

ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume 12 Issue 5, October 2020

DOI Number: 10.9737/hist.2020.925

Araştırma Makalesi

Makalenin Geliş Tarihi: 13.06.2020 Kabul Tarihi: 17.09.2020

Atıf Künyesi: Egemen Çağrı Mızrak, "Savaş-Arabaları'nın İç Asya – Çin Cephesi (M.Ö. XII. – M.Ö. VIII. Yy.)", *History Studies*, 12/5, Ekim 2020, s. 2395-2412.

Savaş-Arabaları'nın İç Asya – Çin Cephesi (M.Ö. XII. – M.Ö. VIII. Yy.)

The Inner Asia – China Aspect of War-Chariots (c. XII. – VIII. BCE)

Dr. Egemen Çağrı Mızrak

ORCID No: 0000-0002-9876-9971

Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi

Öz

Savaşlar tarihine baktığımızda bilhassa Bronz ve Erken Demir Çağları'nın en ün yapmış silahının savaş-arabaları olduğu görülür. Başlangıçta bir prestij, seromoni ve avcılık aracı olarak kullanılmaya başlayan "savaş-arabaları", iki tekerli ispitli hafif ve kompozit yapıllı formu ile İlk Çağ'ın en büyük askeri icatlarından birine dönüşmüştür. Savaş-arabalarının, kuvvetle muhtemel atın da evcilleştirildiği kuzey-batı Bozkır kuşağında başlayan serüveni birkaç yüzyıl içinde bilhassa Andronovo kültürünün de etkisiyle neredeyse Eski Kıta'nın tamamına yayıldı. Yapılan arkeolojik ve kimyasal çalışmalar ile artık erken metal teknolojisi gibi savaş-arabası teknolojisinin de Merkezi Ovalar'a (Çin), Bozkır Kuşağı üzerinden Kuzey ve/veya Kuzey-batı yönünden girdiği açık bir şekilde ortaya konmuştur. Çin'in gerekli dinamiklere sahip olması sayesinde daha ileri seviyelere taşınmıştır. Böylece bu araçların "üreticileri" oldukları düşünülen "Bozkırlılara" karşı üstün gelmeyi başarmışlardır. Biz bu makalede savaş-arabalarının, Çin ile İç Asya'nın Bozkır kuşağı kavimleri arasında vuku bulan muharebelerdeki yerine kısaca değinmeye çalışacağız.

Anahtar Kelimeler: Savaş-arabaları, İç Asya, Çin.

Abstract

A close look at history of wars reveals that the "war-chariots" were probably the most prominent weapon of Bronze and Early Iron Ages. Firstly used as a prestige, ceremonial and hunting vehicle, the chariots especially their light-composite with spoked two-wheeled form, became the greatest military invention of the Antiquity. The beginning of its adventure in the North-western Steppe Zone, as the same region where the horse was also most probably domesticated, they spreaded all over the Old Continent particularly by the help of the Andronovo Culture which had relied heavily upon and far-famed for their war-chariots. With the archaeological and chemical studies, it is now obviously clear that the Bronze Age war-chariot technology had entered to the Central Plains (China) from the North and/or North-Western Steppe Zone as like as the early metallurgy technologies. China had taken these technologies to higher levels because of possessing the required dynamics. Thus, they succeeded to prevail against the "Steppe peoples" who were thought to be the "producers"

of these vehicles. In this article, we will try to briefly mention the place of the war-chariots in the battles between the steppe peoples of Inner Asia and China.

Keywords: War Chariots, Inner Asia, China.

Giriş

Makalemizde Türk tarihçiliğinde biraz eksik bırakılan bir konu olan savaş-arabalarının İç Asyalı muharip bozkır kavimleri tarafından kullanım süreçleri üzerinde çalışmak istedik. Konuyla ilgili olarak Shang ve Zhou dönemi kaynakları hakkında çalışmalar yapan bazı önemli sinolog-tarihçilerin eserleri başta olmak üzere son dönemlerdeki Batılı ve Çinli bilim-adamlarının arkeolojik, metalurjik kısmen de paleontolojik ve genetik araştırmalarını bir araya getirerek, Türklerin atalarının da ana-vatanı olan Güney Sibiry ve İç Asya'nın kuzey coğrafyalarında Bronz çağının ortalarından itibaren bozkır kavimlerinin Çin Merkezi Ovaları'na karşı verdikleri teknolojik bir savaşın varlığına işaret etmeye çalıştık. Makalemizin ilk bölümüne başlarken savaş-arabalarının kullanıcısı olan insan ile birlikte en önemli unsuru olan “atın” ilkel ve cins atalarının ana-vatanları, göçleri ve evcilleştirildikleri coğrafya; sonrasında savaş-arabalarının ortaya çıkışı ve evcil-atın bu araçlarda kullanılması süreçlerine bilhassa son dönemlerde yapılan çalışmalar ışığında kısaca değinmeye çalıştık. İkinci bölümde Bronz ve Erken Demir Çağları'nda İç Asya ile Çin arasındaki metal teknolojisi transferi yine yakın dönemdeki çalışmalar ile ele alındı. Üçüncü bölümümüzde ise Shang (Yin) ve Zhou dönemlerinde İç Asyalı bozkır kavimleri ile Çin arasındaki savaşlarda bu muharebe araçlarının kullanımına dair bilgilere yer vermeye çalıştık.

Bronz ve Demir Çağlarında muharebe meydanlarının en etkin araçlarının başında gelen savaş-arabaları, söz konusu dönemlerde XX. Yüzyılın ilk yarısındaki “tankın” etkisine benzer bir fonksiyona sahip olmuşlardır. Uzun süreler daha çok “evoluasyoncu” bakış açılarıyla Anadolu, Mezopotamya, Levant ve Mısır medeniyetleri üzerinden oluşturulan savaş-arabası algısı, zaman içerisinde değişimlere uğramış ve arkeolojik çalışmalar doğrultusundaki bilimsel verilerin ışığında yeni ana-vatanlara doğru yol almıştır. Temel özneleri insan ile “evcilleştirilmiş at” olan ve teknolojik seviyedeki gelişmişliğin sembolü konumundaki savaş-arabaları, İç Asya – Çin ekseninde tahminlerin dışında bir tarihsel serüvene sahiptir. Avrasya kuzey bozkır kültürleri olan Afanesyevo ve sonrasında Andronovo'nun merkezinde yer alan Kazak bozkırlarından Güney Sibiry sahasına uzanan saha ile Doğu Türkistan – İç Moğolistan hattında yer alan bozkır kavimleri gerek atın evcilleştirilmesindeki kadim hünerleri gerekse de yüksek metalurji teknolojileri ile Çin'in kadim hanedanlarını bu araç ile dize getirmişler, fakat sonrasında gelişen şartlar nedeniyle bu araçları savaş alanlarından çekmişlerdir. En eski ve otantik haliyle geçmişten-günümüze İç Asya ve Orta Asya'nın “at yetiştiricisi” kavmi olarak ün salmış ve bu kültürün bilinen en güçlü taşıyıcıları olan Türklerin, ataları da muhtemelen bu uzun soluklu serüvenin baş aktörü ya da en azından baş aktörlerinden biri olmuşlardır.

1. Atın Evcilleştirilmesi ve Savaş-Arabalarının Ortaya Çıkışı

Son dönemlerde yapılan arkeolojik çalışmalar, Orta Asya'nın hareketli çoban bozkır kültürünün temsilcisi olan kavimlerin, Avrasya sahası boyunca kadim medeniyetlerin gelişiminde ve örgütlenmesindeki katalitik tesirlerine ışık tutmakta, aynı zamanda onların kilit oyuncular olarak Çin'den Karadeniz'e, Mezopotamya ve İndus Vadisi'ne uzanan bir hattaki ekonomik ve politik etkileşimindeki kompleks sistemlerin gelişimdeki rollerini gözler önüne sermektedir. Bunlara ek olarak etno-tarihsel çalışmalar da Orta Asya bozkırlarında hareketli kırsal-çoban yaşamında uzmanlaşan bu halkların, siyasi örgütlenmedeki başarılı doğalarıyla İlk Çağ ve Orta Çağ imparatorluklarının ve devletlerinin gelişiminde ne denli teşvik edici ve

canlandırıcı bir etkiye sahip olduklarını ortaya çıkarmıştır¹. Avrasya bozkırlarının hakimi olan bu bozkır kavimlerinin söz konusu hususiyetlere sahip olmalarında ve ortaya çıkardıkları bu güçlü tesirdeki ana etken tabii ki “at” idi.

Daha önce de belirttiğimiz üzere çalışmamızın amacı, başlı-başına bir tartışma konusu olup yeni arkeolojik keşifler ve peşinden gelen bilimsel-araştırmalarla (paleontolojik, zoolojik, genetik vs.) gelişime tabii olan, “atın ilk evcilleştirildiği sahanın” neresi olduğunun tespiti değildir. Dolayısıyla bu husus savaş-arabalarının ortaya çıktığı coğrafyalar üzerinden kısaca ele alınacaktır. Eldeki fosil verileri ışığında Kuzey Amerika ile Doğu Asya arasında son Buzul Çağı’na kadar bir köprü vaziyeti gördüğü düşünülen Bering’den, gerçek-atın ilkel atalarından *Anchitherium* ve *Merychippines* gibi türlerin Miyosen Çağı’nda Amerika’dan Asya’ya göç ettiği teorisi bilim-çevrelerce şu an için genel kabul görmektedir. Paleontolojik (fosilbilimsel) bulguların ve araştırmaların kapsamlı bir analizi (zoolojik ve tarihi-arkeolojik) ile günümüzdeki “evcil atın veya gerçek atın (*Equus ferus caballus*)” ortaya çıkışını ilkel atalardan itibaren sınıflandırmalarıyla birlikte çağlar içindeki serüvenini aktaran Olsen, gerçek-atın ana cinsini oluşturan ve günümüzdeki Zebralar ile akraba *Equus*’un, Erken Pleosten Çağı’nda Amerika kıtasından Asya göç ettiğini Asya’da bu türün gelişip *equus caballus*’dan tamamen ayırt edilemeyecek değilse de benzeri bir hayvana dönüşerek yine Bering yoluyla tekrar Kuzey Amerika’ya geçtiğini belirtmektedir². Yukon yaban atı (*Equus Lambei*) tam da Olsen’in bu tanımlamasına uymaktadır. Bundan yaklaşık 15.000 – 10.000 (13.000 – 11.000) yıl önce Geç Buzul Çağı (Pleistosen)’nin sonlarında Kuzey Amerika ve Bering sahasından tüm *equus* türleriyle birlikte yok olan bu son tür (at daha sonrasında Amerika Kıtası’na ancak XVI. Yüzyılın başlarında İspanyol sömürgeciler ile geri dönecektir), geçtiğimiz yüzyılda soyları tükenen gerek Moğol yaban atları (*Equus ferus przewalskii*) gerekse de Tarpanlar/Avrasya yaban atları (*Equus ferus ferus*) ile çok yakın fiziksel benzerlikler göstermekteydi³. Aynı zamanda genetik açıdan da gerçek at/evcil at (*equus caballus*) ile çok yakındı. Helsinki Üniversitesi’nden Ann Forsten ve ardından Micheal Hofreiter (Almanya) tarafından yapılan genetik incelemeler (mtDNA), Kuzey Amerika’nın son *equus* türü olan *Equus Lambei*’nin *Equus Caballus* ile genetik denkliliğini göstermiştir⁴.

Kuzey Amerika’dan Doğu Asya – Kuzey-doğu Orta Asya coğrafyalarına giren *Equus* cinsinin fosillerine dair tüm Eski Kıta’da Buzul (Pleistosen) Çağı’na ait pek çok yatağın bulunduğu bilinmektedir. Ayrıca Moğol yaban atı (*equus przewalskii*) ve evcil-at (*equus caballus*) türlerine dair Mançurya, Moğolistan ve Kuzey Çin coğrafyalarında Geç Buzul ve Holosen çağlarına ait büyük fosil yatakları mevcuttur⁵. Şimdiye kadar ki arkeolojik buluntular ışığında atın insanoğlu tarafından ne zaman ve nasıl evcilleştirildiği konusunda kronik bir tartışma olsa da evcilleştirildiği saha olarak artık Avrasya stepleri kesin bir lokasyon olarak görülmektedir. “Atın

¹ Michael D. Frachetti, “Multiregional Emergence of Mobile Pastoralism and Nonuniform Institutional Complexity across Eurasia”, © The Wenner-Gren Foundation for Anthropological Research, 2012, s. 2.

² Stanley J. Olsen, “The Horse in Ancient China and Its Cultural Influence in Some Other Areas”, *Proceedings of the Academy of Natural Sciences of Philadelphia*, vol. 140, No. 2, 1988, s. 159-160. Günümüze kadar *Equus* cinsinin Kuzey Amerika’dan Asya’ya göç ederek dağıldığı iki büyük dalga tespit edilmiştir; bkz. Boyang Sun – Tao Deng, “The Equus Datum and the Early Radiation of Equus in China”, *Front. Ecol. Evol.*, 7: 429. Doi: 10.3389/fevo.2019.00429. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fevo.2019.00429/full>. Erişim tarihi: 01/09/2020.

³ A. Burke – J. Cinq-Mars, “Paleoethnological Reconstruction and Taphonomy from the Bluefish Caves, Yukon Territory, Canada”, *Arctic*, vol 51 no.2, 1998, s. 106; Olsen, “a.g.m.”, s. 164.

⁴ Jay F. Kirkpatrick – Patricia M. Fazio, “The Surprising History of America’s Wild Horses”, July 24-2008: https://www.livescience.com/9589-surprising-history-america-wild-horses.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+Livesciencecom+%28LiveScience.com+Science+Headline+Feed%29. Erişim tar.: 31/08/2020.

⁵ Olsen, “a.g.m.”, s. 160.

evcilleştirildiği ilk saha” bağlamında bilhassa iki bölge yani Ukrayna'daki Dereivka ve Kuzey Kazakistan'daki Botay arasında tartışmalar söz konusu olmuştur. Her iki sahada da insanlarla birlikte mezarlara gömülmüş at iskeleti buluntularına bol miktarda rastlanmış, ayrıca hayvan buluntuları arasında da at oranının en yüksek olduğu tespit edilmiştir. M.Ö. 4500-3500 ile tarihlendirilen Sredny-Stog kültürü ile tanımlanan Dinyeper Nehri üzerindeki Dereivka yerleşim sahasındaki sorun şu idi; at iskeletlerine rağmen keşfedilen gem takımının zamanı radyo-karbon analizi yöntemiyle bakıldığında M.Ö. 800-200 arasıyla tarihlendirilmişti yani binici bir Sredny-Stog adamı değil kuvvetle muhtemel bir Demir Çağı İskit süvarisi olmasıydı. Bundan sonra gözler özellikle Kazakistan'ın Kalkolitik/Bakır Çağı Kültürü (M.Ö. 4000/3700 – 3500/3100) Botay'a çevrilmiştir. Her ne kadar bazı araştırmacılar bunların “besin” için avlanan vahşi atlar olduklarını iddia etseler de bilhassa 2009'da açıklanan sonuçlar gerek deri veya ipten yapılmış organik gem takımları gerekse de metakarpalların metrik analizleri ve seramiklerde tespit edilen at sütü kalıntılarının yağ asidi analizleri, Botay'da en azından at besiciliği ve evcilleştirmesinin kesin olarak yapıldığını göstermiştir (M.Ö. 3500 civarı). Savaş-arabalarının atlar tarafından çekilmesi ve atın steplerde ilk kez muharebelerde kullanılması ise “at evcilleştirilmesinin” ikinci evresi olmuştur⁶. Botay merkezli at kültürüyle ilgili olarak 2018'de yayınlanan, C. Gaunitz'in (Danimarka) önderliğinde yaklaşık 14 ülkeden 48 bilim insanının katkılarıyla yapılan çok önemli bir genetik çalışmanın sonuçlarına vererek asıl konumuz olan “savaş-arabalarına” geçeceğiz. Aralarında Botay'daki 20 atında bulunduğu Bakır Çağı'ndan günümüze (5500 yıllık bir dönem) evcil atların ve yaban atlarının soy-genetik analizleri karşılaştırılmış ve ilginç sonuçlara ulaşılmıştır. Son 4000 yıldaki (M.Ö. 2000'lerden günümüze) tüm evcil-atların genetik bakımdan ancak ~ %2,7'sinin Botay'dakilerle soy-atalığı ilişkisi tespit edilmiştir. Botay'da atın evcilleştirilmesinin yapıldığı tespit edilmekle beraber Takilerin (Przewalski/Moğol yaban atı) Botay'da güdülen atların vahşi torunları olduğu da araştırmanın ileri sürülen sonuçları arasındadır. Bu veriler yeni bir görüşün ortaya konmasına da yol açmıştır; Erken Bronz Çağı'nda geniş çaplı insan popülasyonu dağılımıyla örtüşür bir şekilde günümüz evcil-atlarının yükselişine zemin hazırlayan farklı bir “at-stoğundan” gerçekleşen yayılmanın ortaya çıkardığı büyük bir genomik dönüşümün varlığı. Bu noktada ise iki senaryo ortaya konulmaktadır; birincisi Botay-tipi atlar, Botay ata-soyu neredeyse tamamen geri-dönüşüne kadar bir vahşi at popülasyonu ile devasa bir geri-melezlenme süreci yaşamıştır; ya da atlar ikinci bir merkezde başarılı bir şekilde evcilleştirilerek, yayılma süreçlerinde küçük miktarlardaki Botay nesli ile birleşmişlerdir. Bahsettiğimiz üzere bu konu yeni bilimsel gelişmelerle sürekli yol almakta ve yeni soruları beraberinde getirmektedir⁷.

Mary Littauer ve Joost Crouwel savaş-arabalarının “Orta Doğu'nun kendisinde” icat edildiğini, “Hint-Avrupa” dilli bozkır kavimleri tarafından Orta Doğu'nun getirilmediğini savunmuşlar; Stuart Piggott ve Alexander Hausler ise Piggott'un “teknolojik ortak-dil/koine”

⁶ Xiang Wan, *The Horse in Pre-Imperial China*, Phd. Thesis in Eastern Asian Languages and Civilizations, University of Pennsylvania, Danışman: Victor H. Mair, 2013, s. 16-18, 20. At, Avrasya bozkırlarında kayalar-taşlar ve çanak-çömlekler üzerinde M.Ö. 4000'ler gibi çok erken tarihlerde resmedilirken, bir binek hayvanı olarak ise Ortadoğu'da M.Ö. 2400-2300 ve/veya 2030'da resmedildiği görülmektedir (bir mühürde at binen adam figürü). Bu veriler aslında atın bir binek hayvanı olarak ve savaş-arabalarında kullanımıyla bağlantılı şekilde eş-zamanlı bir örtüşmesi gibi kabul edilebilir. Didier gibi bazı bilim adamları bu mühürü “at-biniciliğinin” somut kanıtı olarak görmektedir; bkz. Wan, *The Horse in Pre-Imperial China*, s. 20-21. Bkz. John C. Didier, “In and Outside the Square: The Sky and the Power of Belief in Ancient China and the World (4500BC-AD 200)”, *Sino-Platonic Papers*, 192, 2009, s. 17-18; Robert Drews, *Early Riders: the Beginnings of Mounted Warfare in Asia and Europe*, Routledge, 2004, s. 26-28. Evcil at, kuvvetle muhtemel M.Ö. III. milenyumun sonlarında Bozkırlardan, bir yönden Kafkasya ve Aşağı Mezopotamya'ya diğer yönden Çin'e doğru yayılmış, bu dönem aynı zamanda bakır-bronz metalurjisi ve ispit-tekerlekli arabaların yayılma süreci ile bağlantılı olmuştur.

⁷ C. Gaunitz et al., “Ancient genomes revisit the ancestry of domestic and Przewalski's horses”, *Science*, 10.1126/science.aao3297 (2018). <https://science.sciencemag.org/content/360/6384/111.full> (Erişim tar. 30/08/2020).

şeklinde bahsettiği Slovakya'dan Urallar'a uzanan saha içinde bir yerde geliştirildiği kanaatinde olmuşlardır⁸. Lakin, savaş-arabası icadının ilk olarak Orta Doğu veya Kafkasya'da yapıldığına dair görüşler, daha sonraki bilimsel keşifler ve Karbon-14 tarihlendirme metotlarıyla birlikte zayıflamış, gerek at evcilleştirmesi gerekse ilk ispitli tekerleklerin görüldüğü sahalar önce Doğu Avrupa – Güney Rusya, ardından Urallar – Kuzey Kazakistan eksenine doğru kaymıştır. Sovyet arkeologlar, 1972'de Urallar'da Sintaşa Nehri üzerindeki Rimmikski kırsalı yakınlarında bir Bronz Çağı mezar alanı keşfetmişler ve bu sahada savaş-arabası kalıntıları bulmuşlardı (iki tekerlekli, tekerleri 10 ispitli)⁹. 1970'lerde Yukarı Tobol ve Yukarı Ural nehirleri arasında Sintasha ve Petrovka sit alanlarında yapılan bu kazılarda toplamda 14'den fazla savaş-arabası keşfedilmiştir¹⁰. Başlangıçta, buluntuların kronolojisiyle ilgili olarak ilk tespitler “M.Ö. II. milenyumun ortaları veya daha öncesine” ait oldukları yönündeydi¹¹. Fakat arkeolojik materyal üzerinde yapılan kimyasal analizler sonucunda buluntular, M.Ö. 2100-1700 arasıyla tarihlendirildi, böylece keşfedilen bu araçlar bugüne kadar bilinen dünya üzerindeki en eski savaş arabaları oldular. Savaş-arabalarının ana vatanının Orta-Doğu olduğuna dair geliştirilmiş “ortodoks” görüşü eleştiren Antony, bozkır kuşağında radyo-karbon yöntemiyle M.Ö. 2000 öncesi ile tarihlendirilen savaş-arabası buluntusu olması rağmen Orta-Doğu'da M.Ö. 2000 öncesine dair savaş-arabası resimlerine/imaglarına bile rastlanmadığını söylemiş, aksine Orta-Doğu'da ilk kez M.Ö. 1800 civarlarında atların çektiği savaş-arabası imajlarını görüldüğünü bundan önceki tarihlerdekilerin ise merkep ya da yaban eşekleri tarafından çekilen vagonlar ya da arabalar olduğunu inandırıcı bir şekilde kanıtlamıştır¹². Savaş-arabalarının ana-vatanının neresi olduğu hususu hala kesin olarak bilinmese de Avrasya kuzey step sahası olması kuvvetle muhtemel gözükmektedir¹³. Sintasha-Petrovka'nın dışında gelişen ve M.Ö. II. milenyum boyunca Orta Asya'nın batısından Güney Sibirya'ya kadar etkin olan Andronovo kültür kompleksi (M.Ö. 1900/1800 – 1200/1000 civarı) ağırlıklı olarak savaş-arabalarıyla ün yapmış; bu kültürünün muazzam yayılışı ise genel olarak bu savaş-arabalarının başarılı bir şekilde kullanımıyla açıklanmıştır¹⁴. Dolayısıyla doğum yeri şu an için Sintaşa-Petrovka kültürü sahası olarak görülen savaş-arabası teknolojisinin, Eski Kıta'daki hızlı yayılışında yine bir başka Avrasya kuzey bozkır kuşağı kültürü olan Andronovo en güçlü “fail” olarak kabul edilmektedir.

Bronz Çağı genelinde askeri bir çağrışım uyandırmakla beraber yine söz konusu dönemde seremoni ve prestij aracı olarak da kullanılan savaş-arabalarının yazılı kaynaklardaki en erken tarihi bilhassa iki coğrafi saha ile tanımlanabilir; Anadolu – Orta-Doğu ve İç Asya – Çin. Yukarıda da belirttiğimiz üzere Orta-Doğu'da savaş-arabalarına dair ilk resimler/imaglar (iki veya dört tekerli) M.Ö. III. milenyumun sonlarına kadar gitse de bunların merkepler veya yaban-eşekleri tarafından çekilen, disk-tekerlekli askeri saldırı kontekstinden uzak, kuvvetle muhtemel avcılıkta veya bir ihtimal muharebelerde üst düzey kumandan mevki olarak kullanılan araçlardı. Gerçek anlamda savaş-arabaları Orta-Doğuda M.Ö. II. milenyumun ilk yüzyıllarında (M.Ö. 1800-1700) kullanılmaya başlanmış olmalıydı. Anadolu'daki silindir mühürlerde, gerçek anlamda savaş-arabası: (evcil atlar tarafından çekilen hızlı, hafif, jant/ispit model iki tekerlekli)

⁸ Robert Drews, *The Coming of the Greeks: Indo-European Conquests in the Aegean and the Near-East*, Princeton University Press, Princeton-New Jersey, 1988, s.108.

⁹ S. Piggott, “Bronze Age Chariot Burials in the Urals”, *Antiquity*, 49, 1975, s. 289; bkz. Robert Drews, *a.g.e.*, s. 110.

¹⁰ Xiang Wan, *The Horse in Pre-Imperial China*, s. 19.

¹¹ Drews, *a.g.e.*, s. 110.

¹² Xiang Wan, *The Horse in Pre-Imperial China*, s. 19; David W. Antony, *The Horse, the Wheel, and Language: How Bronze-Age Riders from the Eurasian Steppes Shaped the Modern World*, Princeton University Press, 2007, s. 371-75, 397-405.

¹³ Michael Puett, “China in Early Eurasian History: A Brief Review of Recent Scholarship on the Issue”, *The Bronze Age and Early Iron Age Peoples of Eastern Central Asia*, ed. Victor H. Mair, vol. 2, 1998, s. 705.

¹⁴ Puett, “a.g.m.”, s. 705.

temsiline başladığı görülmektedir. Bu mühürler krallar veya toplumdaki yüksek statülü kişilerin av ya da muharebeyle ilişkilendirilebilecek durumlarda savaş-arabalarını sürdürdüklerini göstermektedir. Muharebe alanlarında savaş-arabalarının kullanımına dair ilk belgelere bakıldığında, bunların Anadolu'dan, Hititler üzerinden geldiği görülmektedir. M.Ö. XVII. yüzyıla ait bir Hitit belgesinde Anadolu Kralı Anittas'ın ordusunda 40 savaş arabası yer aldığından bahsedilirken, bir başka belgede ise Hititlerin kralları I. Hattusillus zamanında Güney-Doğu Anadolu'daki Urşu kenti kuşatmasında “8 ordu ve 80 savaş arabası” kullandıkları belirtilir¹⁵. M.Ö. XVII. Yüzyılda Hititler ve Hurrilerle birlikte açık bir şekilde Anadolu ve Orta-Doğu'da ortaya çıkan savaş-arabası, M.Ö. XVI. yüzyılda Mısır'a geçmiş ve burada ispit tekerlekli daha hafif muntazam formuna dönüşmüştür¹⁶. M.Ö. XV. Yüzyıla gelindiğinde artık çok daha geniş çaplı savaş-arabası sayılarıyla karşılaşırız. Bu bağlamda en erken bilgiler Mısır kayıtlarından gelmektedir. III. Thutmosis ve Levanten koalisyon güçleri arasında yaşanan Megiddo savaşında, zafer kazanan Mısırlıların 894 savaş-arabası ele geçirdikleri, kısa bir süre sonra da II. Amenophis'in Levant sahasına yaptığı iki ayrı seferde 730 ve 1092 adet savaş-arabası ele geçirdiği belirtilmektedir¹⁷. Söz konusu dönemde Orta-Doğu'daki savaş-arabalarının artışı esasında kronolojik bakımdan Hindistan'daki “savaş-arabalarının” ortaya çıkışıyla bağlantılı olarak ciddi önem arz etmektedir. Arkeolojik materyal açısından daha öncesinde sadece öküzler tarafından çekilen disk tekerlekli arabalar kullandıkları bilinen Hindistan'ın kadim Harrapan kültürü (M.Ö. 2600-1500), M.Ö. 1500 civarlarında kuvvetle muhtemel Andronovo kültürünün taşıyıcıları olan kuzeyli “Aryanlar” tarafından istila edilmiş ve bu yeni müstevliler Rig Vedalar'da muharebe aracı olarak savaş-arabalarıyla ün salmışlardır¹⁸. Daha önce kısaca bahsettiğimiz Andronovo kültürünün hızla yayılma süreci ve bunun savaş-arabalarıyla bağlantısının muhtelif istikametlerinden biri de Hindistan'dır. Orta-Doğu ve Anadolu sahasına geri dönersek, M.Ö. 1296/1286'da vuku bulan meşhur Kadeş Muharebesi'nde Hitit kralı Muvatallış sayıları 2500'ü bulan savaş-arabası birliğiyle II. Ramses'in Mısır ordusunun kanatlarına saldırdığını görürüz ki bu hadisenin, askeri-tarih açısından savaş-arabalarının Antik dünyadaki o güne değin bilinen en parlak devri olarak kabul edilebilir. M.Ö. IX. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise artık savaş-arabaları (Asya'da olduğu gibi) Orta-Doğu'da da ordularının dominant gücü haline gelmiştir. M.Ö. 853'de vuku bulan Karkar Savaşı'nda beş Levanten devlet koalisyonu, Asur Kralı III. Şalmaneser'e karşı 3940 adet savaş-arabasını muharebe meydanına sürmüştür. Levanten koalisyonunun muazzam rakamlardaki savaş-arabalarının yanında 1900 süvariyle katıldığı bu muharebe aynı zamanda tarihte atlı birliklerin kalabalık sayılarda görüldüğü ilk savaş olarak da bilinmektedir¹⁹.

Konunun Asya veçhesine gelirse, buradaki durum yazılı belgelerin azlığı nedeniyle daha çok arkeolojik materyaller üzerinden yürüyen biraz karmaşık ve tartışmalı bir saha olmuştur.

2. Avrasya Bozkır Kuşağı ve Kuzey Çin Arasındaki Metalurjik Etkileşimler

1950'li yıllardan başlayarak günümüze değin yapılan arkeolojik çalışmalar, Bronz Çağında Avrasya steplerinden (Bozkır Yolu) ve günümüz Doğu Türkistan'ı (İpek Yolu) üzerinden Çin

¹⁵ Edward L. Shaughnessy, “Historical Perspectives on the Introduction of the Chariot into China”, *Harvard Journal of Asiatic Studies*, v. 48 (1), 1988, s.210-211; Anthony J. Barbieri-Low, “Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age (2000-741 B.C.)”, *Sino-Platonic Papers*, ed. Victor H. Mair, no. 99, 2000, s. 3-4; P. R. S. Moorey, “The emergence of the light, horse-drawn chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.”, *World Archaeology*, vol. 18 (no. 2), 1986, s. 204.

¹⁶ Esther Jacobson-Tepfer, “The Image of the Wheeled Vehicle in the Mongolian Altai: Instability and Ambiguity”, *The Silk Road*, 10 (2012), 1.

¹⁷ Shaughnessy, “Historical Perspectives on the Introduction of the Chariot into China”, s. 212.

¹⁸ Anthony J. Barbieri-Low, “Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age (2000-741 B.C.)”, s. 6-7.

¹⁹ Shaughnessy, “a.g.m.”, s. 212-213.

içlerine giren teknolojileri ortaya çıkartmıştır. Bunların başlıcaları metalurji (özellikle silahlar üzerinden) ve savaş-arabası teknolojileridir. 1940-50'lerde bakır ve bronz metalurjisinin Çin'in kendi ana yurdunda bir sahada üretildiği görüşü hakimken, 1960-80 arasındaki arkeolojik çalışmalar Çinin kuzey-batısında Kansu – Qinghai sahasındaki keşfedilen çok yoğun buluntular sayesinde Shang döneminin (M.Ö. XVI-XI) öncesinde bakır ve bronz kullanımının gerçekleştiği ve Çin'de metalurjinin komşu sahasına göre daha ilkel bir formda varlığını sürdürerek derecede derece bağımsız bir şekilde geliştiği görüşünün ortaya çıkmasına sebep olmuştur. 1990'lardan itibaren ise arkeolojik kanıtlar Çin'deki bakır-bronz metalurjisinin başlangıcını, Avrasya stepleri ve Kuzey-batı Çin arasındaki güçlü kültürel ve teknolojik bağlantılar üzerinden bir dış etkiyle girdiği fikrinin yoğunluk kazanmasını sağlamıştır²⁰. Bilhassa 1980'lerde yapılan arkeolojik çalışmalar Çin ile Orta Asya arasındaki en erken kültürel temasları gün yüzüne çıkarmıştır. Metalurji alanında Doğu Türkistan – Merkezi Ovalar arasındaki ilk etkileşimler M. Ö. IV.-III. Milenyumda olmuştur. Şensi bölgesi Yangshao Kültürü (M.Ö. 5000-2500); Shandong bölgesinde Jiaoxian'da Longshan Kültürü (M.Ö. 2600-2000); Kansu bölgesinde Majiayao ve Maçang kültürleri (M.Ö. 3000-2000) ile bilhassa düzinelerce tunç ve bakır obje Kansu ve Qinghai bölgelerinde hakim olan Qijia Kültürü (M. Ö. 2200-1800). Buna ek olarak Merkezi Ovalar ve kuzeyindeki İç Moğolistan'da (Ordos Sahası) tespit edilen en erken metal objelerin kronolojisine bakıldığında ise kabaca şu periyotlamayı görmekteyiz: Longshan (M.Ö. 2400-1900), Erlitou (M.Ö. 1900-1500) ve Yueshi (M.Ö. 1900-1500) kültürleri ile kuzeydeki İç Moğolistan-Ordos sahasında Aşağı Xiajiadian (M.Ö. 1900-1600) ve Zhukaigou (M.Ö. 1800-1500) kültürleri²¹.

Metalurji'de hayli gelişmiş bir kültür olan Çin'in kuzey-batısındaki Qijia kültürünün metal objelerinin (baltalar, bıçaklar, bıçak sapları, mızrak uçları, küpeler vs.) Avrasya bozkır kültürleri ve Sibiry kültürleri (bilhassa Seima-Turbino ve kısmen Okunev) ile yani kısacası “Kuzey Bozkır Göçebe” kültürleriyle bağlantılı olduğu tespit edilmiştir. Özellikle Shenna (Xining bölgesi), Şensi ve Şensi'deki mızrak uçları ile Seima-Turbino kültürüne (M.Ö. II. milenyumun ortaları) ait (Rostovka tipi) mızrak uçlarının aynı tipte olduğu görülmüştür. Erken dönem Kansu bölgesi metalurjisini anlama da Qijia ve Siba kültürlerinin güçlü etkisi büyük önem taşımaktadır. M.Ö. II. milenyumun başları ve ortalarıyla tarihlendirilen Siba (M.Ö. 1900-1500), Qijia'nın (M.Ö. 2200-1600) orta-geç dönemlerine tekabül etmektedir. Machang kültürünün halefi ve Qijia'dan etkilenmiş olarak tanımlayabileceğimiz Siba kültürüne ait bakır ve bronz objeler arasında (bıçak, balta, küpe, yüzük, bilezik, ok ve mızrak uçları) bilhassa bıçaklar, baltalar, küpeler ve bazı süs eşyalarının tipolojik ve stilistik özellikleri bakımından Altaylar, Doğu Kazakistan, ve Batı Sibiry bağlantılı güçlü Andronovo kaynağı tesiri görülmektedir. Tüm bu metal buluntular, Erken Bronz Çağı'ndan itibaren Kansu (Hexi) koridoru aracılığı ile Kuzey Çin ile Avrasya bozkır kuşağı arasında uzun dönemli bir iletişimin varlığını göstermektedir. Doğu Türkistan sahasında ise ilk metal objelerin tarihi daha eskilere dayanmaktadır. Örneğin Kansu'daki ilk yerli metalurjinin kökenleri Majiayao Kültürü'ne ait Linjia sit alanında bulunan bronz bıçak (M.Ö. III. milenyumun başları; M.Ö. 2800 civarı) ile tarihlendirilebilir. Machang kültüründe ise bakır ve bronzun kullanımı M.Ö. III. milenyumun sonlarıdır. Kansu sahasında kalay alaşımlı bronzun yaygın kullanımı M.Ö. II. milenyumun başları ile tarihlendirilebilir ki bu da kalaylı-tuncun Orta Asya'daki kullanımı ile aynı zamanlara denk gelmektedir. Bu zaman Doğu

²⁰ Jianjun Mei, Yongbin Yu, Kunlong Chen, Lu Wang, “The Appropriation of Early Bronze Technology in China”, *Appropriating Innovations (Entangled Knowledge in Eurasia, 5000-1500 BCE.)*, ed. Philipp. W. Stockhammer-Joseph Maran, Oxbow, Oxford&Philadelphia, 2017, s. 231.

²¹ Jianjun Mei, “Cultural Interaction between China and Central Asia during the Bronze Age”, *Proceedings of the British Academy*, 121, © The British Academy 2003, s. 1-4, 21-22.

Kazakistan ve Güney Sibirya'daki tipik Andronovo kültüründen daha öncedir²². Yine Kansu'nun kuzey-batısında Kansu Koridoru'nun orta kısımlarındaki Huoshiliang'daki sedimentlerin (tortuların) jeo-kimyasal analizleri bölgedeki Bakır (CU) ve Arsenik (AS) kalıntılarının M.Ö. 2200-1700 arasına ait olduğu ve bunun bölgedeki en erken metalurjik faaliyetlerin varlığına işaret ettiği tespit edilmiştir. Ayrıca yakın zamanlarda Kansu Koridorunun orta kısımlarında Zhangye dolaylarındaki Heishuigou (Xichengyi)'de M.Ö. III. Milenyumun sonları ile II. Milenyumun başlarıyla tarihlendirilen bir bakır eritme yerleşkesi de bulunmuştur²³.

Bronz Çağı metalurji teknolojisini M.Ö. III. milenyumun sonlarında neredeyse tüm Orta Asya boyunca yayıldığını görmekteyiz. Lakin bu durum Kuzey-batı Çin'de, Doğu Türkistan'da (Xinjiang) Qijia kültürü vasıtasıyla Kansu – Qinghai sahasında M.Ö. III. milenyumun sonları II. milenyumun başlarında; Erlitou'da (Xia ve Shang dönemlerine atf edilen Bronz Çağı Çin Merkezi Ovalar kültürü) ise açık bir şekilde II. milenyumun ilk birkaç yüzyılı içinde birden bire görülmeye başlanmıştır. Çin arkeolojisinin önde gelen isimlerinden An Zhimin'e göre gerek bronz gerek demir teknolojisinin kullanımı bağlamında Kuzey Çin'de metal kültürünün zuhuru doğrudan Doğu Türkistan üzerinden Qijia kültür komplekslerinden Erlitou'ya (Çin Merkezi Ovalarına) ulaşmıştır²⁴. Doğu Türkistan üzerinden Sarı Nehir Vadisi'ne giren söz konusu tesir, Çin'in Shang ve Zhou medeniyetlerinin gelişiminde dışarıdan yapılan itici bir güç fonksiyonu görmüştür²⁵. Arkeolog ve metalurjist Jianjun Mei, son yapılan çalışmalarla Kuzey-batı Çin'de bakır bazlı metalurjinin gelişiminin Avrasya steplerinden ulaşan bir itki olabileceği ihtimalinin giderek güçlendiğini belirterek, Fitzgerald-Huber tarafından ileri sürülen Qijia ve Seima-Turbino (Finlandiya'dan Batı Moğolistan'a kadar yayılan bir kuzey Avrasya kültür kompleksi) kültür kompleksleri arasındaki bağlantı üzerinde durulması görüşünü desteklemiştir²⁶. Rus bilim adamı E. N. Chernykh ise Bronz Çağı'nda Doğu Step Kuşağı'ndaki en dinamik metalurji merkezleri olarak Sayano-Altay sahası başta olmak üzere Moğolistan ve Trans-Baykal bölgelerini göstermiş, bu mıntıkaları “Orta Asya Metalurji Eyaleti” olarak adlandırmıştır²⁷. Söz konusu çevrelerin aynı zamanda Türk ana-yurduyla da yakından ilişkili sahalar olduğu aşikârdır.

Özetle tüm bu gelişmeler, artık Çin'e (Merkezi Ovalar) Avrasya Bozkır Kuşağı bağlantısıyla girdiği düşünülen erken dönem metalurji teknolojisinin yönüyle ilgili iki güçlü hipotezin tartışılmasından ibarettir: bunlardan ilki, Altaylardan başlayarak güneyden Doğu Türkistan'ın doğusuna, oradan Kansu koridoru yoluyla Doğu Kansu ve sonunda Merkezi Ovalar'a; diğeri ise Minusinsk havzasının güneyinden Moğolistan yoluyla Çin'in kuzey sınırlarına ulaşması. Fakat her geçen gün artan çalışmalar en erken girişin Altaylar-Doğu Türkistan – Kansu koridoru üzerinden gerçekleştiği tezini daha da güçlendirmektedir²⁸.

3. İç Asya – Kuzey Çin Sahasında Bozkır Kavimleri ve Çinliler (Shang – Zhou Hanedanları) arasındaki muharebelerde savaş-arabalarının kullanımı

M.Ö. 1600 senesi civarında vuku bulan Mingtao savaşıyla, reisleri Tang'ın önderliğinde yarı-efsanevi Xia hanedanını ortadan kaldırarak “Merkezi Ovalar” üzerinde iktidarlarını tesis eden Shang'lar; 22. hükümdarları Wu Ding'in (M.Ö. 1238-1180) son yıllarında, Batı – Kuzeybatı yönünde bir yayılma stratejisi başlatmışlardı. Wu Ding'in oğulları Zu Geng (M.Ö. 1180-1170)

²² Jianjun Mei, “a.g.m.” s. 8-13, 25.

²³ Jianjun Mei, Yongbin Yu, et al., “The Appropriation of Early Bronze Technology in China”, s. 232.

²⁴ Michael Puett, “China in Early Eurasian History: A Brief Review of Recent Scholarship on the Issue”, s. 704-705.

²⁵ Jan Romgard, “Ancient Human Settlements in Xinjiang and the Early Silk Road Trade”, s. 31.

²⁶ Jianjun Mei, “Qijia and Seima-Turbino: The question of early contacts between Northwest China and the Eurasian steppe”, *Bulletin of the Museum of Far Eastern Antiquities*, 75, 2003, s. 44.

²⁷ E. N. Chernykh, *Ancient Metallurgy in the USSR*, Cambridge University Press, 1992, s. 270-271.

²⁸ Jianjun Mei et al., “The Appropriation of Early Bronze Technology in China”, s. 232.

döneminde veya Zu Jia'nın hükümdarlığının (M.Ö. 1170-1150) başlarında²⁹, Çinliler'in *Gongfang/Kung-fang* ya da *Guifang/Kuei-fang*³⁰ dedikleri güçlü bir düşmanın direnişi nedeniyle bu yayılma-politikası ağır bir darbe aldı. Shang'ların "*Kâhin Kemiği Yazıtları/Fal Yazıtları*"nda yer alan söz konusu dönemdeki bu en erken Gongfang – Shang savaşında daha gelişmiş bir askerî teknolojiye sahip olan Gongfang/Guifang'lar mücadeleyi kazanarak Shang'ların batıdaki hegemonyalarını kaybetmesine ve tekrar Taihang Dağları'nın doğusuna çekilmek zorunda kalmalarına sebep olmuşlardı. Bu zaferin akabinde ise Gongfang/Guifang'ların Shang'ın Jiyuan civarındaki son Batı savunma hattına taarruz ederek Shang'ın batı ucundaki tüm yeni müttefiklerini feth ettikleri bir hücum gerçekleştirdikleri anlaşılmaktadır³¹. Şansi (Shanxi/Shansi) eyaletinin güney-batısında Fen Nehri ile Sarı Nehir arasındaki bölgede, Zhongtiao Dağı'nın güney ve kuzey sahasında arz-ı endam eden³² bozkır dünyasının temsilcisi Gongfang/Guifang'lar ile yerleşik tarım toplumu olan "medenî" Shang Çin'i arasındaki teknolojik fark öncükilerin yani bozkırlıların savaş-arabaları kullanıyor olmasıydı. Bu iki hasım güç, esasında tarihsel kayıtlarda 2500 yılı aşkın bir süre devam edecek olan "Bozkırlı X Yerleşik" çatışmasının da belki de bilinen ilk aktörleri olacaklardır.

Shang dönemine ait arkeolojik sit alanlarında savaş-arabalarına çok az rastlanmıştır. Karbon-14 analizlerinde ise Shang'ların bu silahı çok geç bir zamanda, Kral Wu Ding hükümdarlığının son zamanlarında kullanmaya başladıkları anlaşılmaktadır³³. Çin tarihi kaynakları efsanevi Xia hanedanı halkının tekerlekli araçlar yapmayı bildiklerini kaydetmekle beraber arkeolojik materyal henüz bunu kanıtlar nitelikte değildir. Savaş-arabalarının kullanımına dair en erken kanıt Shang hanedanının geç dönem başkenti Anyang'daki buluntudan öteye gidememiştir (M.Ö. 1200 civarı)³⁴. Anyang savaş-arabası modeli, zaten tamamen gelişmiş bir formda olup Kuzey Step Kuşağı formunun adeta bir kopyasıdır. Savaş-arabası dışında Anyang mezarlarının Yin Xu Faz-II'deki kısmında bulunan bronz hayvan-başlı bıçaklar ve yay şeklinde bronz objeler ile Fu Hao'nun mezarındaki dört bronz ayna, Kuzey'deki örnekleriyle çok yakın benzerlikler göstermekte ve bu etkileşimin başka kanıtları olarak ortaya konmaktadır³⁵. Çin'in önde gelen arkeo-zoologlarından biri olan Chow Ben-shun (1982), eldeki materyaller ışığında evcil-atın, ancak M.Ö. XIII. yüzyılda yani Shang (Yin) hanedanı Wu Ding döneminin erken evrelerinde neredeyse Anyang'daki savaş-arabalarıyla yakın zamanda (hatta belki de aynı zamanda) Merkezi Ovalar'a girmiş olabileceği görüşündedir³⁶. Esasında son dönemlerdeki araştırmalarda bu teorinin halihazırda aynen geçerliğini koruduğu göstermektedir³⁷.

Çin efsanelerine göre tekerlekli arabalar, Shang döneminden çok önce Xia hanedanının kurucusu Büyük Yu zamanında (M.Ö. 2215-2197) bir saray bakanı olan *Xi Zong/Hsi-Tsung* (lakabı: araç tamircisi/düzeltilici) tarafından icat edilmiştir. Onun soyundan gelenler Xue devletinin tımar sahipleri olmuşlar, ardından Shang hanedanı döneminde de önemli görevler

²⁹ Edward L. Shaughnessy, "Historical Perspectives on the Introduction of the Chariot into China", s. 217.

³⁰ Shang dönemi Kâhin Kemiği Yazıtları'nda Guifang/Kuei-fang ya da Gongfang/Kung-fang adıyla geçen ülkeden, yazılı kaynaklarda tamamen Guifang/Kuei-fang adıyla bahsedilmeye başlanmıştır. Söz konusu iki isim de kuvvetle muhtemel aynı düşmanı tanımlamak için kullanılmıştır: bkz. Taishan, "A Hypothesis about the Source of the Sai Tribes", s. 110-111, 122.

³¹ Shaughnessy, "a.g.m.", 1988, s. 217-219. Shang'ların bu harpte savaş-arabaları kullanıp kullanmadıklarına dair tartışmalar için bkz. "a.g.m.", s. 247 (dn. 45).

³² Taishan, "A Hypothesis about the Source of the Sai Tribes", s. 109; Shaughnessy, "a.g.m.", s. 217.

³³ Shaughnessy, "a.g.m.", s. 190, 192.

³⁴ Mei, "Cultural Interaction between China and Central Asia during the Bronze Age", s. 31.

³⁵ Puett, "a.g.m.", s. 705.

³⁶ Olsen, "a.g.m.", s. 163.

³⁷ Xiang Wan, *The Horse in Pre-Imperial China*, s. 22-25.

üstlenmişlerdir. Bu efsanenin bir başka versiyonunda (Gushi kao) ise efsanevi Sarı İmparator (M.Ö. 2697-2598) ilk olarak tekerlekli arabayı icat etmiş, oğlu Shao Hao (M.Ö. 2597-2514) ise ilk kez ona öküz sürmüştür. Bu versiyonda Xi Zong/Hsi-Tsung sadece atlara koşum takımı yapmayı öğrenerek uygun savaş-arabalarını ortaya çıkartmıştır. Xia hanedanı geleneksel Çin tarihçiliğinde yaklaşık olarak (M.Ö. 2205-1767) ile tarihlendirilir. Söz konusu tarih aralığı aslında step kuşağında tekerlekli arabaların ve savaş-arabalarının kullanılma tarihleriyle uyusmaktadır. Xia hanedanı dönemi birçok Çinli arkeolog tarafından gelişmiş bir kültür kompleksi olan Erlitou kültürü (M.Ö. 2100-1800: duvarlı yerleşkeler, saray yapıları, bronz metalurjisi) ile özdeşleştirilirken, yukarıda da belirttiğimiz gibi bu kültüre ait herhangi bir tekerlekli araç buluntusuna ve hatta temsiline rastlanılmamıştır³⁸. Tıpkı Kuzey Çin'e ve oradan da Merkezi Ovalara giren metal teknolojisi gibi, savaş-arabası teknolojisinin de bölgeye Doğu Türkistan ve/veya Güney Sibirya – Moğolistan hattı üzerinden girdiği kesindir. Burada öne çıkan bölge ise bilhassa Güney Sibirya'dır. Bazı araştırmacılar, “savaş-arabası teknolojisinin”, Batı Orta Asya'dan Doğu Türkistan'a (Xinjiang), sonrasında Kansu–Qinghai sahasına, oradan da Çin'in Merkezi Ovaları'na geçtiğini ileri sürmüşlerdir. Lakin şu ana kadar Doğu Türkistan – Kansu hattında bu görüşü doğrulayacak ciddi bir arkeolojik delile rastlanmamıştır. Eldeki tek buluntu, Hami'deki Wupu mezarlığında M.Ö. II. milenyumun sonlarıyla tarihlendirilen, ahşap bir vagon tekerleğidir. Gerek kronolojik veriler gerekse de araç tipi bakımından, Wupu'daki yekpare tekerleğin Anyang'daki savaş arabasında kullanılan ispit tekerleğe benzemediğini göstermektedir. M.Ö. II. milenyumun ortalarında Doğu Avrasya steplerinde savaş-arabası kullanımına dair doğrudan arkeolojik kanıtlar yetersiz olmakla beraber dolaylı kanıt niteliğinde Güney Sibirya (Altay–Sayan Dağları hattı) ve Moğolistan'daki Bronz Çağı kaya-resimlerindeki savaş-arabaları (özellikle atların çektiği ispit-tekerlekli olanlar) gösterilebilir. Bu durum Çin'e bu teknolojinin giriş kanalının Kuzey-doğu Bozkır Yolu üzerinden yapıldığının dolaylı kanıtları olarak kabul edilebilir. Bununla birlikte W. Wang gibi bazı bilim insanları ise hem İpek Yolu hem de Bozkır Yolu üzerinden savaş-arabasının Çin'e girmiş olabileceğini iddia etmektedirler³⁹.

Güney Sibirya (Altay-Sayan Dağları hattında Minusinsk Havzası, Tuva, Altay ve Hakasya Cumhuriyetleri: Rusya Federasyonu) ve Kuzey-batı Moğolistan'da (Sayan-Hangay Dağları etekleri ile Moğolistan Altayları) Bronz Çağına (M.Ö. II. milenyum) ait yüzlerce savaş-arabası petroglifi tespit edilmiştir. Moğolistan Altayları'nda sadece Yukarı Tsagaan Göl ve Tsagaan Sala-Baga Oygur Vadilerinde tam şekilde iki tekerli (ispitli) gelişmiş savaş-arabası tipindeki kaya-resmi sayısı 89'dur. Ayrıca aynı bölgede Bayan Ölgij/Bay-Ölke'de de çok sayıda savaş-arabası petroglifi bulunmaktadır. Parçalı hallerde ise Sayan – Hangay arasındaki saha savaş-arabası petroglifleri bağlamında en zengin bölge kabul edilmektedir. Bu teknolojinin Güney Sibirya'ya Kazakistan üzerinden geldiği düşünülse de bölgede bulunabilecek Sintaşa'dan (Urallar) daha eski bir savaş-arabası buluntusu, bu teknolojik göçü Avrasya Bozkır Kuşağı'nda tersi istikamete çekebilir. Bu hipotezi öne sürmemizdeki temel dayanak noktamız ise bölgede (Güney Sibirya – Kuzeybatı Moğolistan) çok yoğun olan savaş-arabası petrogliflerinin bilim-adamlarında söz konusu sahada Bronz Çağı'nda bir “savaş-arabası toplumunun” varlığını düşündürmesidir. Ayrıca bölgede, savaş-arabalarına dair Afanesyev, Andronovo ve Karasuk Kültür dönemlerine ait herhangi bir arkeolojik bulguya rastlanmamasının nedeni, bölgedeki göçebe yaşam biçimi kaynaklı olarak zorlu hava koşulları ve/veya değişen savaş-stratejileri sebebiyle göçebelerin pragmatik ve hızlı karar alma tabiatları bağlamında bu araçların yakılması veya yük-arabalarına dönüştürülmesi şeklinde açıklanabilir. Söz konusu bölgelerde, kaya-resimlerindeki savaş-arabası imajları Erken Demir Çağı'ndan itibaren yerini “at-binicisi” çizimlerine bıraktığı görülmüş, ayrıca gömü-buluntularında da at kurbanının yaygınlaştığı tespit

³⁸ Anthony J. Barbieri-Low, “Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age (2000-741 B.C.)”, s. 9-10.

³⁹ Mei, “Cultural Interaction between China and Central Asia during the Bronze Age”, s. 31-32.

edilmiştir⁴⁰. Güney-Sibirya ve Kuzey-batı Moğolistan'da Tagar Kültürü'nün başlarıyla ile bağlantılı bu zaman dilimi ve yapılan bu maddi tespit; esasında gerek atlı-savaşçı göçebe Saka/İskit kültürünün ortaya çıkışı gerekse de Çin yazılı kaynaklarında bozkır kavimlerinin askeri stratejilerinde yaptıkları değişikliklerle ilgili kayıtlarla kronolojik olarak örtüşmektedir⁴¹.

Şimdi Kuzey Çin'de, Bronz Çağının son çeyreğindeki askeri hareketliliğe geri dönelim. Savaş-beylerinin önderliğinde M.Ö. 1122 civarında Sarı Nehrin batısından gelerek Wei Nehri Vadisine yerleşen, etnik kökenleri tartışmalı Zhou'lar başlangıçta Shang devletinin vasalı bir kabile-devleti olarak yaşamlarını sürdürdüler. Lakin bu savaşçı kabile, zamanla güçlenerek M.Ö. 1050-1045/1040 civarlarında Shang'ı devirmiş ve Çin'i hakimiyet altına almıştır⁴². Shang Çinlileri için “yabancılar” olan Zhou'ların kökenleri hala bir gizem olarak varlığını korumaktadır. Zhou klanının menşei hususundaki tüm muhtemel görüşler, onların Merkezi Ovalar'ın kuzey-batısındaki otlaklarda, “barbar” Rong ve Di kabileleriyle birlikte yaşadıkları Batı Şensi sahasından, Wei Nehri vadisine göç etmiş olmalarıdır⁴³. Zhou'lar, iktidara gelişleri ve yaşanan iç savaşların ardından Shang hükümdarı Wu Ding'in Batı yönünde yayılma-stratejisini devam ettirdiler. Zhou bronz kazan yazıtlarından *Xiao Yu ding*'de Batı Zhou devleti (M.Ö. 1045-771)⁴⁴ hükümdarı Kang'ın iktidarının 25. yılında (M.Ö. 979 civarı), Zhou'ların, Guifang'lara karşı aldığı kesin bir zaferden sonra ordu başkomutanı Yü'nün getirdiği savaş ganimetleri detaylıca tasvir edilmiş ve anlatılmıştır. Bu ganimetler arasında toplamda esir alınan 2 düşman reisi, 13.086 düşman askeri, 5049 kafa-derisi ve 130 adet savaş-arabasının olduğu kaydedilmiştir. Savaş-arabası sanatında usta oldukları ve bu araçlardan ciddi rakamlarda muharebe meydanlarına sürdükleri anlaşılan Zhoular'ın, bilhassa Kral Yi (Yi Wang: M.Ö. 865-858) ve Kral Li (Li Wang: M.Ö. 857/853-842/828) zamanlarında Batı – Kuzey – Doğu cenahlarındaki “yabancı” kavimlerin yoğun saldırılarıyla karşı karşıya kaldıkları, ülke sınırları ve hatta başkentlerinin tehdit altına girdiği anlaşılmaktadır. Bu yabancıların en meşhur olanları Kuzey Şensi – Ordos bölgesindeki “savaş arabalı” Guifang'lar ve onların devamı olan *Xianyun/Hsien-yün*'ler; Kansu-Qinghai hattındaki Quan Ronglar ve Huai Nehri havzasındaki Huai Yi – Doğu Yi kabileleridir⁴⁵. Guifang – Xianyun birlikteliği sonraki dönemlerde *Xiongnu* yani Hunlara kadar uzanacak olan Türkler ile yakından bağlantılı bir soy-şeceresini ifade etmektedir. Sonraki dönem kayıtlarında doğrudan Türklerle ilişkilendirilen Gaoche-Dingling ve Töles boylarının neşet ettiği kadim Kızıl Di konfederasyonunun en meşhur üyesi olan Quan Ronglar'ın ise proto-Türk veya proto-Tibet kökenli olduklarına dair tartışmalar vardır.

Shijing/Shih-ching (Şiir Klasığı) de yer alan *Cai qi/Ts'ai ch'i* ve *Liu yue/Liu yüeh* şiirlerinde başkente çok yakın bir mevki de Xianyun'lara karşı savaşıldığı ve bu muharebede Zhou'ların 3000 savaş-arabası kullandıkları aktarılmaktadır. Araştırmacılar söz konusu hücumların kesin tarihi hususunda tartışsa da büyük kısmı bunların Kral Xuan (827/25-782/80) zamanıyla tarihlendirmektedirler. Xuan Wang dönemi bronz-kazan yazıtı *Duo You ding*'de, Xianyun'ların

⁴⁰ Esther Jacobson-Tepfer, “The Image of the Wheeled Vehicle in the Mongolian Altai: Instability and Ambiguity”, s. 3-7, 8.

⁴¹ Bozkır kavimlerinin askeri stratejilerindeki değişimin ne olduğundan aşağıda kısaca bahsedeceğiz.

⁴² Kökenleri daha çok Rong Di (Proto-Türk yakınlığı) ve Qiang (kuzey Proto-Tibet yakınlığı) kökenli kabilelerle bağlantılandırılan Zhou'ların kökeniyle ilgili detaylı bilgi için bkz. Shu-hui Wu, “The Great Migration: Inception of the Zhou Identity”, *Studia Orientalia*, vol. 111, 2011, s. 407-445; W. Eberhard, *Çin Tarihi*, TTK Yayınları, 1947, s. 33-34. Rong Di'ler ve eski Türklerle akrabalıkları için bkz. Egemen Çağrı Mızrak, “Türklerin Ataları”, *Bozkurdan Batıya Hüseyin Salman'a Armağan*, Epsilon Yayınevi, 2017, s. 41 (dn.: 9).

⁴³ Xiang Wan, *The Horse in Pre-Imperial China*, s. 100-101.

⁴⁴ E. Porter Wilkinson, *Chinese History: A Manual*, 2000, s. 10.

⁴⁵ Shaughnessy, “a.g.m.”, 1988, s. 221-225; N. Di Cosmo, *Ancient China and Its Enemies*, Cambridge University Press, 2002, s. 108.

Zhou'nun Jing Garnizonuna yaptığı bir akından sonra cezalandırma seferine çıkan Çinlilerin toplamda 127 savaş-arabası ele geçirdikleri belirtilmiştir. Xianyun'ların aynı zamanda bu savaşta 356 askeri öldürülmüş, 28 askeri de esir düşmüştür. Bir savaş-arabasında üç askerin görev aldığı ve hadiselerin devamındaki tarihsel süreç düşünüldüğünde, Xianyun'ların kuvvetle muhtemel tedbirli davrandıkları ve bölgeye bir tür savaş-arabalı öncü birlik gönderdikleri sonucuna varabiliriz. Bu savaştan yaklaşık 50 yıl sonra Ordos ve Kansu bölgesi göçebeleri emellerine ulaşmış ve Quan Rong'ların önderliğinde Zhou'ları Wei Nehri Vadisi'nden sürmeyi başarmışlardır. Neticede Yu Wang zamanında, Quan Rong'ların bir dizi saldırısının ardından başkent Chang'an (günümüz Xi'an) işgal edilerek kral öldürülmüş ve Zhou başkenti günümüz Luoyang şehrine taşınmıştır (M.Ö. 770). Bu tarih Doğu Zhou devletinin kuruluşu ve aynı zamanda İlkbahar-Sonbahar döneminin geleneksel başlangıç tarihi kabul edilir. Savaş-arabaları ile özdeşleşen Guifanglar ve onların devamı kabul edilen Xianyunlar gibi Batı Rong kabileleri de kuvvetle muhtemel savaş-arabası kullanıyorlardı. Çinliler (*Zuozhuan/Tso-chuan*), "savaş-arabası sürme" eylemini ifade için "*yu Rong / yü Jung*" ve bileşik sözcük olarak "savaş arabası" için "*Rong che / jung ch'e*" tabirlerini kullanmaktadırlar. Bazı bilim-adamları Rong/Jung'un savaştan, muharip veya savaşçı tabirlerini ifade eden bir cins isim olduğu görüşündedirler. Bu da büyük bir ihtimalle Batı Rong kavimlerinin savaş sanatındaki ustalıklarına bir atıf olabilir. Eldeki kaynaklara göre bozkırlıların Çinlilere karşı savaş-arabası kullandığı bilinen son savaş, M.Ö. 714'de bir kez daha Hunların ataları Xianyun'ların öncülüğünde gerçekleşecektir⁴⁶. Doğu Yi kabilelerine gelirse; bunlar, Çin'i zaman zaman zora soksa da onların en azından M.Ö. VI. yüzyıla kadar savaş-arabası teknolojisine sahip olmadıkları ve Çin'in Batı ve Kuzey cenahlarındaki Türklerle akraba "savaş-arabalı" boylar kadar büyük tehdit arz etmedikleri bilinmektedir. İlkbahar-Sonbahar döneminde Huai Yi'lerin soyundan inme Wu ve Yue devletlerinin dahi bu araçtan yoksun oldukları anlaşılmaktadır. *Zuozhuan*'da verilen bilgilere göre (en azından M.Ö. 584'den daha önce değil) Güney-Şansi'deki feodal Jin devleti savaş-arabası sanatını öğretmek için onlara bir heyet göndermiştir⁴⁷.

Doğu Zhou döneminde (M.Ö. 770-M.Ö. 256), merkezi idare ve ona bağlı prenslikler Kuzey – Batı bölgelerindeki "savaş-arabalı" yabancılara karşı kesin başarılar elde etmiş ve bu ve/veya başka etkenler, Bozkır Kuşağı'nda yeni taktik-stratejik hamlelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Çin kaynaklarına göre İlkbahar-Sonbahar Dönemi'nin (M.Ö. 770-484/476) sonlarında Çin'in Kuzey – Kuzey-batı dairesinde ortaya çıkacak olan "tamamen atlı-savaşçı tipte" bozkır kavimleri bu yeni dönemin en önemli habercisi olmuşlardır⁴⁸. Yukarıda da bahsettiğimiz üzere kaya-resimleri ve mezar buluntuları başta olmak üzere arkeolojik veriler bu tarihi daha gerilere Erken Demir Çağı'na kadar götürmektedir. Bilhassa M.Ö. VII.-V. yüzyıllar arasında Kuzey Kuşağı'nın belirli bölgelerinde atlı-savaşçı göçebe bir yapının hızla yükseldiği açık bir şekilde tespit edilmektedir⁴⁹.

Çin bu savaş-arabalarını uzun bir süre daha kullanmaya devam etmiş ve Savaşan Devletler döneminin sona kalan triosundan (Yan, Zhao, Qin) Zhao'ların öncülüğünde M.Ö. IV. yüzyılın sonlarından itibaren Hunlara (Xiongnu) karşı mücadele edebilmek için yavaş-yavaş muharebe alanından çekmeye başlamışlardır. Zhao Kralı Wuling, M.Ö. 317'de süratli Hun birliklerine karşı yavaş kalan savaş-arabalarını ordusundan çekip atlı-okçu birlikler kurarak tıpkı Hunlar gibi hareket eden ve giyinen bir ordu oluşturmuştur. Onların peşinden Qin devleti de Hunlardan örnek

⁴⁶ N. Di Cosmo, *Ancient China and Its Enemies*, s. 107 (dn. 35), 108-109; Shaughnessy, "a.g.m.", 1988, s. 225-226.

⁴⁷ Shaughnessy, "a.g.m.", s. 223.

⁴⁸ Shaughnessy, "a.g.m.", s. 226-227.

⁴⁹ N. Di Cosmo, *a.g.e.*, s. 79.

aldığı atlı-okçu süvari birlikleri meydana getirmiştir⁵⁰. Han hanedanı döneminde hala varlığını devam ettirse de sonunda “savaş-arabaları”, tekrardan bir prestij aracına dönüştürülecektir. Arkeolojik materyal Han döneminde bu araçların zaman zaman Hun Şanyülerine (veya soylularına) hediye edildiğini göstermektedir⁵¹. Çinlilerin tarihlerine neredeyse 1.000 yıl damga vuran bu aracı muharebe meydanlarından çekmesinde bozkır kavimlerini tek bir sancak altına toplayarak tamamen atlı-okçu süvari birliklerine dayalı Hunların askeri stratejileri ile Kansu Koridoru başta olmak üzere bozkırlılara karşı toprak kazanımına gitmeye çalışan Çinlilerin artık ovalardan kuzeydeki daha engebeli arazilere çıkma zorunluluğu etkin olmuş olabilir.

Sonuç

Son dönemlerde yapılan arkeolojik ve etno-tarihsel çalışmalar sonucunda ana kütlesi İç Asya ve Orta Asya’da bulunan Avrasya bozkır kuşağı kavimlerinin, Çin sınırlarından Orta Avrupa’ya, Karadeniz’e, Mezopotamya ve İndus Vadisi’ne uzanan bir hattaki teknolojik, ekonomik, politik etkileşimde ne denli etkin bir rol oynadıklarını, aynı zamanda medeniyetlerin gelişiminde ve örgütlenmesindeki güçlü tesirlerini ortaya çıkartmıştır. Atın evcilleştirilmesi, at kültürünün geliştirilmesi ve savaş-arabası teknolojisi, onların İlk Çağ’daki güçlü tesirlerinden belki de en önemli ikisidir. Tarihi kayıtlara göre Bronz Çağ’ında savaş-arabası teknolojisinin kullanımı bağlamında Avrasya Bozkır kültürü ile Yerleşik kültür çatışmasının en ciddi şekilde yaşandığı saha olarak İç Asya – Çin coğrafyasında görülmektedir. Neticede, Merkezi Ovalar (Çin) metalurji ve savaş-arabası teknolojilerini kuvvetle muhtemel Kuzey – Kuzey-batı hattı üzerindeki Bozkır Kuşağı’ndan ithal etmiş ve Shang ile özellikle kökenleri müphem Zhou hanedanı dönemlerinde bu teknolojilerin üreticileri olan Bozkırlılara karşı kora-kor bir mücadeleye girişmişlerdir. Bu süreçte Çinliler, savaş-arabalı bozkır kavimleri tarafından pek çok kere ağır yenilgilere uğratılmış, hatta Batı Zhou başkenti Chang’an, Quan Rong’ların önderliğindeki kuzeyliler tarafından işgal edilerek kralları öldürülmüş ve devletlerine son verilmiştir. Çin, kısa süreli bazı kazanımlar elde etse de genel olarak Şansi – Şensi hattının kuzey kısımları, Ordos ve Kansu bölgelerine yayılma hayalleri tarumar edilmiştir. Shang imparatoru Wu Ding’in M.Ö. XIII. yüzyılın sonlarında başlattığı “Kuzeye yayılma” projesine karşı M.Ö. VII. yüzyıla kadar neredeyse 600 yıllık bir süre galip bir direniş sergileyen İç Asyalı kavimlerin bu üstünlüklerinde hiç şüphe yok ki ileri bir metal ve savaş-arabası teknolojisine sahip olmalarının payı büyüktür. Zaten doğuştan cengaver olan bozkır kavimleri, Merkezi Ovalar’a

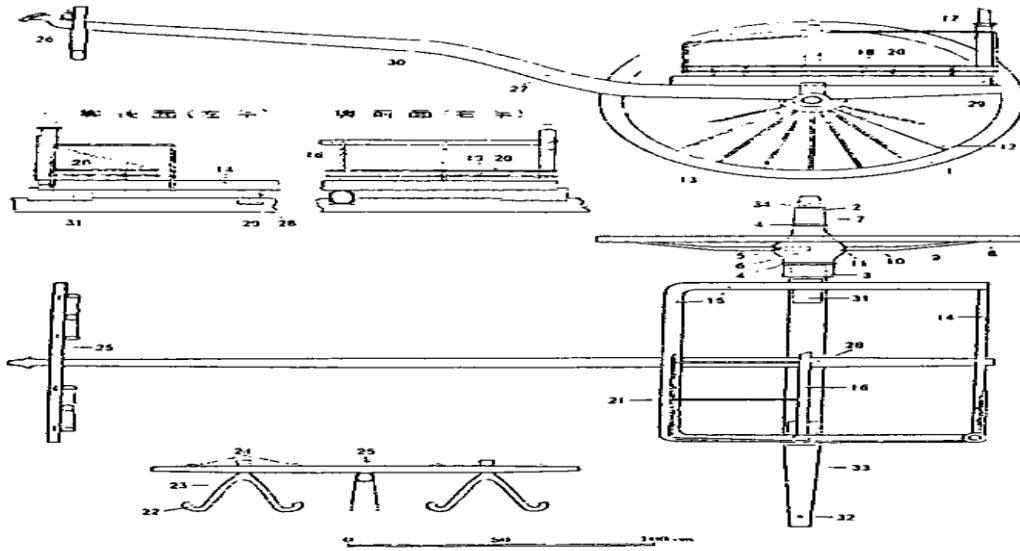
⁵⁰ Ying-Shih Yü, “The Hsiung-nu”, s. 119, *The Cambridge History of Early Inner Asia*, vol. I, ed. Denis Sinor, reprinted: Athenæum Press Ltd., Great Britain, 1994; René Grousset, *The Rise and Splendour of the Chinese Empire*, University of California Press, Berkeley-Los Angeles-London, 1970, s. 38-39.

⁵¹ 2012 senesinde Rus-Moğol arkeoloji keşif heyeti kuzey Moğolistan’daki Noin-Ula mevkiinde bir soylu Hun (Xiongnu) mezarını gün yüzüne çıkarttı. Çalışmaların başlamasından yaklaşık 3 ay sonra büyük mezar çukurunda yerin 10 metre altında Han dönemine ait bir savaş-arabasının izleri keşfedildi. M.S. I. yüzyılın başlarına ait olan bu mezardaki arabanın bir Hun soylusuna veya Şanyü’ye hediye edilmiş bir araç olduğu düşünülmektedir. Bu da söz konusu dönemde Çinlilerin savaş-arabalarını hala kullandıkları yönünde bir delil oluşturmaktadır. Tekerlekler, şemsiye, gümüş bir tek boynuzlu at broşu (at koşum takımı süsü) dışında savaş-arabasından pek bir şey kalmamasına rağmen çıkartılan modelleme ile bunun bir “yao-che” tipi çift tekerlekli araba olduğu tespit edilmiştir. Bakınız [Resim-3](#); N. V. Polosmak, “Traces of Chinese Chariot”, *Science First Hand (SCFH)*, N1 (34), 2013, s. 18-29. En azından Shi Ji (110) ve Hanshu (94 A/B)’daki Hun (Xiongnu) monografilerinden anlaşıldığı kadarıyla Çinlilerin kendilerine “denk” ve en güçlü düşman olarak zikrettikleri Hunlar’a karşı en son M.Ö. 177 ve M.Ö. 166 civarlarında hazırladıkları iki ordularında savaş-arabası kullandıkları görülür. Bunlardan ilki imparator Wen Di tarafından daha sefere çıkmadan geri-çekilirken, ikinci ordu (M.Ö. 166) ise tek bir Hun’a zarar veremeden geri dönmüştür. Daha sonraki süreçte Han orduları Hunlara karşı kahir ekseriyetle Uçan Atlılar-Çevik Birlikler denilen tamamen süvarilerden oluşan bir askeri grubu kullanmış, zaman zaman da muhtelif süvari birliklerine piyadeler eşlik etmiştir. Bkz. Pulat Otkan, *Tarihçinin Kayıtları’na (Shi Ji) göre Hunlar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 71, 75-76; Ayşe Onat, Sema Orsoy, Konuralp Ercilasun, *Han Hanedanlığı Tarihi Bölüm 94 A/B (Hsiung-nu Monografisi)*, TTK Basımevi, Ankara, 2004, s. 19.

karşı gerekli teknolojik üstünlük ve/veya denklige sahip olduklarında sayıca kendilerinden çok daha kalabalık (Çin bürokratları sonraki dönemlerde İç Asyalı yay-çeken göçebe kavimlere karşı sayısal üstünlüklerini kaynaklarında genellikle “100 katından daha fazla” oldukları şeklinde ifade etmektedirler) bu devleti dize getirmekte zorlanmamışlardır. Konuyu, neo-evoluasyoncu bir yaklaşımla değerlendirdiğimizde ise şunu görmekteyiz; Merkezi Ovalar’a, Bozkır Kuşağı üzerinden giren metalurji ve savaş-arabası teknolojileri, Çin’in iç-dinamiklerinin gerekli tekamül noktalarında bulunması nedeniyle daha ileri bir seviyeye taşınmış ve uzun soluklu yoğun bir mücadelenin ardından M.Ö. VII. yüzyıl civarında bozkır kavimlerine karşı askeri-teknolojik üstünlük kurmayı başarmışlardır. Neticede, M.Ö. VII.-V. yüzyıllar arasında Bozkırlılar bir kaç ciddi zaferin dışında bir bozgun sürecine girmişlerdir. Söz konusu dönem zarfında ise geliştirdikleri yeni askeri stratejileriyle yani tamamen atlı-okçu savaşçılara dayalı çok daha hareketli bir askeri sistemle tekrar o güçlü zamanlarına kavuşmaya ve kaybettikleri topraklarını geri kazanmaya çalışmışlardır.

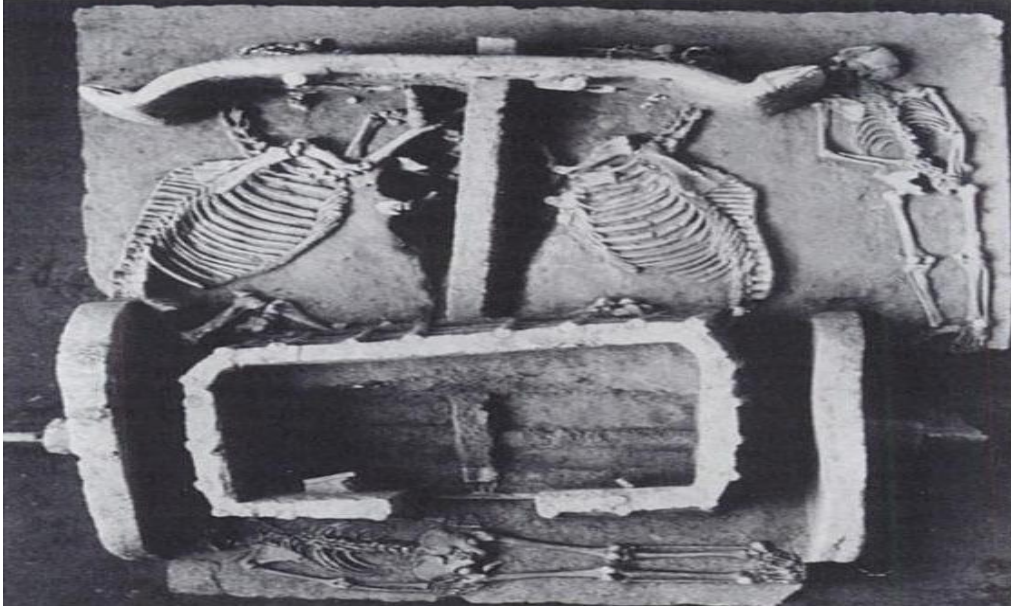
Arkeolojik Buluntularda Savaş-Arabası İmajları

Resim-1⁵²: Shang dönemi (Anyang) savaş arabası modeli.



⁵² Shaughnessy, “a.g.m.”, s. 196.

Resim-2⁵³: Anyang savaş-arabası buluntusu



Resim-3⁵⁴: Bozkır kuşağından Çin'e giren savaş-arabalarının Han hanedanı döneminde Hun Şanyülerine hediye edildiği ve sembolik de olsa bozkıra geri döndüğü bilinmektedir.



⁵³ T. G. Chondros, Kypros F. Milidonis, Cesare Rossi, Nenad Zrnica, "The evolution of the double-horse chariots from the bronze age to the Hellenistic times", *FME Transactions*, vol. 44, no.2, 2016, s. 233.

⁵⁴ N. V. Polosmak, "Traces of Chinese Chariot", s. 18-29.

Moğolistan Altaylarındaki Kaya Resimlerinde Savaş-Arabası İmajları

Resim (4-5)⁵⁵:



Resim (6-7-8)⁵⁶:



⁵⁵ Esther Jacobson-Tepfer, “The Image of the Wheeled Vehicle in the Mongolian Altai”, s. 19

⁵⁶ Esther Jacobson-Tepfer, “a.g.m.”, s. 19, 21.

Kaynakça

- ANTONY, David W., *The Horse, the Wheel, and Language: How Bronze-Age Riders from the Eurasian Steppes Shaped the Modern World*, Princeton University Press, 2007.
- BARBIERI-LOW, Anthony J., “Wheeled Vehicles in the Chinese Bronze Age (2000-741 B.C.)”, *Sino-Platonic Papers*, ed. Victor H. Mair, no. 99, 2000.
- BURKE, A. – CINQ-MARS, J., “Paleoethnological Reconstruction and Taphonomy from the Bluefish Caves, Yukon Territory, Canada”, *Arctic*, vol 51 no.2, 1998, s. 105-115.
- CHERNYKH, E. N., *Ancient Metallurgy in the USSR*, Cambridge University Press, 1992.
- CHONDROS, T. G., MILIDONIS, Kypros F., ROSSI, Cesare, ZRNIC, Nenad, “The evolution of the double-horse chariots from the bronze age to the Hellenistic times”, *FME Transactions*, vol. 44, no.2, 2016, s. 229-236.
- DI COSMO, N., *Ancient China and It's Enemies*, Cambridge University Press, 2002.
- DREWS, Robert, *The Coming of the Greeks: Indo-European Conquests in the Aegean and the Near-East*, Princeton University Press, Princeton-New Jersey, 1988.
- EBERHARD, W., *Çin Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1947.
- FRACHETTI, Michael D., “Multiregional Emergence of Mobile Pastoralism and Nonuniform Institutional Complexity across Eurasia”, © *The Wenner-Gren Foundation for Anthropological Research*, 2012, s. 2-38.
- GAUNITZ, C. et al., “Ancient genomes revisit the ancestry of domestic and Przewalski’s horses”, *Science*, 10.1126/science.aao3297 (2018).
<https://science.sciencemag.org/content/360/6384/111.full> (Erişim tar. 30/08/2020).
- JACOBSON-TEPFER, Esther, “The Image of the Wheeled Vehicle in the Mongolian Altai: Instability and Ambiguity”, *The Silk Road*, 10 (2012), s. 1-28.
- KIRKPATRICK, Jay F.–FAZIO, Patricia M., “The Surprising History of America’s Wild Horses”, 2008: https://www.livescience.com/9589-surprising-history-america-wild-horses.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+LiveScience.com+%28LiveScience.com+Science+Headline+Feed%29. Erişim tar.: 31/08/2020.
- MEI, Jianjun, “Qijia and Seima-Turbino: The question of early contacts between Northwest China and the Eurasian steppe”, *Bulletin of the Museum of Far Eastern Antiquities*, 75, 2003.
- MEI, Jianjun, “Cultural Interaction between China and Central Asia during the Bronze Age”, *Proceedings of the British Academy*, 121, © The British Academy 2003.
- MEI, Jianjun, YU, Yongbin, CHEN, Kunlong, WANG, Lu, “The Appropriation of Early Bronze Technology in China”, *Appropriating Innovations (Entangled Knowledge in Eurasia, 5000-1500 BCE.)*, ed. Philipp. W. Stockhammer-Joseph Maran, Oxbow, Oxford&Philadelphia, 2017, s. 231-240.
- MIZRAK, Egemen Çağrı, “Türklerin Ataları”, *Bozkırdan Batıya Hüseyin Salman’a Armağan*, Epsilon Yayınevi, 2017, s. 39-61.
- MOOREY, P. R. S., “The emergence of the light, horse-drawn chariot in the Near East c. 2000-1500 B.C.”, *World Archaeology*, vol. 18 (no. 2), Weaponry and warfare, 1986, s. 196-215.

- OLSEN, Stanley J., “The Horse in Ancient China and Its Cultural Influence in Some Other Areas”, *Proceedings of the Academy of Natural Sciences of Philadelphia*, vol. 140, No. 2, 1988, s. 151-189.
- ONAT, Ayşe, ORSOY, Sema, ERCİLASUN, Konuralp, *Han Hanedanlığı Tarihi Bölüm 94 A/B (Hsiung-nu Monografisi)*, TTK Basımevi, Ankara, 2004.
- OTKAN, Pulat, *Tarihçinin Kayıtları'na (Shi Ji) göre Hunlar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.
- POLOSMAK, N. V., “Traces of Chinese Chariot”, *Science First Hand (SCFH)*, N1 (34), 2013, s. 18-29.
- PUETT, Michael, “China in Early Eurasian History: A Brief Review of Recent Scholarship on the Issue”, *The Bronze Age and Early Iron Age Peoples of Eastern Central Asia*, ed. Victor H. Mair, vol. 2, 1998, s. 699-715.
- ROMGARD, Jan, “Ancient Human Settlements in Xinjiang and the Early Silk Road Trade”, *Sino-Platonic Papers*, 185, 2008, 1-123.
- SHAUGHNESSY, Edward L., “Historical Perspectives on the Introduction of the Chariot into China”, *Harvard Journal of Asiatic Studies*, v. 48 (1), 1988, 189-237.
- SUN, Boyang – DENG, Tao, “The Equus Datum and the Early Radiation of Equus in China”, *Front. Ecol. Evol.*, 7: 429. Doi: 10.3389/fevo.2019.00429. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fevo.2019.00429/full>. Erişim tarihi: 01/09/2020.
- TAISHAN, Yu, “A Hypothesis about the Source of the Sai Tribes”, *Sino-Platonic Papers*, no. 106, ed. V. H. Mair, 2000.
- WAN, Xiang, *The Horse in Pre-Imperial China*, Phd. Thesis in Eastern Asian Languages and Civilizations, University of Pennsylvania, Danışman: Victor H. Mair, 2013.
- WU, Shu-hui, “The Great Migration: Inception of the Zhou Identity”, *Studia Orientalia*, vol. 111, 2011, s. 407-445.
- YÜ, Ying-Shi, “The Hsiung-nu”, s. 119, *The Cambridge History of Early Inner Asia*, vol. I, ed. Denis Sinor, reprinted: Athenæum Press Ltd., Great Britain, 1994.