık tutacağını göstermektedir.

Figür Listesi

Figür-1 : İstanbul-5764 Stelinde tasvir edilen Cenaze-Harmamaksa'sı.

Figür-2 : İstanbul-5763 Stelinde tasvir edilen Cenaze,Harmamaksa'sı.

Figür-3 : İstanbul-5762 Stelinde tasvir edilen Cenaze-Harmamaksa'sı.

Figür-4 : Sultaniye Stelinde tasvir edilen Cenaze-Harmamaksa'sı.

Figür-5 : Ağlayan Kadınlar Lahti kapağında tasvir edilen Cenaze Harmamaksa'sı.

Figür-6 : Karaburun II Tümülüsü, mezar odasının güney duvarında yer alan Cenaze-Harmamaksa'sının Tasviri.

Figür-7 : Vulci'den bulunmuş siyah figürlü kyathos üzerindeki ekphora sahnesi.

Figür-8: İstanbul-5763 stelinde tasvir edilen Cenaze-Harmamaksa'sının rekonstrüksiyonu.

Figür-9 : İstanbul-5764 stelinde tasvir edilen ahşap oymacılığa sahip Cenaze-Harmamaksa'sının rekonstrüksiyonu.

74 Pind. Pyth. 4. 94.

Bibliyografya ve Kısaltmalar**Antik Kaynaklar**

Hdt.	Herodotos, Historiai.
Xen. Kyr.	Xenophon, Kyropaidia.
Xen. Anab.	Xenophon, Anabasis.
Xen. Hell.	Xenophon, Hellenika.
Plut. Them.	Plutarkhos, Themistokles.
Arist. Akhar.	Aritophanes, Akharniai.
Diod. Sic.	Diodorus Siculus, Bibliothekes Historikes.
Strab.	Strabon, Geographikon.
Pind.Pyth.	Pindaros, Pythios.
Hom. Odys.	Homeros, Odysseus.

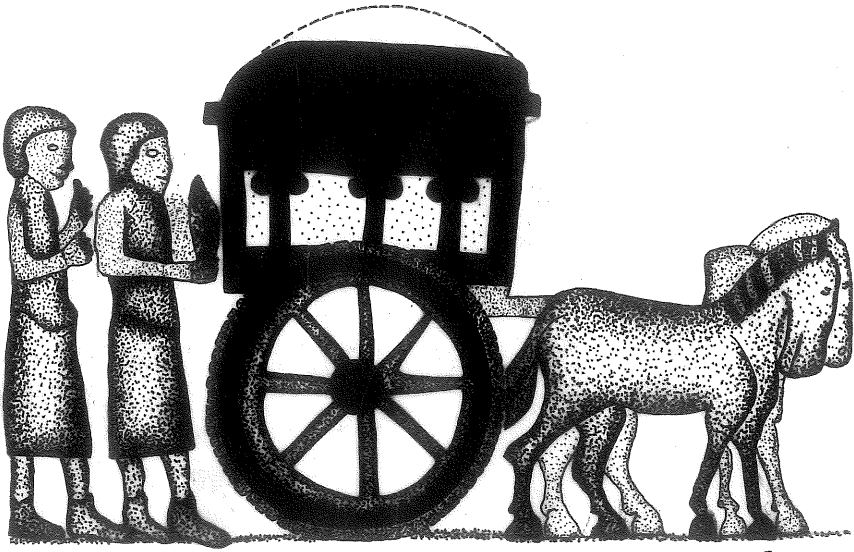
Modern Kaynaklar

Bakır 2001	Bakır, T., Die Satrapie in Daskyleion, Achaemenid Anatolia, Pihans 92, Proceedings of the First International Symposium on Anatolia in the Achaemenid Period, Bandırma 15-18 August 1997, Leiden, 2001, 169-180.
Beazley 1956	Beazley, J. D., Attic Black Figure Vase Painters, Oxford, 1956.
Bernard 1965	Bernard, P., "Remarques sur le Dècor Sculptè D'un Édifice de Xanthos", Syria, 42, 1965, 261-288.
Bernard 1969	Bernard, P., "Les bas-reliefs grèko-perses de Dascylion à la lumière de nouvelles découvertes", RA, 1969, 17-28.
Borchhardt 1968	Borchhardt, J., "Epichorische, gräko-persisch beeinflusste Reliefs in Kilikien", Ist.Mitt. 18, 1968, 161-211.
Dedeoğlu 1991	Dedeoğlu, H., "Lydia'da bir Tümülüs Kazısı", I. Müze Kurtarma Kazıları Semineri, Ankara, 1991, 119-131.
Demargne 1974	Demargne, P., Fouilles De Xanthos, Tome 5, Tombes-Maisons, Tombes Rupestres Et Sarcophages, Paris, 1974.
Dentzer 1969	Dentzer, J. M., "Reliefs au Banquet dans l'Asie mineur du Ve siècle av. J. C.", RA, 1969, 195-224.

- Dupont-Sommer 1966 Dupont-Sommer, A., "Une Inscription Areméenne Inédite D'Époque Perse Trouvée a Dascyléion", CRAI, 1966, 44-58.
- Durugönül 1994 Durugönül, S., "Zwei Grabdenkmäler Aus Der Umgebung Von Amaseia", Ist.Mitt., 44, 1994, 79-88. Taf. 16-17.
- Fıratlı 1970 Fıratlı, N., "Uşak-Selçukler Kazısı ve Çevre Araştırmaları", TAD, 19-2, 1970, 121-122. Res. 80-81.
- Freyer-Schauenburg 1974 Freyer-Schauenburg, B., Bildwerke Der Archaischen Zeit Und Des Strengen Stils, Samos 11, Bonn, 1974.
- Gündüz 2000 Gündüz, S., M.Ö. I. Binin İlk Yarısında Anadolu Tasvir Sanatında Arabalar, Ankara, 2000 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Hanfmann 1976 Hanfmann, G.M.A., On Lydian and Eastern Greek Anhemion Stelai, RA, 1976, 35-44.
- Jacobs 1987 Jacobs, B., Griechische und Persische Elemente in der Grabkunst Lykiens zur Zeit der Achämenidenherrschaft, Studies in Mediterræan Archaeology, Vol. 78, Jonsered, 1987.
- Karageorghis 1967 Karageorghis, V., Excavations In The Necropolis of Salamis I-II, Nicosia, 1967.
- Kökten 1994 Kökten, H., Anadolu'da Ele Geçirilen Akhaemenid Dönemi Araba Buluntuları, İzmir, 1994 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Kökten 1998 Kökten, H., "Conservation and Reconstruction of Phrygian Chariot Wheels from Mysia", Thracians and Phrygians: Problems of Parallelism, Proceedings of an International Symposium on the Archaeology, History and Ancient Languages of Thrace and Phrygia, (Ankara, 1995), Ankara, 1998, 131-146.
- Kökten-Ersoy 1998 Kökten Ersoy, H., "Two wheeled vehicles from Lydia and Mysia", Ist.Mitt., 48, 1998, 107-133.

- Kurtz-Boardman 1971 Kurtz, D.-Boardman, J., Greek Burial Customs, London, 1971.
- Littauer 1972 Littauer, M. A., "The Military Use of the Chariot in the Aegean in the Late Bronze Age", AJA, 76, 1972, 145-157.
- Littauer-Crouwel 1977 Littauer, M. A. -Crouwel, J. H., "Chariots with Y-Poles in the Ancient Near East", AA, 1977, 1-8.
- Mellink 1971 Mellink, M. J., "Excavations at Karataş-Semahöyük and Elmalı, Lycia, 1970", AJA, 75, 1971, 250-255. Pl. 54. Fig. 21.
- Mellink 1973 Mellink, M. J., "Excavations at Karataş-Semahöyük and Elmalı, Lycia, 1972", AJA, 77, 1973, 297-301. Pl. 45. Fig. 7.
- Mellink 1979 Mellink, M. J., "Fouilles D'Elmalı, En Lycie du nord (Turquie). Découvertes Préhistoriques et tombes á fresques", CRAI, 1979, 476-496.
- Metzger-Coupe! 1963 Metzger, H-Coupe!, P., Fouilles De Xanthos, Tome 2. L'Acropole Lycienne, Paris, 1963.
- Metzger 1975 Metzger, H., "Ekphora, convoi fun?bre, corteje de dignitaires en Gréce et á la périphérie du monde rec", RA, 1975, 209-220.
- Metzger-Coupe! 1976 Metzger, H.-Coupe!, P., "La Frise des 'Coqs et Poules' de L'Acropole de Xanthos Essai de Restitution et D'Interprétation", RA, 1976, 247-264.
- Metzger 1987 Metzger, H., "Étapes de la Découverte du monde Lycien et Perspectives Nouvelles Offertes a L'Étude des Périodes Prè-Helléniques en Lycie", REA, 89, 1987, 3-19.
- Möbius 1971 Möbius, H., "Zu den Stelen von Daskyleion", AA, 1971, 442-455.
- Nolle 1992 Nolle, M., Denkmäler vom Satrapensitz Daskyleion, 1992.

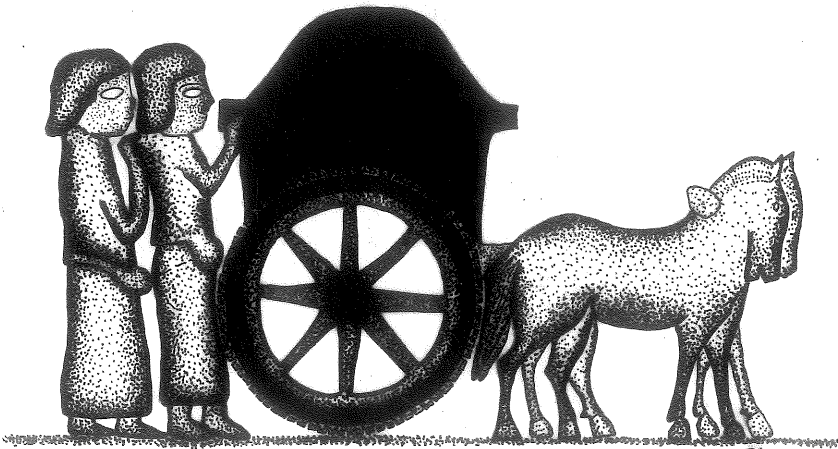
- Polat 1991 Polat, G., Daskyleion ve Yakın Çevresinden Ele Geçen Anadolu Satraplık Dönemine Ait Mezar Stelleri, İzmir, 1991 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Polat 1998 Polat, G., Anadolu Akhaemenid Dönemi Plastik Eserleri, İzmir, 1998 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Ratte 1994 Ratte, Ch., Anthemion Stelai from Sardis, AJA, 1994, 593-607.
- Sevinç 1994 Sevinç, N., "Çanakkale Gümüşçay Tümülüsleri 1994 yılı Kurtarma Kazıları Ön Raporu", 6. Müze Kurtarma Kazıları Semineri, Ankara, 1996, 443-449.
- Sevinç 1996 Sevinç, N., "A New Sarcophagus of Polyxena from the Salvage excavations at Gümüşçay", Studia Ttoica, 6, 1996, 251-264.
- Şahin 1996 Şahin, N., "Beyaz Lekythos'lar Işığında, Klasik Devirde Atina'da Ölüm İkonografisi ve Ölüm Kültü", Arkeoloji Dergisi, 4, 1996, 143-167.
- Tappeiner 1986 Tappeiner, M., "Ein Beitrag zu den Wagenzügen auf den Stelen aus Daskyleion", EpigrAnat., 7, 1986, 81-95.
- Türktüzün 1999 Türktüzün, M., "Kütahya İli Karadığın Köyü Akalan Tümülüsü Kurtarma Kazısı 1997", 9. Müze Kurtarma Kazıları Semineri, Ankara, 1999, 125-140.
- Weller 1970 Weller, M. E., "The Procession on the Sarcophagus of Mourning Woman", CalifStClAnt, 3, 1970, 219-227.
- Zschietzschmann 1928 Zschietzschmann, W., "Die Darstellungen der Prothesis in der Griechischen Kunst", AM, 53, 1928, 17-36.



İSTANBUL-5764

54

Fig. 1



İSTANBUL-5763

54

Fig. 2

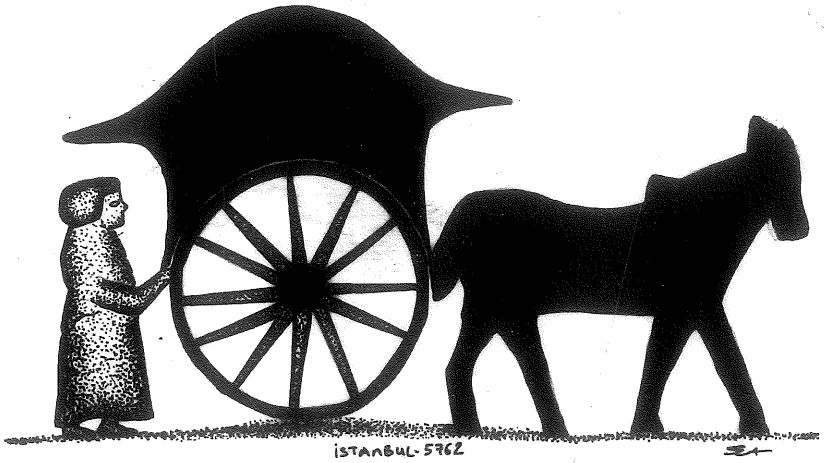


Fig. 3

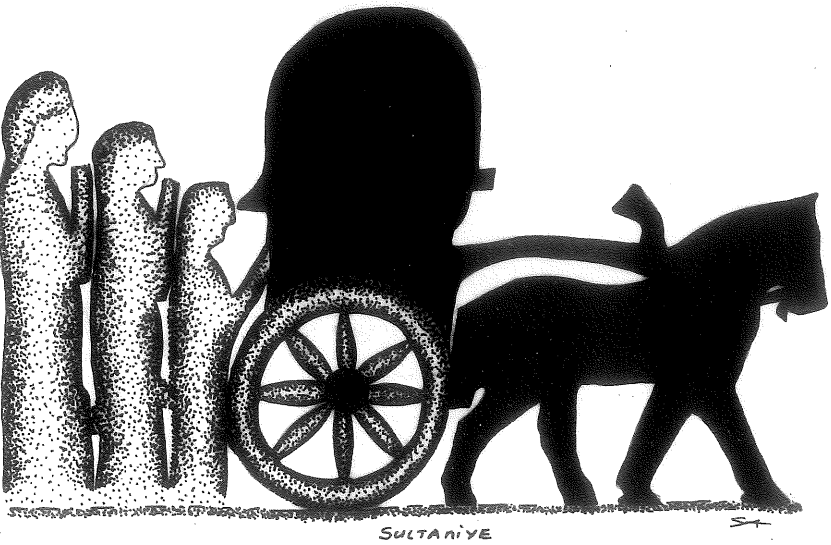


Fig. 4

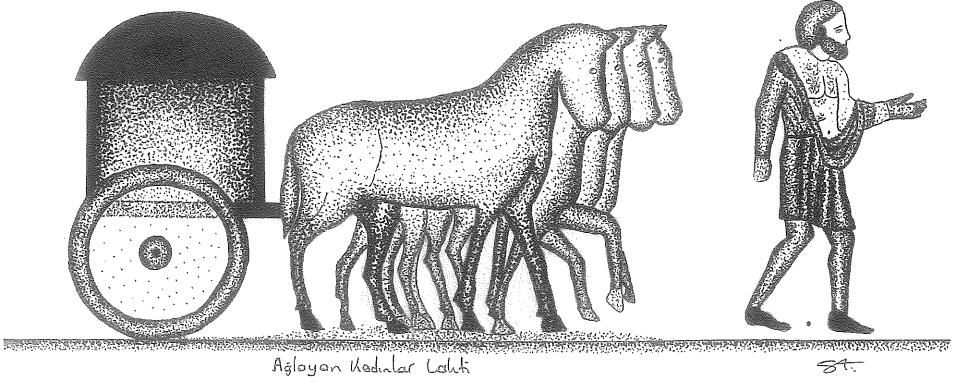


Fig. 5

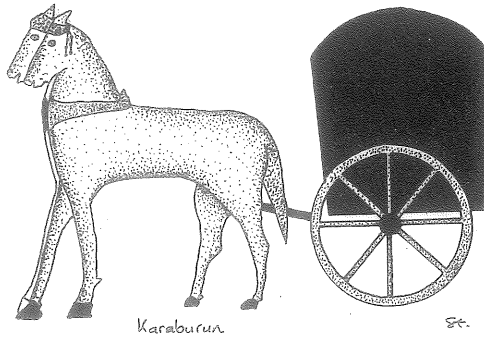


Fig. 6

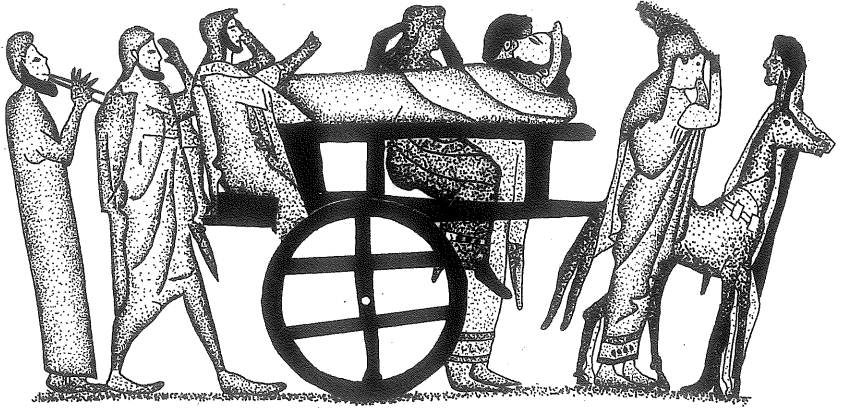


Fig. 7

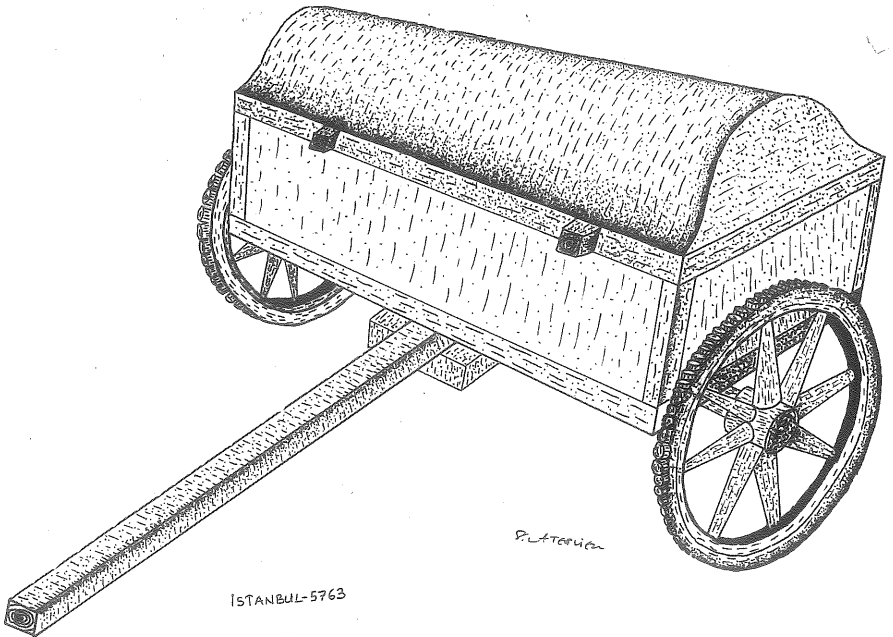


Fig. 8

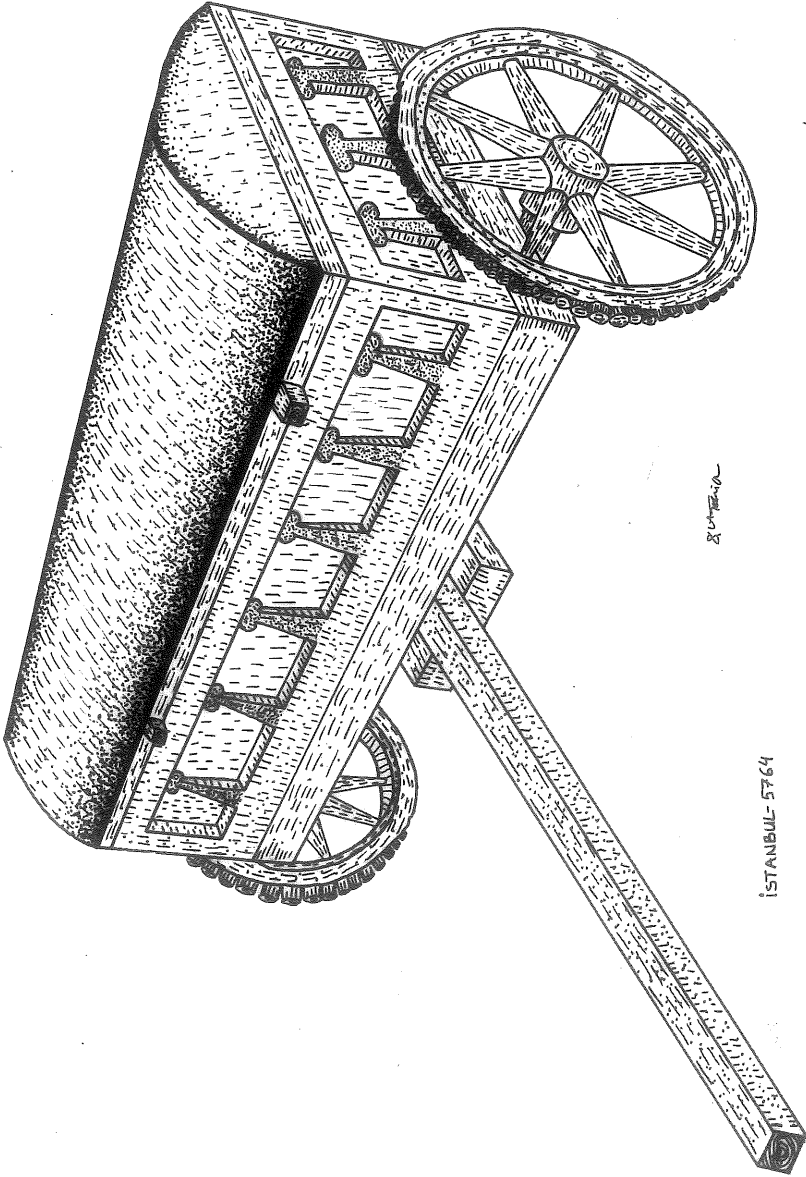


Fig. 9

ISTANBUL-5764