

Tarihte Savaş Arabaları ve Şehnâme'deki Bir Tasviri

Chariots throughout History and their Description in the Shahnameh

*Samet İKİBEŞ**

Öz

At arabaları insanoğlu tarafından tarih boyunca çeşitli amaçlarla kullanılmış ve savaş arabaları bu amaçlardan birini teşkil etmiştir. Lakin Bronz Çağı zarfında askerî hususta görev almaya başlamışlardır. Zamanla da orduların temelini meydana getirmeleri ile birlikte, birçok medeniyette izlerine rastlanabilmiştir. Bu çalışmada savaş arabası kullanan tüm medeniyetleri incelemek mümkün olmadığından Eski Mısır, Hitit, Myken, Eski Yunan, Pers, Roma, Eski Çin ve Eski Türk gibi uygarlıklar üzerinde durulmuştur. Çalışmanın temel amacı savaş arabalarının gelişimini Prehistorik Çağlardan Orta Çağ'a kadar incelemektir. İkincil bir amaç da Şehnâme'deki tasvirlerini minyatür sanatı çerçevesinde gözden geçirmektir. Savaş arabalarına sahip olan medeniyetler kendi coğrafi koşulları ve savaş taktik-stratejilerine göre makinelerini tasarlamışlardır. Ancak herhangi bir savaş arabası aks, tekerlek, sepet, direk, boyunduruk ve bağlantı bölümleri gibi ortak tamamlayıcı unsurlar barındırmak zorundaydı.

Savaş aracını meydana getiren bu parçaların aynı zamanda farklı görevleri de bulunurdu. Bu araçlar muharebelerde genellikle piyadelerin saflarını dağıtmak amaçlı kullanılmıştır. Arabalar Bronz Çağı boyunca piyadeleri dağıtma noktasında önemli yararlar sağlamalarına karşın zamanla saf dışı kalmaya başlamışlardır. Nitekim işaret edilen durumun en büyük sebebi, süvari birliklerinin ortaya çıkmasıdır. Süvariler savaş

* Doktora Öğrencisi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. E-posta: samet_ikibes[at]hotmail.com, Orcid ID: 0000-0002-0116-9049.

Geliş Tarihi/Received: 14.09.2024
Kabul Tarihi/Accepted: 03.12.2024

arabalarına kıyasla daha hızlı ve kullanışlı oldukları için önem kazanmışlardır. Fakat bu çerçevede araçların Eski Çağ ve Orta Çağ boyunca tamamen ortadan kalktığı da düşünülmemelidir. Şehnâme İran'ın milli kahramanlık destanlarından biri olup hem tarihî hemde mitolojik konuları aktarmaktadır. Ek olarak İsfendiyâr ile Simurg mücadelesinde dikenli bir savaş arabası da yer almaktadır. Bu hikâyede İsfendiyâr, arabasının üzerindeki dikenler yardımıyla Simurg'un canını almış ve belirtilen mücadele birçok minyatürde tasvir edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Askeri Teknoloji, Eski Çağ, Orta Çağ, Savaş Arabası, Savaş Makinesi, Şehnâme.

Abstract

Throughout history, people have used carts for various purposes, with chariots being one of these functions. However, the chariots began to take on military roles during the Bronze Age. Over time, they formed the basis of armies, and therefore, their traces can be found in many civilizations. Due to the complexity of covering all civilizations that used chariots, this article focuses on several key ones: Ancient Egypt, the Hittites, the Mycenaeans, Ancient Greece, Persia, Rome, Ancient China, and Ancient Turkic societies. The article's primary purpose is to investigate the development of chariots from the Prehistoric Ages to the Medieval. Its secondary objective is to analyze the descriptions of chariots as depicted in the Shahnameh miniatures. Civilizations that used chariots designed their vehicles according to their war strategies and geographical conditions. However, all chariots had a few standard essential components, including the axle, wheel, cockpit, pole, yoke, and joints.

These pieces also had different functions while operating the chariots. Chariots were primarily used to disrupt the ranks of foot soldiers in battle. Although they were highly effective during the Bronze Age, they eventually became obsolete as time passed. The main reason for this decline was the rise of cavalry units, which proved to be faster and more versatile in combat than chariots. However, it should not be assumed that chariots were no longer used in ancient or medieval times since they continued to play a role in warfare throughout these periods. The Shahnameh is one of Persia's national epic sagas, encompassing both historical and mythological themes. It features a notable episode

involving a thorny chariot in the conflict between Esfandiyâr and Simurgh. In the story, Esfandiyâr defeats Simurgh with the help of the thorns on his chariot, and this dramatic struggle is depicted in many miniatures.

Keywords: Ancient Times, Chariot, Medieval, Military Technology, Shahnameh, War Machine.

Giriş

İnsanoğlunun savaş arabasını üretmesi, askerî teknoloji hususunda hemen vuku bulmamış ve bir gelişim serüveni geçirmiştir. Bu sürecin ilk basamağını atın evcilleştirilmesi teşkil etmektedir. Ancak ne var ki atın nerede ne zaman ve nasıl evcilleştirildiği netliğe kavuşturulamamıştır. Bununla birlikte evcilleştirilmenin ilk evreleri sırasında binek veyahut yük hayvanı olarak kullanıldıkları da düşünülmemelidir. Öyle ki öncelikle temel besin ihtiyaçlarını karşılamak amaçlı etinden ve sütünden yararlanılmış ve daha sonrasında da diğer basamaklara geçilmiş olmalıdır.

Araştırmacılar tarafından evcilleştirmenin ilk örnekleri konusunda birçok teori öne sürülmüştür. Buna karşın Levine, ortaya sürülen teorilerin doğrudan veya dolaylı olarak değerlendirilmesini savunmaktadır¹. Doğrudan değerlendirilen kanıtlar somut ölçekli, dolaylılar da soyut ölçeklidir. Lakin meselenin neresinden bakarsanız bakın Gordion Düğümü'dür. Çünkü araştırmacıların bir kısmı somut diğer kısmı ise soyut kanıtlar ileri sürmektedir. Hal böyleyken ortak bir noktada buluşulamamaktadır. Problemin neticelenmesi için bazı önerilerde bulunulabilir. Öncelikle soyut kanıtlardan ziyade somut kanıtlar üzerinde durulmalıdır. Nitekim soyut kanıtlar açık uçlu olup yorumlara gebedir ve ortak bir kanıda birleşmesi zordur. Somut kanıtlara gelindiğinde ise arkeolojik eserler üzerindeki hayvan betimlemeleri dikkatle incelenmelidir. Zira betimlenen hayvanlar zebra, eşek veya türevleri olabilmektedir. Aynı zamanda arkeolojinin yeni keşifleri de önemle takip edilmelidir. Atın evcilleştirilmesi hususunda

¹ Marsha Levine, "Domestication and Early History of the Horse", *The Origins, Development and Management of Its Behavior*, ed. Daniel Milld ve Sue Mc Donnel, Cambridge University Press, Cambridge 2005, s. 7.

somut kanıtlar değerlendirilerek bir tarihleme yapmamız istenecek olursa da MÖ 4.000-3.000 arasında gerçekleştirildiği belirtilebilir².

Yük hayvanı dışında savaş arabalarının önemli bir gereksinimi de askerlerin üzerinde taşındığı sepet/vagondur. Bu çerçevede ilk değerlendirilecek konu, tekerlekli araçların ne zaman ortaya çıktığıdır. Somut olarak arkeolojik kanıtlar incelendiğinde yük arabalarının MÖ 4.000 dolaylarında kullanıldığı görülmektedir. Belirtilen en erken argümanlardan bir kısmı MÖ 4.000'e tarihlendirilen Uruk piktogramları üzerinde yer alır³ (Bkz. Ek-1). Tabii ilk örneklerin hem muharebe esnasında kullanıldığı hem de atlar tarafından çekildiği düşünülmemelidir. Nitekim bu örnekler yük taşıma amaçlı kullanılmış ve öküz gibi hayvanlar tarafından çekilmiş olmalıdır. Dönem MÖ 3.000 dolaylarına gelindiğinde, tekerlekli araçların kısmen askerî prestij unsuru olduğu görülmektedir. Belirtilen periyot zarfında krallar, ağır tekerlekli araçları ile muharebe sahasına gösterişli girişler gerçekleştirmişlerdir⁴. Ancak yine de tam anlamıyla askerî nitelikte kullandıklarını söylemek güçtür. Buna karşın MÖ 2.000 civarında ise tekerlekli araçların hantal yapılarından kurtulmuş oldukları anlaşılmaktadır. Hal böyleyken işaret edilen dönemde yavaş yavaş askerî prestij unsuru olarak kullanılmaya başladıkları söylenebilir. Belirtilen hususta da çoğu zaman piyadelerin saflarını bozmak amaçlı kullanılmışlardır⁵. Savaş arabalarının muharebelerdeki etkinliklerinin tam anlamıyla anlaşılmasını müteakip,

² Atın evcilleştirilmesi hususunda ayrıntılı bilgi için bakınız; Marsha Levine, "Domestication and Early History of the Horse", s. 5-22.; Sandra Olsen, "Early House Domestication on the Eurasian Steppe", *Documenting Domestication: New Genetic and Archaeological Paradigms*, ed. Melinda Zeder, Daniel Bradley, Eve Emshwiller ve Bruce Smith, University of California Press, Berkeley 2006: s. 245-269.; Martin Trautmann vd., "First Bioanthropological Evidence for Yamnaya Horsemanship", *Science Advance*, Sayı 9 (Mart 2023), c. 9, s. 1-13.; Gail Brownriss, "Domestication of the Horse", *Cheiron: The International Journal of Equine and Equestrian History*, Sayı 1, c. 3, s. 2-5.

³ Stefan Burmeister vd., "Some Notes on Pictograms Interpreted as Sledges and Wheeled Vehicles in the Archaic Texts from Uruk", *Equids and Wheeled Vehicles in the Ancient World*, ed. Peter Raulwing, Katheryan Linduff, Joost Crowel, Bar Publishing, Oxford 2019, s. 49.

⁴ Robert Drews, *Tunç Çağı'nın Sonu*, çev. Tolga Ersoy, Gürkan Ergin, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, s. 114.

⁵ Robert Drews, *The Coming of the Greeks: Indo-European Conquests in the Aegean and the Near East*, Princeton University Press, Princeton 1988, s. 89.

orduların ana unsurunu oluşturmaya başladıkları idrak edilmektedir. Öyle ki belirtilen bağlamda krallar, sahip oldukları savaş arabası sayıları ile de övünç duymuşlardır. Örneğin Hititler Kadeş Savaşı'nda 3.500 gibi muazzam sayıda savaş arabasına sahip olmuşlardı⁶. Buradan savaş arabaları üreticileri ve savaşçılarının kraliyet safında önemli statülülerinin bulunduğu sonucu çıkarılabilir⁷.

1. Savaş Arabalarının Tamamlayıcı Unsurları

Savaş arabaları aks, tekerlek, sepet, direk, boyunduruk ve bağlantı bölümleri olmak üzere altı ana parçadan oluşmaktadır (Ek 15). Belirtilen kısımlar tüm türdeşlerinde ortak⁸ olmasına karşın, tamamlayıcı unsur bakımından farklılıklar barındırabilmektedir. Örneğin Mısırlar savaş arabalarının imalatı için 50'den fazla parça kullanmışlardır⁹. muharebelerdeki yetkinlikleri buna bağlı olduğundan her bir parçanın üretiminde kullanılacak malzemeler önemle seçilmelidir. Bu doğrultuda topografik özelliklere göre üretiminde en uygun gereçler seçilmiştir. Mesela Mısır arabaları kara meşe, dişbudak ve huş ağacı gibi yapı malzemelerinden meydana getirilirdi¹⁰.

1.1. Aks

Aks arabaların gövdesini oluşturan en önemli parçaların başında gelmektedir. Nitekim iki tekerlek arasındaki uzun mil olarak tanımlanabilir. Konumlandırılış meselesi değişkenlik gösteren aks, Mısırlılar'da sepetin ara ucuna, Mykenliler'de de merkeze yerleştirilmişlerdir. Bu hususta arabaların yetilerinde de zıtlıklar görülmüştür. Sepetin arka ucuna yerleştirildikleri vakit, atların sırtlarına

⁶ Trevor Broce, *Hitit Krallığı*, çev. İrem Kutluk, Alfa Yayınları, İstanbul 2023, s. 344.

⁷ Bu durum Hint dini metni Rig Veda'dan aktarılmaktadır. Anonim, *Rigveda*, çev. Korhan Kaya, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 8.LXIV.5.

⁸ Angelo Mazzù vd., "Dynamical and Structural Analysis of a Bronze Age War Chariot", *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, Sayı 1 (Ekim 2020), c. 949, s. 1.

⁹ Cesare Rossi vd., "Ancient Road Transport Devices: Developments from the Bronze Age to the Roman Empire", *Frontiers of Mechanical Engineering*, Sayı 1 (2015), c. 11, s. 13.

¹⁰ Robert Drews, *The Coming of the Greeks: Indo-European Conquests in the Aegean and the Near East*, s. 84-85.

binen yük artmış ve buna karşın savaşılar daha az sivrulmuştur¹¹. Merkezeye yerleştirildiklerinde ise atların sırtına daha az yük binmiş ve muhtemelen savaşılar daha çok sarsılmıştır.

1.2. Tekerlek

Tekerlekler kendi içerisinde çember, ispit ve göbek gibi ana parçalara ayrılmaktadır. Çember yüzeyle temas ettiği kısımdır ve arkeolojik eserler incelendiğinde savaş arabalarının genellikle tek veyahut iki çember yapısına sahip oldukları görülmektedir. İmalinde de tek bir parçanın çeşitli işlemler sonucu bükülebildiği gibi birden fazla segmentin bir araya getirilmesi de tercih edilebilmiştir¹². İspitler bir ucu tekerlek çemberine öteki ucuyrsa göbek kısmına yerleştirilen ahşap çubuklar olup, genel amaçları tekerlek çerçevesinin dayanıklılığını artırmaktır. Hal böyleyken tekerleklerin çapı arttıkça ispit sayısı da doğru orantılı biçimde artmaktadır. Ancak ilk tekerler ispit sistemi barındırmamış ve disk şeklinde bir görünüme sahip olmuşlardır. Lakin akabinde bu örneklerin ağır yapıları yeni teknolojilerin gelişmesine sebebiyet vermiş ve geçiş evresi (ispit öncesi) denilen çapraz ispit benzeri yapı ortaya çıkmıştır¹³(Bkz. Ek-2). Fakat burada da istenilen hız veyahut dayanıklılığa ulaşılamamış olmalıdır. Zira bunun ardından ispit sistemi imal edilmeye başlanmıştır. Tekerlek göbeği de kısaca izah edilecek olursa, tekerleklerin aksa sabitlenmesine yarayan bölüm olduğunu ifade edilebilir.

1.3. Sepet/Vagon

Sepet/vagon araba sürücüsü ve savaşçının/savaşçıların taşındığı kısımdır. Üretiminde kullanılacak gereçler olabildiğince hareket engeli oluşturmamalı ve bu sebeple hafif malzemeler tercih edilmelidir. Genellikle de tabanlar için ahşap yahut iç içe geçmiş deri şeritler kullanılmaktadır.

¹¹ Angelo Mazzú vd., “Dynamical and Structural Analysis of a Bronze Age War Chariot”, s. 2.; Angelo Mazzú vd., “Dynamical Behaviour of Bronze Age War Chariots”, *Journal of Archaeological Science: Reports*, c. 21 (Nisan 2021), s. 2.

¹² Serhan Gündüz, “M.Ö. I. Binyılın İlk Yarısında Önasya Krallıklarında Araba Tekerleklerinin Özellikleri ve Yapım Teknikleri”, *Belleten*, Sayı 247 (Aralık 2002), c. 66, s. 792.

¹³ Geçiş evresi örneklerden biri İtalya’da bulunmuştur. Bunun için bakınız; Angelo Mazzú vd., “Dynamical and Structural Analysis of a Bronze Age War Chariot”, s. 1.

Taşıyabildikleri asker sayısı sepetin durumu ve tercih edilen savaş stratejisine göre farklılıklar göstermiş ve çoğu zaman iki ila dört kişi barındırmıştır. Yer alan savaşçılardan biri sürücü diğerleri ise okçu veya ciritçidir. Tabii olarak savaş arabalarının okçuların seri atışlar yaparak piyade saflarını bozmayı amaçlayan bir hedefi bulunmaktadır. Hal böyleyken okçuların önem bazında daha ileride olduklarından söz edilebilir.

1.4. Direk

Direk, boyunduruk ile aks arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. Bu bakımdan önemiyeleri göz ardı edilmemeli, çünkü hareket yönelimini aksa taşımaktadırlar. Mısırlılar direklerin önemini idrak etmiş ve elastikiyetlerini arttırmak için buharla şekillendirmişlerdir¹⁴.

1.5. Boyunduruk

Boyunduruk atların arabaya koşumlanmasını sağlayan bölümdür. Konumuysa atın kürek kemiğinin arkasında yer alan ense ve sırt kısmı olmalıdır¹⁵. Aynı zamanda hareket halinde aşınmalar oluşturmaması için doğrudan hayvan ile temas etmemeli ve öncesinde yumuşak malzemelerle sarılmalıdır.

1.6. Bağlantı Bölümleri

Arabaların imali için kullanılacak malzemeler üretildiği zaman, geriye yalnızca parçaların birbirlerine sabitlenmesi işlemi kalmaktadır. Belirtilen maksatla da birçok yöntem uygulanmıştır. Bunlar, iç içe geçme, tutkallama, deri kayışlar ile bağlama ve çivi yahut perçinleme yöntemleri oluşturmuştur.

¹⁴ Bale Sandor, "Tutankhamun's chariots: secret treasures of engineering mechanics", *Fatigue and Fracture Engineering Materials and Structures*, Sayı 7 (Temmuz 2004), c. 27, s. 639,640.

¹⁵ Gaye Şahinbaş Ergingöz, "M.Ö. 2. Binyılda Hitit ve Mısır Ordularının Yapısı: Savaş Arabaları", *Aktüel Arkeoloji*, Sayı 61 (Ocak-Şubat 2018), s. 52.

2. Tarihte Savaş Arabaları

2.1. Eski Mısır

Mısır'a savaş arabaları ilk defa MÖ 17. yüzyıl civarında Hiksoslar tarafından getirilmiştir¹⁶. Başlangıçta yalnızca kraliyet safında kendilerine yer bulmuşlarsa da zamanla soylu kesimin de gözdesi olmuşlardır. Yapıları itibariyle hafiflikleri ön planda olmuş ve menzilli silahlar (ok-cirit...) için bir platform görevi görmüşlerdir. Bununla birlikte dayanıklılık yönünden eksikliğe mahal vermemek amacıyla, bazı yöntemler de uygulanmıştır. Özümseven metotlardan biri, daha dayanıklı ahşabın ithal edilmesi¹⁷ diğeri ise önemli parçaların (tekerlek çemberi gibi) farklı malzemelerle kaplanmasıdır. Savaş arabalarının tamamlayıcı unsurları ise türdeşleriyle aynıdır. Ancak bir farklılık olarak hafif sepetlerinin sağlamlığını artırmak amaçlı, vagonlarının üst kısmı ile direk arasına destek unsuru eklenmiştir. Mısır savaş arabaları incelendiği zaman, ilk göze çarpacak husus aksların konumlandırılışları olacaktır. Öyle ki sepetlerin arka uç kısımlarına sabitlenmiş ve konumsal değişikliğe uğramadan yol katetmişlerdir. Muhtemelen de vagonların hafifliğinden dolayı bu şekilde bir kullanım tercih edildiği söylenebilir. İlk betimsel kanıtlar incelendiğinde tekerlek ispitlerinin dört adet olduğu görülmektedir. Fakat zamanla mürettebatın taşınması konusunda olumsuzluk yaşanmaması için sekiz ispitli tekerlekler kullanılmış, lakin bu da uygun görülmemiş olacak ki, akabinde altı ispitli tekerlekler kullanılmaya başlanmıştır (Ek 15, 17, 18). Tekerlek çemberleri ise çoğu zaman biri kalın diğeri ince olmak üzere iki çemberden meydana gelmiştir. Tabii zaman zaman üç çemberli örneklerle de karşılaşabilmektedir. Sepetler ağırlık göz önüne alınarak ahşap iskelet yapısına sahip olmuş ve çevresi (tabanı dahil) organik malzemeler ile kapatılmaya çalışılmıştır. Ekseri biri sürücü diğeri savaşçı olmak üzere iki mürettebat taşımışlardır. Buna karşın bazı rölyeflerde tek kişi taşıdıkları da dikkati çekmiş ve bu hususta savaşçı, atış yaparken kontrolü kaybetmemek amacıyla dizginleri beline bağlamıştır.

¹⁶ Andre Veldmeijer ve Salima Ikram, *Chariots In Ancient Egypt: The Tano Chariot, A Case Study*, Sidestone Press, Leiden 2018, s. 13.

¹⁷ Antik Mısır metinlerinde savaş araması imali için gerekli olan ahşabın Naharin dağından ithal edildiği belirtilmektedir. Bkz. Amy Marie Meilleur, *A Re-Examination of the Chariot of Thutmose IV*, Memphis Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Tennessee 2018, s. 22.

2.2. Hitit

Hititler savaş arabalarını M.Ö. 17-16. yüzyıl gibi bir tarihte Hurriler ile etkileşimleri sonucunda benimsemişlerdir¹⁸. Aynı zamanda onlardan kalan at yetiştiriciliğini de miras edinmişler ve arabalarına yetisi yüksek atları dizginlemişlerdir. Araba yapıları da Mısır örneklerine göre daha ağır formda ve belirtilen özellikleriyle doğrudan piyade saflarını dağıtmak amaçlı kullanılmış olmalıdırlar. Tamamlayıcı unsurları ise bazı ufak farklılıklar haricinde türdeşleriyle aynıdır. Hitit savaş arabalarının aksları kullanış amaçlarına göre ortada konumlandırılmalıdır. Çünkü ağır yapılarına istinaden sepetin arka ucunda yer almaları atlara binen yükü arttıracaktır. Fakat betimsel kanıtlar incelendiği zaman hem sepetin orta hem de arka uç kısmında buldukları görülmektedir. Bu durum muhtemelen erken örneklerin daha hafif olmasından, geç örneklerin ise Assur etkisi neticesindedir. Başlangıçta Hitit savaş arabaları olasılıkla ağır yapıda değildi. Bu bakımdan öncül örneklerin tekerlek boyutları küçük ve belirtilen hususta ispit sayısı da az olmalıydı. Öyle ki MÖ 16-15. yüzyıla tarihlendirilen silindir mühür detayında, dört ispitli tekerlek görülmektedir (Ek 19). Fakat zamanla arabaların taşıdıkları mürettebatın artması, yapılarının ağırlaşmasına sebebiyet vermiş ve tekerlek boyutuyla ilişkili olarak ispit sayısında da artış yaşanmıştır. Akabinde de altı ispitli tekerlere geçilmiştir (Ek 20). Fakat bazı durumlarda Assur etkisi sonucu sekiz ispitli arabalara da rastlanılabilmektedir (Ek 21). Tekerlek çemberleri ise çoğunlukla biri ince diğeri kalın olmak üzere iki çemberden meydana gelmektedir. Lakin kimi vakit üç çemberli örnekler de görülebilmekte, ki o zaman da iki ince bir kalın çemberden oluşmaktadır. Sepetlerin temeli de ahşap yapıdan oluşmakta ve dayanıklılıklarını artırmak amaçlı çevrelerine deri gibi malzemeler perçinlenmektedir. Taşıdıkları mürettebat ise başlangıçta biri sürücü diğeri savaşçı olmak üzere iki asker iken, daha sonra kalkan taşıyan üçüncü bir askerin eklenmesi ile üç kişiye çıkarılmıştır.

2.3. Myken

Mykenler'in atlı arabaları muharebelerde kullandıklarına yönelik ortak kanı bulunmamaktadır. Çoğu kez de yerleşim yerlerinin topografik açıdan engebeli olmasından mütevellit, cenklerde kullanılmadığı öne

¹⁸ Trevor Bryce, *Hitit Dünyasında Yaşam ve Toplum*, çev. Müfit Günay, Dost Kitabevi Yayınlar, Ankara 2003, s. 127-128.

sürülmüştür. Belirtilen teori bir bakıma doğru olabilir ancak Grguric, Myken merkezlerinin ovalara sınırları olduğunu aktarmasıyla buna tezat teşkil edecek öneride bulunmaktadır¹⁹. Greenhalgh ise Dendra’da ele geçen Myken zırhının savaş arabası için özel tasarlandığını izah ederek kendi görüşünü açıklamaktadır²⁰ (Ek 3). Uzmanların nakletmiş oldukları düşüncelere ek olarak, Myken sanatında ve dilinde (Linear B) de dolaylı kanıtlar yer almaktadır. Genel sonuca varacak olursak da hem askerî hem de taşıma aracı olarak kullanıldıklarını belirtmek daha manidar olacaktır. Mykenler savaş arabalarını ilk defa MÖ 16. yüzyılın ikinci yarısı civarında kullanmaya başlamışlardır²¹. Araba yapıları başlangıçta ağır formatta iken zamanla hafifleşmektedir. Tamamlayıcı unsurlar meselesi ise her zamanki gibi temel parçalar yönünden aynı olup, birtakım farklılıklar barındırmaktadır. En belirgin ayrışma, sepetlerin üst kısmından boyunduruğa kadar uzanan ve direk ile bağlantısını dikey çubuklar ile sağlayan, destek direğinin varlığıdır. Tanımından da anlaşılacağı üzere direğin sağlamaştırılması niyetiyle tasarlanmışlardır.

Akslar Myken arabalarının ağır yapıları dolayısıyla sepetlerin merkezlerinde konumlandırılmıştır. Nitekim yerleşim yerlerinin anatomisi engebeli olması, arabaların dayanıklı imal edilmesi anlamına gelmektedir. Gelgelelim geç dönemler zarfında formlarında hafifleşme olsa da konumlarında herhangi bir değişikliğe gidilmemiştir. Nasıl ki günümüz şartlarında arabaların mevsim koşullarına göre lastikleri üretiliyorsa, antik dönemler içerisinde de düz ve engebeli araziler için farklı özelliklere sahip tekerlekler imal edilmekteydi. Myken coğrafyası göz önüne alındığında da araba tekerlerini daha dayanıklı tasarladıkları kabul edilebilir. Zatî bu durum seramik betimlemelerinde araçların sepetlere nazaran daha büyük tekerlekler kullanmalarıyla da anlaşılmaktadır. Tekerlerindeki ispit sayısının ise çoğu zaman dört ila altı (Ek 22-23) arasında değişmesine karşın, Jake ve Bakas zaman zaman sekiz ispitli örneklerin de tespit edildiğini savunmaktadır²². Muhtemelen

¹⁹ Nicolas Grguric, *The Mycenaens 1650- 1100 BC.*, Osprey Publishing, Oxford 2005, s. 41.

²⁰ Greenhalgh’nın mevcut çalışması için bakınız. Peter, Greenhalgh, “The Dendra Charioteer”, *Antiquity*, Sayı 212 (Kasım 1980), c. 54, s. 201-205.

²¹ Raffaele, D’amato ve Andrea Salimbeti, *Early Aegean Warrior 5000-1450 BC.*, Osprey Publishing, Oxford 2013, s. 14.

²² Richard Vallence Jake ve Spyros Bakas, “Linear B Lexicon for the Construction of Mycenaen Chariots”, *Journal Epohi*, Sayı 2 (Kasım 2017), c. 25, s. 302.

araştırmacılar Homeros'un İlyada'sında ifade edilen sekiz ispitli arabanın varlığını doğru olarak kabul etmektedir²³. Tekerlek çemberlerine gelecek olursa da biri ince diğeri kalın olmak üzere iki çemberden meydana geldikleri anlaşılmaktadır. Sepetlerin sanata yansıyan betimlemeleri tetkik edildiğinde de biçimsel açıdan oldukça farklı formlara sahip olduğu gözlemlenir. Ne var ki yapıları farklı olmasına rağmen, ahşap iskelet ile teşekkül etmiş ve farklı malzemelerle güçlendirilmiştir. Mürettebatın da ekseri iki askerden oluştuğu görülmekte olup, istisnaî durumlarla da karşılaşılabilmiştir. Bu da belki de taşıma amaçlı kullanılmalarından kaynaklanmaktadır.

2.4. Eski Yunan, Pers ve Roma

Savaş arabaları Bronz Çağı'nın sona ermesi ile birlikte, yavaş yavaş popülaritelerini kaybetmeye başladılar. Belirtilen süreçte en belirleyici faktör, süvari sınıfının ön plana çıkmasıdır. Zira arabaların muharebelerdeki hareket kabiliyeti ve yetkinlikleri biniciliğe göre sınırlı olacaktır. Ayrıca atlı okçuluğun geliştiği de düşünüldüğünde arabaların cenklerde pek tercih edilmeyecekleri açıkça belirtilebilir. Loades, Assurlular'ın savaş arabası okçuluğunu atlı okçuluğa aktaran öncül medeniyet olduğunu nakleder²⁴. Fakat başlangıçta hem binicilik hem de okçuluk yeteneklerinin aynı düzeyde geliştiğini bekleyemeyiz. Bu hususta MÖ 9. yüzyıla tarihlenen Assur rölyeflerinden birinde, atlı okçunun dizgini başka bir süvari tarafından kontrol edildiği görülmektedir (Ek 4). Aktarılanlar itibariyle şu sonuca varabiliriz; Antik ve Ortaçağ zamanlarında da savaş arabaları kullanımda kalmış, lakin eskisi gibi popüler olamamışlardır. Buna dayanak olarak da Bronz Çağı sonrasında tırpanlı savaş arabaları ortaya çıkması ve muharebelerde kullanıldıklarına yönelik Ksenophon ile Flavius Vegetius Renatus gibi birçok yazarın aktarımlarını argüman dahilinde değerlendirebiliriz²⁵.

2.4.1. Eski Yunan

Eski Yunan askerî sisteminin temelini ağır piyadeler oluşturmaktadır. Makedon Krallığı'nın hükmü ile beraber ise süvari sınıfı da etkin şekilde muharebe taktiklerinde yer almıştır. Gelgelelim savaş

²³ Homeros, 5.720.

²⁴ Mike Loades, *The Composite Bow*, Osprey Publishing, Oxford 2016, s. 39.

²⁵ Ksenophon, IV.17.; Flavius Vegetius Renatus, 3.24.

arabaları genellikle taşıma ve sportif faaliyetlerinde rol oynamıştır²⁶. Hal böyleyken (Makedon İmparatorluğu öncesinde) tırpanlı savaş arabalarına karşı uygun strateji geliştiremedikleri de dikkati çekmektedir²⁷. Sanatsal betimler göz önüne alındığında hafif yapıda arabalara sahip oldukları görülmektedir. Konu bazında sahneler mitoslar üzerinden işlenmekte ve bu da Homeros gibi yazarların sıkça savaş arabasını konu etmesinden kaynaklanmaktadır. Tasvirsel öğelerdeki arabaların aksları tıpkı Mısır ve Myken’de olduğu gibi sepetin merkezinde konumlandırılmıştır. Tekerlek ispitleri de dört-altı-sekiz ispit arasında, çemberleri ise biri kalın diğerleri ince olmak üzere iki ila üç çember arasında değişkenlik göstermektedir (Ek 5-6).

2.4.2. Pers

Aiskhylos, I. Kserkses’in kara ordusuna bağlı piyade, okçu, süvari ve savaş arabalarının varlığını zikreder²⁸. Fakat arabaların kullanım gayelerini net bir şekilde açıklamaz. Bunun yanında Pers arabaları hakkında Herodotos’un nakliye, Ksenophon’un ise askerî yönüne değinen ifadeleri bulunmaktadır²⁹. Mevcut hususa ilişkin bir karara varılmak istenirse de hem nakliye hem de askerî niteliklere sahip olduklarını beyan edebiliriz. Pers savaş arabaları muhtemelen ağır forma sahipti. Örneklere göre de kimi arabaların aksları sepetin merkezindeyken kimilerindeyse arka uç noktasında yer almaktaydı. İspit sayıları da altı ila 12 arasında çeşitlilik göstermekteydi (Ek 7-8). Pers savaş arabalarının tırpan sistemine de sahip olduğunu edebî kaynaklardan öğrenmekteyiz. Tekerlek göbeklerine karşılıklı yerleştirilen tırpanların, sayıları iki veya üç olarak değişmekte ve uzunlukları da yaklaşık 60 cm. civarında olmaktadır³⁰.

²⁶ Homeros, *İlyada*’sında yarışlara değinmektedir. Homeros, 23.260.

²⁷ Pers tırpanlı savaş arabaları Yunan yanaşık nizamını delip geçmiş ve birliği ikiye bölmüştür. Ksenophon, IV.19. Buna karşın Büyük İskender, Pers tırpanlı savaş arabaları ve fillerine rağmen Gaugamela Savaşından (M.Ö. 331) zaferle ayrılmıştır. Arrian, 3.7-16.

²⁸ Aiskhylos, 15-45.

²⁹ Herodotos, 7.40.; Ksenophon, 1.8.10.

³⁰ Diodoros Siculus, XVII. 53.

2.4.3. Roma

Roma ordusu piyadeler, süvariler ve yardımcı birliklerden müteşekkildir. Askerî birlikleri arasında savaş arabaları sınıflarının doğrudan bulunduğuna yönelik herhangi bir argümandan söz edilemez. Fakat cihana geldikleri ve inkişaf gösterdikleri coğrafyada savaş arabası kullandığına yönelik deliller mevcuttur. Bu durumun Roma'ya ne kadar tesir ettiği tartışılır, çünkü Krallık ve Cumhuriyet Dönemi ordu yapılanması hakkında yeterli kayıt bulunmamaktadır. Ancak sportif faaliyetlerde kesinkes kullanıldıkları söylenebilir. Belirtilene ek olarak savaş arabaları, Roma ordusuna karşı vuku bulan bazı muharebelerde kullanılmıştır. Örneğin Galya seferinde savaş arabası sınıfına karşı mücadele göstermişlerdir. Caesar bu mübarezede rakiplerinin arabalarından nasıl yararlandığına yönelik aktarımda bulunur. Kendisinin izah ettiği göre, arabalardaki askerler dört bir yandan menzilli silahlarıyla saldırmış ve sonrasında müttefik saflarına dönüp yayan bir şekilde geri dönmüşlerdir³¹. Flavius Vegetius Renuis ise Roma ordusunun savaş arabalarından hangi yöntemle sıyrıldıklarını nakletmiştir. Nitekim askerlerin cenk meydanında binek araçlar ile karşılaştıkları vakit, atları etkisiz kılmak için tribulusları (madeni malzemenin imal edilen üç tarafı sivri askerî teçhizat) alana saçtıklarını ve böylelikle hayvanların saf dışı kalmasıyla birlikte arabaların da yetilerini yitirdiklerinden söz etmektedir³².

2.5. Eski Çin

Eski Çin'in operasyonel bağlamda savaş arabalarını kullanması batı toplumlarına nazaran epeyce geç bir tarihte zuhur etmiştir. Argümanlar hesaba katıldığında da Shang Hanedanlığı tarafından MÖ 13. yüzyılda kullanıldığı tezahür edilmektedir³³. Savaş arabaları batı medeniyetlerinde MÖ 12. yüzyıl sonrasında yavaş yavaş önemini yitirmesine karşın, belirtilen tarih ile birlikte Eski Çin'de tam tersine ehemmiyetleri günbegün artırdığı dikkati çekmektedir. Tabii bu popüleriteyi her zaman koruyamamış ve gelişen süvari sistemine ayak

³¹ Julius Caesar, 4.33.

³² Flavius Vegetius Renuis, 4.24.

³³ Ralphy Sawyer, *Ancient Chinese Warfare*, Basic Books, New York 2011, s. 360.

uyduramamışlardır³⁴. Bu bağlamda da tarihler MÖ 3. yüzyıl civarını gösterdiğinde ise ekseriyetle taşıma ve prestij unsuru olarak görev aldıkları anlaşılmaktadır. Çin askerî kültürüne ilişkin dönem literatürleri önemli malumatlar vermektedir. Belirtilen meselede savaş arabaları hakkında da yönergeler bulunmaktadır. Örneğin Sun Tzu muharebe ihtiyaçlarından söz ederken 1.000 adet hafif savaş arabasının gereksiniminden bahseder³⁵. Sun Bin ise cenklerde düzen çerçevesinde arka arkaya sıralanmaları ve düşman erzaklarını kundaklanması ihtiyacında görev almalarından söz eder³⁶. Eski Çin savaş arabaları yapı bakımından türdeşleriyle kıyaslandığında en önemli farklı direkleri oluşturur. Bunlar genellikle eğrisel/dış bükey formda ve tek parçadan imal edilmektedir. Lakin başlangıçta sayıları tek adetten oluşmaktayken, popüleritelerini kaybetmeye başlamalarıyla birlikte ikiye çıkarılmıştır. Muhtemelen de mevcut yeni tasarım ile arabaların hızları doğrudan etkilenmiş ve artık taşıma ve prestij amaçlı kullanılmış olmalıdırlar.

Araçların aksları dayanıklılık göz önüne alınarak sepetin merkezinde hizalanmıştır. Tekerlekleri de orantısal bağlamda oldukça büyük tasarlanmış ve hal böyleyken olasılıkla basınca karşı yeterince dirayet oluşturamamışlardır. Somut kanıtlar incelendiğinde de ispit sayılarının değişkenlik gösterdiği gözlemlenmekte ve 18 ila 30 arasında çeşitlilik gösterdikleri anlaşılmaktadır³⁷ (Ek 9, 24). Araçların sepetleri ahşap temelli ve bazen süsleme veyahut dayanıklılık maksadıyla madeni malzemelerle kaplanabilmiştir. Binicilerin ayak bastıkları bölüm ise esneklik gözetmek için deri şeritlerle imal edilmiştir. Taşıdıkları mürettebat konusunda da Sun Bin bilgi vermekte olup, üç askerden sürücü ortada, okçu solda ve savaşçı da sağda konumlanması gerektiğini vurgulamaktadır³⁸.

³⁴ Çinliler Hunlardan gördükleri süvarileri birliklerini M.Ö. 5. yüzyıl dolaylarında ordu kapsamına dahil etmişlerdir. Bahaeddin Ögel, *Büyük Hun İmparatorluğu Tarihi*, c. 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2019, s. 41-42.

³⁵ Sun Tzu, *Savaş Sanatı*, çev. Pulat Otkan ve Giray Fidan, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019, s. 5.

³⁶ Sun Bin, *Kayıp Savaş Sanatı*, çev. Haluk Hepkon, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2020, s. 42.

³⁷ Lu Liancheng, "Chariot and Horse Burials In Ancient China", *Antiquity*, Sayı 257 (Aralık 1993), c. 67, s. 827.

³⁸ Sun Bin, *Kayıp Savaş Sanatı*, çev. Haluk Hepkon, s. 45.

2.6. Eski Türk

Eski Çin, Orta ve Doğu Asya medeniyetleri içerisinde savaş arabalarına önyak olan ilk uygarlık değildi. Bu konuda Mızrak; MÖ 13. yüzyıl kapsamında Shang Hanedanı'nın Gongfanglar ile girdiği mücadelede, savaş arabalarına karşı koyamadıkları münasebetiyle mağlup olduklarını izah eder³⁹. Belirtilen kapsamda Shang Hanedanı'nın almış olduğu yenilgi sonucu, savaş arabası teknolojisini yavaş yavaş hudutları içerisinde kullanmaya başladığı nakledilir. Mamafih Orta Asya medeniyetlerinin savaş arabalarıyla tanışmalarının Eski Çin'den daha evvel vuku bulduğu söylenebilir. Türk askerî kültürünün çekirdeğini süvari birlikleri teşkil eder. Fakat savaş arabaları muhtemelen süvari sistemi kökleşmeden önce, Türk askerî tertibatının merkezinde yer almıştır. Edebi argümanlar da Proto-Hunlar'ın savaş arabaları kullandıklarına açıklık getirmektedir⁴⁰. Bunun yanında Andronova kültürü çerçevesinde Sintaşa'da arkeolojik olarak savaş arabaları buluntularıyla da karşılaşmıştır⁴¹. Ögel, Altaylar ile Andronova kabilelerinin akraba olduğunu savunur⁴² (Ek 25). Hal böyleyken muhtemel olarak Proto-Türkler de açığa çıkarılan arabalara benzer tiplerde makineler meydana getirmiş olmalıdır.

Araçların zamanla muharebelerdeki vazifelerini süvarilere bırakması ile birlikte, Türkler tarafından da tedricen kullanım dışı kalmış olmaları ihtimaldir. Belirtilen durum Hun gömülerinde çift direkli arabaların görülmesiyle açıklanabilir⁴³. Ek olarak izah etmek gerekir ki,

³⁹ Egemen Çağrı Mızrak, "Savaş Arabaları'nın İç Asya-Çin Cephesi (M.Ö. XII-M.Ö. VIII. yy.)", *History Studies*, Sayı 12 (Ekim 2020), c. 5, s. 2403.

⁴⁰ Proto-Hunlar Zhou hükümdarı Yi karşısında mağlup olduklarında 127 savaş arabasını kaybetmiştir. Bkz. Gülnar Kara, *Tarih Kayıtları ve Han Hanedanı Tarihi Biyografilerine Göre: Çin Kaynaklarında Asya Hunları*, Tarih Kütüphanesi, İstanbul 2021, s. 26.

⁴¹ Sintaşa kurganları kimi araştırmacılar tarafından Aryan kültürü dahilinde değerlendirilmesine karşın Çoruhlu, Andronova paralelinde ele alınabilecek bir kültür olduğunu düşünmektedir. Bkz. Yaşar Çoruhlu, *Eski Türklerin Kutsal Mezarları Kurganlar: Orta ve İç Asya'nın Erken Devir Türk Mezar Mimarisi Üzerine Bir Deneme*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2016, s. 86.

⁴² Bahaeddin Ögel, *İslâmiyetten Önce Türk Kültür Tarihi: Orta Asya Kaynak ve Buluntularına Göre*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020, s. 25.

⁴³ İlgili konu için bkz. Bryan Miller, "Vehicles of the Steppe Elite: Chariots and Carts In Xiongnu Tombs", *The Silk Road Foundation*, c. 10 (2012), s. 29- 38.

Türkler’de arabalar yalnızca askerî gaye gütmemiş ve günlük hayatta da istifade etmek için nakliye amacıyla kullanılmışlardır. Lakin nakliye usulüyle kullanılan arabalar da yeri geldiğinde tahkimat vasfı ile askerî hizmette görevlendirmiştir⁴⁴. Eski Türk arabalarını ancak teorik açıdan kabataslak tanımlayabiliriz. Kullanım gayeleri dikkate alınarak akslar sepetin arka uç kısmında yer almış olmalıdır. Araba tekerlekleri de olasılıkla orantısal açıdan sepetlerle uyumludur. Tekerlekler dahilindeki İspit sayıları ise muhtemelen dört ila 11 arasında çeşitlenmektedir. Vagonlar Eski Çin arabalarında olduğu gibi ahşap veya deri kayıştan imal edilmiş olmalıdır. Mürettebat ise sepetin boyutuyla ilişkili olarak iki yahut üç kişiden teşekkül etmiş olmalıdır.

3. Savaş Arabalarının *Şehnâme*’deki Bir Tasviri

Şehnâme İran’ın en önemli millî kahramanlık destanlarından biridir. Konu bakımından ilk insanın (Keyûmers) yaradılışından, İran’ın Araplar tarafından işgaline kadar geçen süreyi ele almaktadır. Sözlü anlatımla nesilden nesile aktarılan içeriğinin ilk redaksiyonuna 980/990’da başlanmış ve 1018 senesinde Firdevsî tarafından tamamlanmıştır⁴⁵. Akabinde de birçok yazar tarafından istinsah edilmiştir. Eserin nüshalarında ise nakkaşlar tarafından ilgili bölümün görselleştirilmesi amacıyla birçok minyatür resmedilmiştir. Araştırmamızca ele alacağımız konu İsfendiyâr ile Simurg mücadelesini kapsamaktadır. İsfendiyâr İslâm öncesi İran coğrafyasında hüküm süren Keyânîler’in lideri Güştâsb’ın oğludur. Simurg ise çeşitli türdeki canlıların uzuvlarını barındıran dev kuştur. Bununla birlikte İran destanlarında iki farklı Simurg’tan söz edilmekte olup, bunlardan biri koruyucu ve iyilik vasıflarına sahipken diğeri ise daha çok kötü bir karakter olarak karşımıza çıkmaktadır⁴⁶. İyi izlenim çizen Simurg, zıt karakterine nazaran mistik güçleriyle ön plandadır.

⁴⁴ Attila, Katalon Muharebesi esnasında at arabalarının yuvarlak bir şekil oluşturduğu tahkimat alanında, kendisini güvenceye almıştır. Jordanes, *Romana and Getica*, çev. Peter Van Nuffelen ve Lieve Van Hoff, Liverpool University Press, Liverpool 2020, s. 319.

⁴⁵ Mehmet Kanar, “Şâhnâme”, *DİA*, c. 38, Diyanet Vakfı, İstanbul 2010, s. 289.

⁴⁶ Hanife Dilek Batislam, “Divan Şiirinin Mitolojik Kuşları: Hümâ, Anla ve Simurg”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı 7 (2002), s. 202.

Destan çerçevesinde İsfendiyâr, şahsi emellerine ulaşabilme gayesiyle yedi tehlikeli menzilden geçmek zorundadır⁴⁷. Belirtilen menzillerden birini de Simurg teşkil etmektedir. Şehnâme'nin 18. yüzyıl istinsallerinden olan Derviş Mustafa'nın aktarımına göre mücadele kısaca şu şekilde gerçekleşmiştir. İsfendiyâr cadıyı saf dışı bırakmasının akabinde sıradaki menzili Simurg üzerine yoğunlaşır. Daha sonra mücadelede önemli yararlar sağlayacak dikenli savaş arabasını hazırlayıp yolculuğuna başlar. Simurg İsfendiyâr'ın üzerine doğru geldiğini görür görmez atılım gerçekleştirir, ancak ne var ki savaş arabasının üzerinde yer alan dikenlere çarpınca yara alır. İsfendiyâr da bu boşluktan faydalanıp onun canını alır⁴⁸. Minyatür hususunda ise; Şehnâme'nin günümüze ulaşmış oldukça fazla nüshası bulunmakta ve bu nüshaların büyük bir çoğunluğunun minyatür ihtiva ettiği görülmektedir. Fakat tüm nüshalardaki minyatürlerin araştırma kapsamına dahil etmek mümkün değildir. Bu sebeple beş minyatür üzerinden konuyu irdelemeye çalışacağız (Ek 10-14).

Şehnâme dönem olaylarını anlatan bir nitelik barındırır da ilgili konunun minyatürleri kopyalandığı dönemin özelliklerini taşımaktadır. Konu bağlamında da savaş arabaları meselesi kısaca şu şekilde açıklanabilir. Yukarıda da belirtildiği üzere, askerî vasıflı arabalar Bronz Çağı'nın sona ermesi ile birlikte önemlerini yavaş yavaş kaybetmeye başladılar. Ancak gelgelelim aralıklar ile ordu kapsamına alınmış ve muhtemelen Orta Çağ zarfında da kimi zaman kullanıma dahil edilmişlerdir. Hal böyleyken savaş arabaları belki de Şehnâme'nin ilk türetildiği zaman zarfında tedavüldeydi. Fakat redaksiyonu yapıldığı dönemler hususunda askerî vasıflı arabaların kullanımı pek ihtimal dahilinde değildi. Bu doğrultuda yalnızca taşıma görevi güden arabaların varlığından söz edilebilir. Bu da demek oluyor ki, minyatürler bağlamındaki savaş arabaları nakkaşların hayal gücünü yansıtmaktadır.

⁴⁷ Kahramanların yolculuğu ve seyirlerinde karşılaştıkları zorluklar, destanların yaygın konularından birine tekabül eder. Örneğin Antik Yunan kahramanlarından Theseus, hedefleri doğrultusunda birçok görevi aşmak zorunda kalmıştır.

⁴⁸ Neslihan Konyalı, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi'nde Bulunan Derviş Mustafa'nın Şehnâme Tercümesi'nde (NEK TY 06131-06-132-06133) Üslup ve İkonografi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Sakarya 2023, s. 204.

İncelemiş olduğumuz beş minyatürdeki örneklerin biçimsel açıdan farklılıkları hemen göze çarpar. Tabii ne kadar hayal ürünü olurlarsa olsun, tamamlayıcı unsurları benzeşmek zorundadır. Aktarılan kapsamda da tüm örnekler aks, tekerlek, sepet, direk, boyunduruk ve bağlantı bölümlerine sahip olmuşlardır.

3.1. Aks

Aksların kimi örnekte sepetin merkezinde kimilerindeyse arka uç bölümlerinde yer alması münasebetiyle, nakkaşlar tarafından sabit bir tasavvura erişilmediği anlaşılmaktadır. Destanın yazınsal ifadelerindeki dikenli sepetin varlığı da ağır yapıdaki arabaya delalet eder. Belirtilen bağlamda da sepetin ata veyahut atlara (kimi sepetler tek kimileri ise iki at tarafından çekilmektedir) fazla yük bindirmemesi için aksın merkezde konumlanması daha akıllıca olacaktır. Bu tarz betimleme ek 11 ile ek 13'te görülmektedir. Bazı ender örneklerde de çift aksa sahip arabalarla da karşılaşılır (Ek 14). Kuşkusuz bu tip arabalar hız yönünden yetkin olmayacaktır.

3.2. Tekerlek

Tekerleklerin çoğu kez sepete oranla büyük ve fazla ispit sayısı ile betimlenmeleri Eski Çin savaş arabalarını akla getirir. Tabii buradaki amaç aracı heybetli göstermek maksatlıdır. Örneklerimizin tekerlek ispitleri 8 ila 12 ispit arasında değişkenlik göstermektedir. Tekerlek çemberleri ise iki ila üç arasındadır.

3.3. Sepet/Vagon

Sepetlerin tasvirleri açık ve kapalı olmak üzere iki farklı tipte olup, ortak nokta bağlamında da etraflarında dikenler barındırmaktadırlar. Dikenlerin mevcudiyeti Eskiçağ'daki tırpan sistemini hatırlatır. Nitekim tırpan veyahut diken sisteminin amacı, rakibi etkisiz hale getirmektir. Zatî destan kapsamında da bu durum gerçekleşmiş ve Simurg dikenlere saplanmıştı.

3.4. Direk

Direk tasarımları hemen hemen tüm örneklerde benzerdir. Ancak ek 10'da ufak bir farklılıkta yer aldığı göze çarpmaktadır. Mevcut benzeşmezlik Eski Mısır'da olduğu gibi direğin dayanıklılığını artırma gayesiyle, sepetten direğe doğru bir dayanak sabitlemesidir.

Sonuç

Savaş arabalarının atın evcilleştirilmesiyle başlayan yolculuğu, Bronz Çağı zarfında doruk noktasına ulaşır. Öyle ki bir dönem, medeniyetlerin ana savaş makineleri sıfatında yer almış ve ordu birimlerinde birincil öneme sahip olmuşlardır. Her medeniyetin kendi topografik ve stratejik özelliklerine göre savaş arabaları üretmiş oldukları anlaşılmaktadır. Zira kimileri ağır kimileriye hafif yapıdaki arabalara ihtiyaç duymuştur. Bununla birlikte gereksinim duyulan araçlara göre mürettebatta farklılık göstermiştir. Nitekim hız gereksinimi ön planda olan araçlar için okçu yer alması müşterektir. Araçların yapısal özellikleri farklılık barındırmasına karşın, tamamlayıcı unsurları her daim aynıdır. Bu açıdan bir savaş arabasının en temel parçalarını aks, tekerlek, sepet, direk, boyunduruk ve bağlantı bölümleri meydana getirir. Öyle ki her bölümün kendi içerisinde bambaşka önemi bulunmakta olup, ayrılmaz bütünlükte değerlendirilmektedir. Yani her bir parça bütünlük yapıda ve aracın temelini oluşturmaktadır.

Tüm yükselişlerin daha modern fikrî düşüncenin hayata geçmesiyle inhibitat etmesi kaçınılmazdır. İşte savaş arabaları da zirvedeki konumlarını, yeni geliştirilen süvari sistemi ile birlikte kaybetmeye başlamışlardır. Nitekim ana hususta muharebelerde hareket kazanmak amaçlı geliştirilen savaş arabalarının, artık en büyük rakibi geniş hareket kabiliyetine sahip olan süvarilerdir. Savaşçıların at üzerindeki hakimiyetleri arttıkça da araçlara olan ilgi günbegün azalmıştır. Fakat savaş arabaları sanatsal hususta kendilerini her daim diri tutmayı da başarmışlardır. Öyle ki Şehnâme minyatürleri buna bir örnektir.

Şehnâme İran'ın milli destanlarından olup hem kaynak eser hem de mitolojik unsur bakımından değerlendirilir. Destanın bazı bölümlerinde de gerçekleştirilen mücadelelere savaş arabasıyla katılmış ve belirtilen mübarezelerden birini ise İsfendiyâr ile Simurg'un karşılaşması oluşturmuştur. Aktarılanlar dahilinde İsfendiyâr rakibine dikenli savaş arabasıyla karşı koymayı amaçlar ve yolculuğuna bu şekilde devam eder. İşte belirtilen bu savaş arabası Şehnâme nüshalarındaki minyatürlerde işlenmektedir. Fakat her nüshanın nakkaşı birbirinden ayrı olması, araçların farklı biçimde işlenmesine vesile olmuştur. Bu bakımdan konu ile ilgili işlenen tüm minyatürleri incelemek zor olacağından, bu çalışmada yalnızca beş nakkaşın eseri incelenmiştir. Tetkik edilen minyatürlerin tarihsel husustaki savaş arabalarıyla

benzerliği tartışmasıdır. Nitekim tamamlayıcı unsurları ortak olması gerekmektedir. Ancak biçimsel açıdan farklılıkları bulunmakta olup, bu değişkenliklerden en belirginlerini ise sepetler teşkil etmektedir.

Son sözler; savaş arabalarının tarihsel seyri gerçekleştirdiğimiz çalışma ile ortaya konmuştur. Bir döneme damgalarını vurmuş olamalarına karşın, gelişen askerî sistem ile birlikte önemini yitirmiş oldukları görülmüştür. Ancak birtakım sportif ve sanatsal aktivitelerde itibarlarını korudukları da gözler önüne serilmiştir.

KAYNAKÇA / REFERENCES

Kaynak Eserler / Primary Sources

- Aiskhülos, *Persler*, çev. Güngör Dilmen, Mitos Boyut Yayınları, İstanbul 2014
- Anonim, *Rigveda*, çev. Korhan Kaya, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018
- Arrian, *Anabasis of Alexander*, çev. Peter Brunt, Harvard University Press, London 1989
- Flavius Vegetius Renatus, *Roma Savaş Sanatı*, çev. Samet Özgüler ve Kutsi Aybars Çetinalp, Kronik Kitap, İstanbul 2022
- Herodotos, *Tarih*, çev. Müntekim Ökmen, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015
- Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat ve A. Kadir, Can Yayınları, İstanbul 2008
- Jordanes, *Romana and Getica*, çev. Peter Van Nuffelen ve Lieve Van Hoff, Liverpool University Press, Liverpool 2020
- Julius Caesar, *The Gallic War*, çev. William Alexander McDevitte ve W. S. Bohn, Merchant Books, USA 2012
- Ksenophon, *Yunan Tarihi*, çev. Suat Sinanoğlu, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1999
- Ksenophon, *Anabasis*, çev. Ari Çokona, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018
- Sun Bin, *Kayıp Savaş Sanatı*, çev. Haluk Hepkon, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul 2020
- Sun Tzu, *Savaş Sanatı*, çev. Pulat Otkan ve Giray Fidan, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2019

Araştırma ve İnceleme Eserleri / Secondary Sources

- BATİSLAM, Hanife Dilek, "Divan Şiirinin Mitolojik Kuşları: Hûmâ, Anla ve Simurg", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sayı 7 (2002), s. 185-208
- BOARDMAN, John, *Siyah Figürlü Atina Vazoları*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi ve Yayıncılık, İstanbul 2013
- BOARDMAN, John, *Yunan Heykeli: Arkaik Dönem*, çev. Yaşar Ersoy, Homer Kitabevi ve Yayıncılık, İstanbul 2013

- BROWNRİSS, Gail, “Domestication of the Horse”, *Cheiron: The International Journal of Equine and Equestrian History*, Sayı 1, c. 3, s. 2-5
- BRYCE, Trevor, *Hitit Dünyasında Yaşam ve Toplum*, çev. Müfit Günay, Dost Kitabevi Yayınları, Ankara 2003
- BRYCE, Trevor, *Hitit Krallığı*, çev. İrem Kutluk, Alfa Yayınları, İstanbul 2023
- BURMEİSTER, Stefan vd., “Some Notes on Pictograms Interpreted as Sledges and Wheeled Vehicles in the Archaic Texts from Uruk”, *Equids and Wheeled Vehicles in the Ancient World*, ed. Peter Raulwing, Katheryan Linduff, Joost Crouwel, Bar Publishing, Oxford 2019, s. 49-70
- CANBY, Sheila, *The Shahnama of Shah Tahmasp: The Persian Book of Kings*, The Metropolitan Museum of Art, New York 2014
- ÇAKMAKÇI, Hayrunnisa, Türk-İslam Minyatürlerinde Simurg Tasviri ve İkonografisi, Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Samsun 2011
- ÇORUHLU, Yaşar, *Eski Türklerin Kutsal Mezarları Kurganlar: Orta ve İç Asya'nın Erken Devir Türk Mezar Mimarisi Üzerine Bir Deneme*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2016
- D'AMATO, Raffaele ve Andrea Salimbeti, *Early Aegean Warrior 5000-1450 BC.*, Osprey Publishing, Oxford 2013
- DREWS, Robert, *The Coming of the Greeks: Indo-European Conquests in the Aegean and the Near East*, Princeton University Press, Princeton 1988
- DREWS, Robert, *Tunç Çağı'nın Sonu*, çev. Tolga Ersoy, Gürkan Ergin, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014
- ERGİNGÖZ, Gaye Şahinbaş, “M.Ö. 2. Binyılda Hitit ve Mısır Ordularının Yapısı: Savaş Arabaları”, *Aktüel Arkeoloji*, Sayı 61 (Ocak-Şubat 2018), s. 50-59
- GENİNG, Vladimir Fyodorovich vd., *Sintashta: Arheologičeskiy Pamyatniki Ariskih Piemen Uralo-Kazahstankih Stepey*, c. 1, Yujno Uralskoye Knijnoe İzdatelstvo, Chelyabinsk 1992
- GREENHALGH, Peter “The Dendra Charioteer”, *Antiquity*, Sayı 212 (Kasım 1980), c. 54, s. 201-205

- GRGURİC, Nicolas, *The Mycenaeans 1650- 1100 BC.*, Osprey Publishing, Oxford 2005
- GÜNDÜZ, Serhan, “M.Ö. I. Binyılın İlk Yarısında Önasya Krallıklarında Araba Tekerleklerinin Özellikleri ve Yapım Teknikleri”, *Belleten*, Sayı 247 (Aralık 2002), c. 66, s. 789-818
- HAWKİNS, John David, *Corpus of Hieroglyphic Luwian Inscriptions*, c. I, Walter de Gruyter, Berlin 2000
- JAKE, Richard Vallence ve Spyros Bakas, “Linear B Lexicon for the Construction of Mycenaen Chariots”, *Journal Epohi*, Sayı 2 (Aralık 2017), c. 25, s. 299-315
- KANAR, Mehmet, “Şâhnâme”, *DİA*, c. 38, Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 2010, s. 289-289
- KARA, Gülnar, *Tarih Kayıtları ve Han Hanedanı Tarihi Biyografilerine Göre: Çin Kaynaklarında Asya Hunları*, Tarih Kütüphanesi, İstanbul 2021
- KONYALI, Neslihan, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi'nde Bulunan Derviş Mustafa'nın Şehnâme Tercümesi'nde (NEK TY 06131-06-132-06133) Üslup ve İkonografi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Sakarya 2023
- KUHRT, Amelie, *The Persian Empire: A Corpus of Sources from the Achaemenid Period*, c. 1, Routledge, New York 2007
- LİANCHENG, Lu, “Chariot and Horse Burials In Ancient China”, *Antiquity*, Sayı 257 (Aralık 1993), c. 67, s. 824-838
- LOADES, Mike, *The Composite Bow*, Osprey Publishing, Oxford 2016
- MARSHA, Levine, “Domestication and Early History of the Horse”, *The Origins, Development and Management of Its Behavior*, ed. Daniel Milld and Sue Mc Donnel, Cambridge University Press, Cambridge 2005, s. 5-22
- MATİĆ, Uroš, “The Good God in the Form of Montu: Pharaoh as the Warrior God on the Battlefield”, *Archaeological Review from Cambridge*, c. 34 (Aralık 2019), s. 80-91
- MAZZÚ, Angelo vd., “An Engineering Investigation on the Bronze Age Crossbar Wheel of Mercurago”, *Journal of Archaeological Science: Reports*, c. 15 (Ekim 2017), s. 138. 149

- MAZZÚ, Angelo vd., “Dynamical and Structural Analysis of a Bronze Age War Chariot”, *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, Sayı 1 (2020), c. 949, s. 1-8
- MAZZÚ, Angelo vd., “Dynamical Behaviour of Bronze Age War Chariots”, *Journal of Archaeological Science: Reports*, c. 21 (Nisan 2021), s. 1-15. Dynamical behaviour of Bronze Age war chariots- ScienceDirect (Erişim Tarihi: 19 Mayıs 2024)
- MEİLLEUR, Amy Marie, A Re-Examination of the Chariot of Thutmosis IV, Memphis Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, Tennessee 2018
- MIZRAK, Egemen Çağrı, “Savaş Arabaları’nın İç Asya-Çin Cephesi (M.Ö. XII-M.Ö. VIII. yy.)”, *History Studies*, Sayı 12 (Ekim 2020), c. 5, s. 2395-2412 (Erişim Tarihi: 15 Haziran 2024)
- MİLLER, Bryan, “Vehicles of the Steppe Elite: Chariots and Carts In Xiongnu Tombs”, *The Silk Road Foundation*, c. 10 (2012), s. 29-38
- MORRIS, Christine Elizabeth, The Mycenaean Amphoroid Krater: A Study in Form, Design and Function, c. 2, College Üniversitesi Doktora Tezi, London 2018
- OLSEN, Sandra, “Early House Domestication on the Eurasian Steppe”, *Documenting Domestication: New Genetic and Archaeological Paradigms*, ed. Melinda Zeder, Daniel Bradley, Eve Emshwiller and Bruce Smith, University of California Press, Berkeley 2006, s. 245-269
- ÖGEL, Bahaeddin, *Büyük Hun İmparatorluğu Tarihi*, c. 1, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2019
- ÖGEL, Bahaeddin, *İslâmiyetten Önce Türk Kültür Tarihi: Orta Asya Kaynak ve Buluntularına Göre*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2020
- ROSSİ, Cesare vd., “Ancient Road Transport Divices: Developments from the Bronze Age to the Roman Empire”, *Frontiers of Mechanical Engineering*, Sayı 1 (2015), c. 11, s. 12-25.
- SANDOR, Bale, “Tutankhamun’s chariots: secret treasures of engineering mechanics”, *Fatigue and Fracture Engineering Materials and Structures*, Sayı 7 (Temmuz 2004), c. 27, s. 637,646
- SAWYER, Ralyph, *Ancient Chinese Warfare*, Basic Books, New York 2011

- STEPHEN, Harvey, *The Cult of King Ahmose at Abydos*, UMI Dissertation Services, New York 2008
- SUMMERER, Latife, “Die Persische Armee in Kelainai”, *Kelainai Apameia Kibotos: Stadtentwicklung im Anatolischen Kontext*, M n n, 2-4 Nisan 2009, Bordeaux 2011, s. 33-54
- The Epigraphic Survey, *Reliefs and Inscriptions at Karnak, Volume IV: The Battle Reliefs of King Sety*, The Oriental Institute Of The University Of Chicago, Chicago 1986
- TRAUTMANN, Martin vd., “First Bioanthropological Evidence for Yamnaya Horsemanship”, *Science Advance*, Sayı 9 (Mart 2023), c. 9, s. 1-13
- VELDMEIJER, Andre ve Salima Ikram, *Chariots In Ancient Egypt: The Tano Chariot, A Case Study*, Sidestone Press, Leiden, 2018
- YATES, Robin, “The Rise of Qin and The Military Conquest of the Warring States”, *The First Emperor China’s Terracotta Army*, ed. Jane Portal, High Museum of Art, Atlanta 2008, s. 31-57
- ZİFFER, Irit, “Moon, Rain, Womb, Mercy The Imagery of The Shrine Model from Tell el-Far’ah North Biblical Tirzah For Othmar Tirzah”, *Archaeology and Ancient Israelite Religion*, Sayı 2 (Şubat 2019), c. 10, s. 1-24

İnternet Kaynakları / Online Sources

- HOLMES, Robert, “Horse Archers: The Feared Unit of Ancient and Medieval Warfare”, <https://www.thecollector.com/horse-archers/> (Erişim Tarihi: 15 Haziran 2024)
- İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı, “Şehname Tercümesi (NEK. TY. 06133)”, Şehname tercümesi (istanbul.edu.tr) (Erişim Tarihi: 27 Haziran 2024)

EKLER

Ek-1: MÖ 4. bine tarihlendirilen Uruk piktogram örneği⁴⁹



Ek-2: İtalya’da bulunan Geç Bronz Çağı’na tarihlenen ispit öncesi tekerlek⁵⁰



Ek-3: Myken Dendra Zırhı M.Ö. 16-15. yüzyıl⁵¹



⁴⁹ Stefan Burmeister vd., “Some Notes on Pictograms Interpreted as Sledges and Wheeled Vehicles in the Archaic Texts from Uruk”, s. 50.

⁵⁰ Angelo Mazzú vd., “An Engineering Investigation on the Bronze Age Crossbar Wheel of Mercurago”, s. 139.

⁵¹ Peter Greenhalgh, “The Dendra Charioteer”, Levha 32.

Ek-4: M.Ö. 9. yüzyıla tarihlenmiş Assur rölyefi⁵²



Ek-5: Dört ispitli eski Yunan savaş arabası⁵³



Ek-6: Sekiz ispitli eski Yunan savaş arabası⁵⁴



Ek-7: Sekiz ispitli Pers savaş arabası⁵⁵



⁵² Robert Holmes, "Horse Archers: The Feared Unit of Ancient and Medieval Warfare", <https://www.thecollector.com/horse-archers/> (Erişim Tarihi: 15 Haziran 2024).

⁵³ John Boardman, *Siyah Figürlü Atina Vazoları*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi ve Yayıncılık, İstanbul 2013, Levha 200.

⁵⁴ John Boardman, *Yunan Heykeli: Arkaik Dönem*, Homer Kitabevi ve Yayıncılık, İstanbul 2013, Levha 130.

⁵⁵ Latife Summerer, "Die Persische Armee in Kelainai", *Kelainai Apameia Kibotos: Stadtentwicklung im Anatolischen Kontext*, Münih, 2-4 Nisan 2009, Bordeaux 2011, s. 39.

Ek-8: 12 ispitli Pers savaş arabası⁵⁶



Ek-9: 30 ispitli eski Çin savaş arabası⁵⁷



Ek-10: İsfendiyâr tarafından Simurg'un öldürülmesi, İran-14. yüzyıl⁵⁸



⁵⁶ Amelie Kuhrt, *The Persian Empire: A Corpus of Sources from the Achaemenid Period*, c. 1, Routledge, New York 2007, s. 520.

⁵⁷ Robin Yates, "The Rise of Qin and The Military Conquest of the Warring States", *The First Emperor China's Terracotta Army*, ed. Jane Portal, High Museum of Art, Atlanta 2008, s. 37.

⁵⁸ Hayrunnisa Çakmakçı, *Türk-İslam Minyatürlerinde Simurg Tasviri ve İkonografisi*, Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Samsun 2011, s. 167.

Ek-11: İsfendiyâr tarafından Simurg'un öldürülmesi, İran-16. yüzyıl⁵⁹



Ek-12: İsfendiyâr tarafından Simurg'un öldürülmesi, 16. yüzyıl⁶⁰



⁵⁹ Hayrunnisa Çakmakçı, *Türk-İslam Minyatürlerinde Simurg Tasviri ve İkonografisi*, s. 188.

⁶⁰ Sheila Canby, *The Shahname of Shah Tahmasp: The Persian Book of Kings, The Metropolitan Museum of Art, New York 2014*, s. 265.

Ek-13: İsfendiyâr tarafından Simurg'un öldürülmesi, Anadolu 16. yüzyıl⁶¹



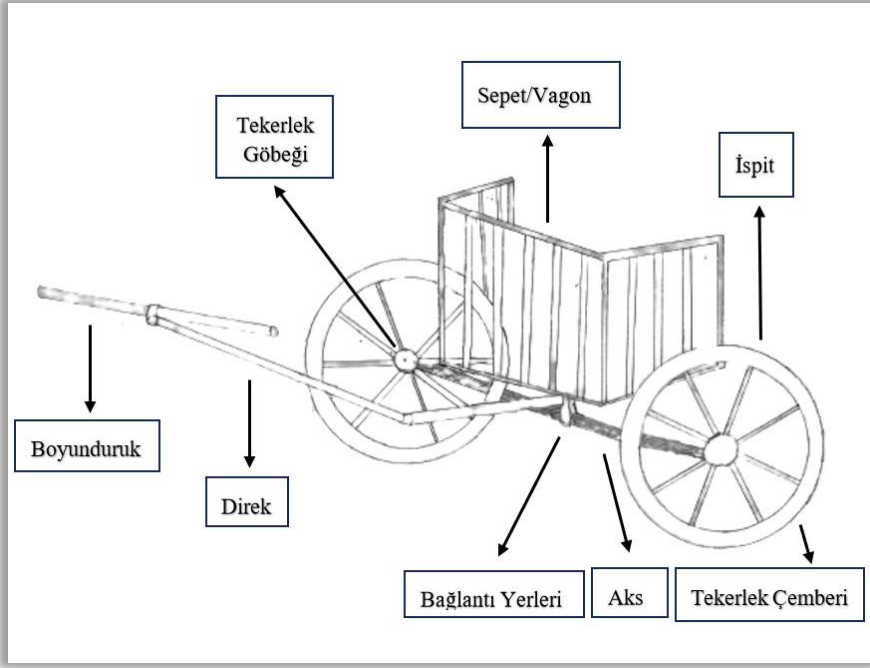
Ek-14: İsfendiyâr tarafından Simurg'un öldürülmesi, Anadolu 18. yüzyıl⁶²



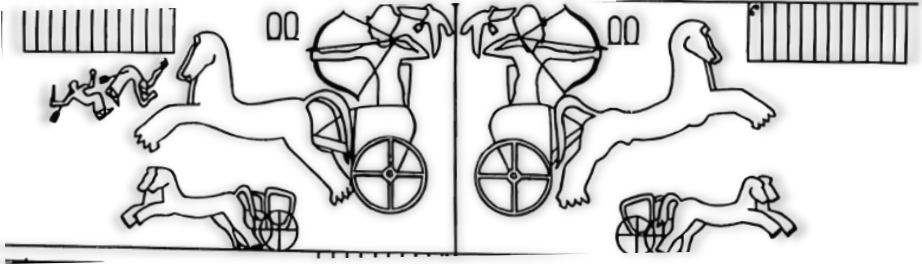
⁶¹ Hayrunnisa Çakmakçı, Türk-İslam Minyatürlerinde Simurg Tasviri ve İkonografisi, s. 225.

⁶² İstanbul Üniversitesi Kütüphane ve Dökümantasyon Daire Başkanlığı, Şehname Tercümesi (NEK. TY. 06133), istanbul.edu.tr (Erişim Tarihi: 27 Haziran 2024).

Ek-15: Savaş arabası bölümleri⁶³



Ek-16: Dört ispitli eski Mısır savaş arabası⁶⁴



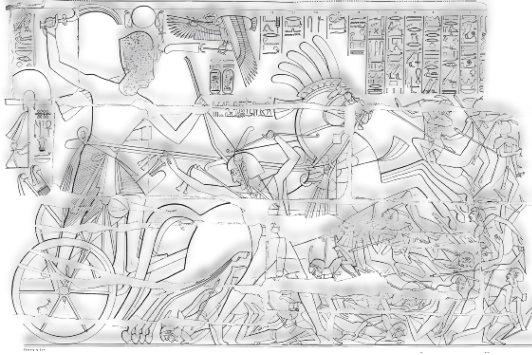
⁶³ Çizim, Sedat İkibeş, 2024.

⁶⁴ Harvey Stephen, *The Cult of King Ahmose at Abydos*, UMI Dissertation Services, New York 2008, s. 227.

Ek-17: Sekiz ispitli Eski mısır savaş arabası⁶⁵



Ek-18: Altı ispitli Eski Mısır savaş arabası⁶⁶



Ek-19: Dört ispitli Hitit savaş arabası⁶⁷

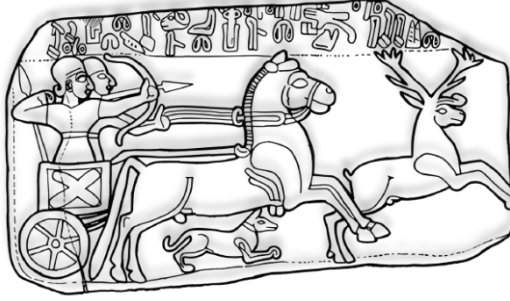


⁶⁵ Uroš Matić, “The Good God in the Form of Montu: Pharaoh as the Warrior God on the Battlefield”, *Archaeological Review from Cambridge*, c. 34 (Aralık 2019), s. 85.

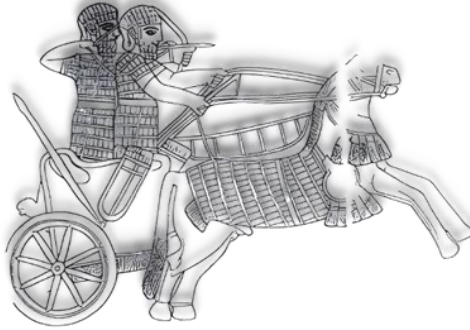
⁶⁶ The Epigraphic Survey, *Reliefs and Inscriptions at Karnak, Volume IV: The Battle Reliefs of King Sety*, The Oriental Institute Of The University Of Chicago, Chicago 1986, Levha 28.

⁶⁷ Dinî kompozisyonun işlendiği mühürde, savaş arabası olasılıkla öküzler tarafından çekilmektedir. Irit Ziffer, “Moon, Rain, Womb, Mercy The Imagery of The Shrine Model from Tell el-Far’ah North Biblical Tirtzah For Othmar Tirtzah”, *Archaeology and Ancient Israelite Religion*, Sayı 2 (Şubat 2019), c. 10, s. 8.

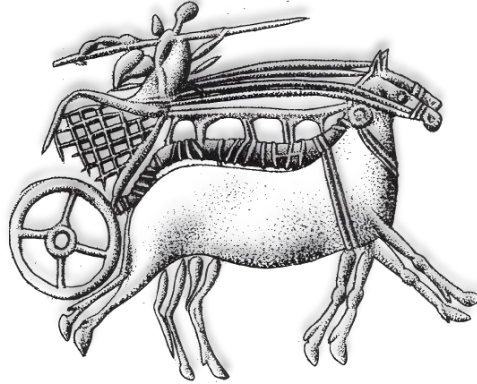
Ek-20: Altı ispitli Hitit savaş arabası⁶⁸



Ek-21: Sekiz ispitli Hitit savaş arabası⁶⁹



Ek-22: Dört ispitli Myken savaş arabası⁷⁰



⁶⁸ John David Hawkins, *Corpus of Hieroglyphic Luwian Inscriptions*, c. 1, Walter de Gruyter, Berlin 2000, Levha 156.

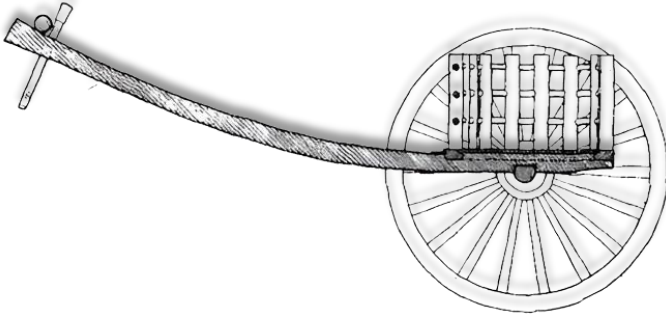
⁶⁹ Serhan Gündüz, "M.Ö. I. Binyılın İlk Yarısında Önasya Krallıklarında Araba Tekerleklerinin Özellikleri ve Yapım Teknikleri", Levha 11.

⁷⁰ Nicolas Grguric, *The Mycenaeans 1650- 1100 BC.*, s. 44.

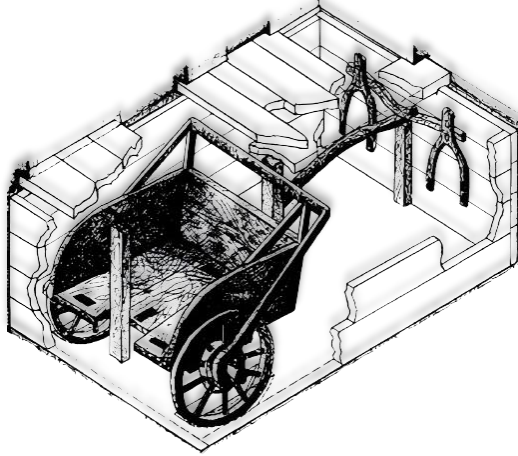
Ek-23: Altı ispitli Myken savaş arabası⁷¹



Ek-24: 18 ispitli eski Çin savaş arabası⁷²



Ek-25: Sintaşta CM sitesinden 11 ispitli savaş arabası⁷³.



⁷¹ Christine Elizabeth Morris, *The Mycenaean Amphoroid Krater: A Study in Form, Design and Function*, c. 2, College Üniversitesi Doktora Tezi, London 2018, Fig. 40.

⁷² Lu Liancheng, "Chariot and Horse Burials In Ancient China", s. 827.

⁷³ Vladimir Fyodorovich Gening vd., *Sintashta: Arheologičeskiy Pamyatniki Ariskih Piemen Uralo-Kazahstankih Stepey*, c. 1, Yujno Uralskoye Knijnoe İzdatelstvo, Chelyabinsk 1992, s. 215.

Extended Summary

Since only horses could reach the speeds necessary for a war environment, their domestication was the first step in developing chariots. However, it should not be assumed that the earliest carts were also used for military purposes, as their heavy structure made them unsuitable for warfare. Only in the Bronze Age, chariots became viable for military use due to their improvements in design. Throughout history, chariots were a key component of the armies of many civilizations, including Ancient Egypt, the Hittites, and the Mycenaeans.

Chariots have several fundamental components, including the axle, wheel, cockpit, pole, yoke, and connecting parts. However, their typologies vary depending on geographical features and military strategies. For example, the Ancient Egyptians used lighter chariots suited to the country's terrain. The axle, which could be placed at the center or edge of the cockpit, served as supporting elements. It was typically placed in the center when the cockpit was heavy; otherwise, the horses would carry the entire weight. The wheels, essential for movement, were also sized according to the cockpit's design. Cockpits were designed to carry crews of two to four people maximum. The pole transmitted momentum to the axle, and the yoke was a part that connected the horse to the cart, which needed to be surrounded by soft material to prevent injuries such as abrasions to horses.

Military tactics have developed continuously throughout history, leading to the obsolescence of older technologies. Therefore, chariots gradually lost their significance as cavalry units became more effective with their greater mobility. However, chariots were still in use, to some extent, in Late Antiquity and the Medieval period. In fact, after the Bronze Age, scythes were sometimes attached to the wheel hubs to enhance their effectiveness.

The Shahnameh is one of Persia's national heroic sagas. Its content, passed down orally through generations, blends both historical and mythological elements. One of the mythological episodes in the saga is Esfandiyār's struggle with various mythological characters he encounters on his journey. During this journey, Esfandiyār kills the Simurgh with the help of his thorny chariot. This battle has been depicted in numerous miniatures.