



Yazar/Author

Suzan AKKUŞ MUTLU*, Burak AKTAŞ**

Makale Adı/Article Name

Çivi Yazılı Metinlere Göre Mezopotamya'da Nehir Ticareti ve Kiralama Uygulamaları

River Trade and Leasing Practices in Mesopotamia According to Cuneiform Texts

ÖZ

Eski Mezopotamya'da nehir ticareti, Dicle ve Fırat nehirlerinin yanı sıra yapay kanallar aracılığıyla gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetleriyle büyük bir öneme sahip olmuştur. Zamanla artan nüfus ve ticaret hacmi, çeşitli sorunları da beraberinde getirmiştir. Ticaret ve taşımacılık alanında faaliyet göstermek isteyen ancak yeterli sermayeye sahip olmayan bireyler ya da yeterli sermaye bulunduran fakat insan gücü eksikliği yaşayanlar, bu sorunları kiralama yoluyla aşmayı hedeflemiştir. Üstelik, bu durum yalnızca bireylerin ya da ailelerin değil, zaman zaman kurumların da ihtiyaç duyduğu bir çözüm hâline gelmiştir. Bu nedenle kiralama yöntemine başvurulmuştur. Kiralama uygulamaları hem ticari faaliyetlerin sürdürülebilirliğini sağlamış hem de acil durumlarda hızlı bir yanıt verme imkânı sunması açısından önemli bir araç olmuştur. Bu çalışmada, çivi yazılı kaynaklar ışığında MÖ I. binyıl Mezopotamya'sında nehir ticaretinde uygulanan kiralama işlemleri tespit edilerek değerlendirilmiştir. Mezopotamya'nın sosyal ve ekonomik dinamiklerini anlamada kiralama uygulamalarının önemi vurgulanmıştır. Ayrıca, kira bedelleri üzerinden yapılan çıkarımlar, bu döneme ilişkin yeni bir bakış açısı sunmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Mezopotamya, Nehir Ticareti, Tekne, Kira, Kiralamak.

ABSTRACT

In ancient Mesopotamia, river trade was significant through transportation activities carried out via the Tigris and Euphrates rivers and artificial canals. Over time, the growing population and increasing trade volume brought various challenges. Individuals who wished to operate in trade and transportation but lacked sufficient capital, as well as those with adequate capital and those with adequate capital but an insufficient workforce, sought to overcome these challenges through leasing. Moreover, this practice occasionally became a solution for individuals, families, and institutions. For this reason, leasing became a widely used method. Leasing practices ensured the sustainability of commercial activities and provided a means for quick responses in urgent situations. In this study, leasing practices applied in river trade during the 1st millennium BCE in Mesopotamia were identified and evaluated in light of cuneiform sources. The importance of leasing practices in understanding Mesopotamia's social and economic dynamics has been emphasized. Additionally, the conclusions drawn from rental fees aim to provide a new perspective on this period.

Keywords: Mesopotamia, River Trade, Boat, Rent, Lease.

* Doç. Dr., Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi/Tarih Bölümü, suzan.akkus@nevsehir.edu.tr

** Bağımsız Araştırmacı, brk.aktasss@gmail.com



Extended Abstract

Mesopotamia is an ancient civilization where river transportation was central to social, economic, and commercial life. The transportation opportunities provided by the Euphrates and Tigris rivers enabled this civilization to expand its trade networks and facilitated the import of goods and raw materials from different regions. River transportation was an indispensable element in Mesopotamia's economic development and commercial relations. The Tigris and Euphrates rivers and various artificial canals in the area formed the main arteries of trade, and transportation via these waterways shaped Mesopotamia's prosperity. The rivers served as transportation routes and played a pivotal role in developing agriculture, industry, and trade. The local population became increasingly dependent on river transportation, which enabled trade to be carried out more quickly and cost-effectively. In this context, trade conducted via river routes also involved processes such as the renting of boats and the organization of labor.

River transportation in Mesopotamia extended trade networks from the Persian Gulf to Sumer, the Mediterranean, Assyria, and Anatolia. Transport via river routes was particularly suitable for transporting heavy and bulky goods over long distances. Various goods such as timber, grain, vegetables, wool, stone, and other raw materials were transported via the rivers, as documented in cuneiform texts. In particular, the temple economy in Sumer greatly benefited from river transportation. River transportation in Mesopotamia became even more widespread with the regular occurrence of floods and the expansion of waterways. During the flood seasons, rivers became the primary trade routes, with boats emerging as a critical means of transportation. In these periods, river transportation offered significant advantages over land transportation regarding speed and capacity.

With the expansion of these transportation activities, the renting of boats and the employment of boatmen became an integral part of commercial life. Cuneiform texts document these rental processes in detail. In the first millennium BCE, the renting of boats became widespread and was secured through legal regulations. Important legal texts of the period, such as the Code of Hammurabi, contained significant regulations regarding rental transactions. For example, Articles 234–238 of the Code of Hammurabi provide detailed provisions about the rental of boats and the responsibilities of boatmen. These provisions were of great importance in ensuring the safe operation of ships and the uninterrupted continuation of commercial activities. Minimizing the risks in river and maritime transportation played a critical role in preventing economic losses and ensuring trade sustainability.

In the documents related to boat rentals, the rental fee was generally determined in terms of silver or barley, and the rental periods were recorded as annual or monthly. Rental transactions, which were observed from the early phases of commercial life, are evident in documents from the Third Dynasty of Ur. A record from the reign of Shu-Sin, King of Sumer and Akkad, indicates that the rental fee for a boat was 135 sila of barley. Other documents mention higher amounts, such as 600 liters of barley. It is believed that these payments covered not only the boat rental but also the crew's wages.

More detailed information about boat rentals is available in documents from the Babylonian and Assyrian periods. A document from the reign of Nabonidus records the annual rental fee for a boat as 15 shekels of silver. Other documents from the same period mention that boats were rented for use in emergencies, with high rental fees paid due to urgent needs. This indicates that rental costs could be significantly higher than usual when trade had to be conducted swiftly. Particularly for boats rented from state officials, high fees were paid, and urgent transportation needs were met during wars or festivals.

These texts also show that boatmen and workers were essential in commercial activities. Boatmen were responsible for the safe transportation and management of the boats and held a significant position in commercial life. The profession of boatmen was often passed down from father to son, and documents from the reign of Assyrian King Esarhaddon indicate that boatmen were part of the hired labor force. The profession of boatmanship was not only a job but also a legacy passed down through generations. The wages of boatmen were generally paid in barley or silver which were recorded in detail in cuneiform texts.

Purpose:

This study emphasizes the importance of rental practices in understanding the social and economic dynamics of Mesopotamia. It also aims to identify temples' and the state's control and influence over rental practices.

Methodology:

The study examines cuneiform documents from ancient Mesopotamia and relevant foreign literature. Rental practices are analyzed after providing information about river trade in Mesopotamia during the first millennium BCE.

Conclusion:

In Mesopotamia, river trade, along with the rental of boats and the organization of boatmen, became an indispensable part of commercial life. Cuneiform texts reveal the details of these rental processes and demonstrate how legal regulations were implemented to ensure the orderly continuation of commercial activities. River transportation in Mesopotamia accelerated trade and facilitated the development of extensive trade networks. These commercial relations became one of the fundamental building blocks of the Mesopotamian economy, contributing to the strengthening of the region’s economic structure. The cuneiform texts indicate that the state played a supportive yet controlling role over merchants. State officials supervised river trade and transportation processes, collected taxes, and ensured the security of trade routes. The control exerted by the state and temples, in particular, supported the growth of commercial activities.

Giriş

Mezopotamya, günümüzde Suriye ve İran’ın bir kısmını ve Irak’ın tamamını kapsamaktadır. Bölgeyi coğrafi açıdan üç bölüme ayırabiliriz. İlk bölüm olan Toros ve Zagros Dağları’nı içine alan kuzey bölümünde suyu ve otlığı bol olan vadiler bulunmaktadır. Bura dağlık bir bölge olduğu için toprak verimliliği çok zengin değildir ve kışları serttir. Ancak sınırlı ölçüde de olsa tarım yapılabilir. Torosların güney eteklerini kapsayan, Dicle ve Fırat Nehirleri arasında kalan, Asur İmparatorluğu’nun kalbini oluşturan ikinci bölümde yüksek verim alabilmek için sulamaya ihtiyaç duyulmamaktadır. Büyük ve Küçük Zap Nehirleri ovayı ikiye ayırmaktadır. Üçüncü bölümü ise Mezopotamya’nın güneyi oluşturur ve çöl ikliminin etkisi altındadır (Crawford, 2015: 8, 9; Oates, 2015: 11).

Mezopotamya Dicle ve Fırat nehirleri ile kollarının yanı sıra bölgenin güney kesimindeki çok sayıda yapay kanalın hâkim olduğu bir bölgedir. Sumerlilerin Idigna/Idigina, Akkadlıların Idiglat olarak adlandırdıkları ve batı kaynaklarında Tigris olarak adlandırılan Dicle Nehri’nin toplam uzunluğu 1900 km.dir (Ünsal, 2012: 218).

Herodotos, eserinde sulama, ticaret ve savunma açısından stratejik bir öneme sahip olan Dicle Nehri’nden şöyle bahsetmektedir:

“Zira bütün Babil, Mısır’da olduğu gibi, kanallarla çizilmiştir. Bu kanalların en büyüğüne kayıklar da girebilir. Bu kanal, ufukta kış güneşinin doğduğu nokta doğrultusundadır. Fırat’tan çıkıp başka bir ırmağa, yanında Ninova’nın kurulmuş olduğu Dicle’ye doğru akar. Bildiğimiz toprakların en bereketlisi bu topraktır ve en çok Demeter ürününü burası verir; buna karşılık incir, bağ ve zeytin gibi ağaç ürünleri yetişmez.” (Herodotos I, 193).

Mezopotamya’nın en önemli su kaynaklarından biri olan Fırat Nehri, Sümerler tarafından *Buranun*, Akadlılar tarafından ise *Pu-rattu* adıyla anılmakta olup, batı dillerinde *Euphrates* olarak bilinmektedir. Bu nehir, yaklaşık 2800 kilometrelik uzunluğu ile bölgenin en büyük akarsularından biridir (Ünsal, 2012: 219).

Nehirler, Mezopotamya coğrafyasında yalnızca insan yerleşimleri için gerekli olan temel yaşam kaynaklarını sağlamakla kalmaz, aynı zamanda bölgedeki sosyal ve ekonomik yapılanmanın da merkezinde yer alır. Tarım faaliyetlerinin sürdürülebilirliği, su kaynaklarının mevcudiyetine doğrudan bağlıdır. Fırat ve Dicle gibi büyük nehirler hem sulama olanakları sunmakta hem de taşımacılık ve ticaret açısından stratejik bir ulaşım ağı oluşturmaktadır. Bu bağlamda, Mezopotamya uygarlıklarının gelişiminde nehirlerin oynadığı rol yalnızca çevresel değil; aynı zamanda ekonomik, sosyal ve kültürel açılardan da belirleyici niteliktedir (Hnaihen, 2020: 141).

Nehir taşımacılığı, Mezopotamya şehirlerinin uzak bölgelerden ihtiyaç duydukları mallara daha kısa sürede ve daha düşük maliyetlerle ulaşmalarını mümkün kılmıştır. Bu ulaşım biçimi, özellikle ağır ve hacimli yüklerin taşınmasında sağladığı kolaylık sayesinde ekonomik faaliyetlerin gelişiminde belirleyici bir rol oynamıştır. Mezopotamya’da genişleyen ticaret ağıyla birlikte artan talep, zamanla kiralama uygulamalarının ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Eski Mezopotamya’ya ait erken tarihli yazılı belgeler, bu tür kiralama işlemlerinin düzenli olarak uygulandığını ve ekonomik hayatın ayrılmaz bir parçası hâline geldiğini göstermektedir. Örneğin; III. Ur Dönemi’nde Sumer ve Akad Kralı Shu-Sin’in 7. hâkimiyet yılına ait, Umma kenti

kayıtlarının BCT 2: 211 numaralı idari belgesi, bir kiralama metnidir (CDLI, BCT 2: 211). Metinde teknenin kira ücreti olarak 135 *silā*¹ arpa kaydedilmiştir (Watson, 2011: 85). III. Ur Dönemi'ne ait bir başka tekne kiralama metni olan SumRecDreh 22 numaralı arşiv belgesinde teknenin kira ücreti olarak 600 litre arpa kaydedilmiştir. 600 litre yekunun, teknede çalışan mürettebatın veya yükleyicilerin maaşını kapsıyor olması yüksek ihtimaldir (Owen, 2016: 71,72). Kiralama uygulamalarının sonraki dönemlerde bölgede egemenlik kuran Sami kavimleri tarafından da benimsenerek sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. Bu durum, taşımacılık ve ticaret sistemlerinin devamlılığı açısından önemli bir sürekliliğe işaret etmektedir. Özellikle Eski Babil Dönemi'ne ait çivi yazılı tabletler, kiralama yoluyla gerçekleştirilen taşımacılığın kapsamını ve çeşitliliğini açık biçimde ortaya koymaktadır. Bu belgelere göre, yalnızca tahıl değil; sığır, balık, süt, sebze, yağ, yün, taş, tuğla, meyve, deri ve hatta insanlar da kanal ağı üzerinden taşınmıştır (Sasson, 1995b: 1421).

Nehir ticaretinin erken dönemlerinden itibaren ortaya çıkan kiralama uygulamaları, zamanla hukuki düzenlemelerle güvence altına alınmış ve böylece ticari faaliyetlerin istikrarlı bir şekilde sürdürülmesi sağlanmıştır. Kiralama uygulamalarının Mezopotamya'da hukuki bir zemine oturtulduğu, döneme ait yasa metinlerinden açıkça anlaşılmaktadır. Nitekim, Eşnunna Kanunları'nın 4. ve 5. maddelerinde gemi ve gemici kiralalarına dair ayrıntılı düzenlemelere yer verilmektedir. Bu maddelere göre, bir geminin kirası "2 *qa* 1 *kur* arpa", gemicinin kirası ise "1 *sāt* 1 *qa* arpa" olarak belirlenmiştir. Ayrıca, 5. maddede gemicinin ihmalkâr davranması durumunda, geminin batmasından doğan zararları tazmin etme yükümlülüğü açıkça ifade edilmektedir (Tosun & Yalvaç, 2002: 79).

Benzer şekilde, Eski Babil Dönemi'ne tarihlenen Hammurabi Kanunları da kiralama ve taşımacılıkla ilgili ayrıntılı düzenlemeler içermektedir. Bu kapsamda 234, 236, 237, 238, 239, 275, 276 ve 277. maddelerde; tekne kiralama, kaptan kiralama ve teknede çalışacak işçilerin kiralanmasına ilişkin hükümler yer almaktadır (Tosun & Yalvaç, 1989: 79).

Hammurabi Kanunları'nda yer alan kira hükümleri, Eşnunna kanunlarına kıyasla daha ayrıntılı biçimde ele alınmıştır. Gerek günlük olarak kiralanan işçilerin ücretleri, gerekse gemilerin taşıma kapasitesine göre belirlenen kira bedelleri gibi unsurlar, sabit bir ücretlendirme sistemiyle düzenlenmeye çalışılmıştır. Bu durum, nehir taşımacılığının ve ticaretin yalnızca ekonomik bir faaliyet değil, aynı zamanda yönetimler açısından ne kadar stratejik ve hayati bir rol oynadığının da göstergesidir. MÖ I. binyılda ise nehir ticaretine verilen önem daha da artmış; ticaret ağlarının devamlılığını sağlamak amacıyla tekne ve işçi kiralama uygulamaları yaygınlık kazanmıştır.

1. Nehir Ticareti

Mezopotamya uygarlıklarında mal ve malzemelerin taşınması, farklı ulaşım araçlarının kullanımıyla gerçekleştirilmiştir. İnsan ve hayvan gücüne dayalı olarak kullanılan kızak ve arabaların yanı sıra, özellikle nehir ve deniz yollarında tekneler önemli bir taşıma aracı olarak öne çıkmıştır. Bu bağlamda bölgede, genellikle keresteden inşa edilen büyük teknelerin, özel tersanelerde üretildiği ve uzun mesafeli deniz yolculuklarında kullanıldığı bilinmektedir. Su taşımacılığı, bölge halkının ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla giderek daha da gelişmiştir (Altun, 2015: 58).

Nehir taşımacılığı, şehirlerin uzak bölgelerden ihtiyaç duydukları malları geniş bir su yolu ağı üzerinden toplu olarak ithal edilmesine olanak sağlamıştır. Ebla arşivlerinde yer alan çivi yazılı tabletler, ticaret yollarının güney Mezopotamya'daki Uruk ve Mari gibi önemli merkezlerden başlayarak, Levant'ın kuzey Akdeniz kıyılarına kadar uzandığını ortaya koymaktadır. Söz konusu ticaret güzergâhları, ağırlıklı olarak Fırat Nehri boyunca uzanan su yolları ile kara ulaşım ağlarının eşgüdümü şeklinde kullanıldığı bir sistem üzerine kurulmuştur. Bu yapı içerisinde, nehir taşımacılığı ağır yüklerin hızlı ve etkin bir şekilde taşınmasını sağlarken; kara yolları, ticaretin

¹ *silā/qa*: Sumerliler Dönemi'nde yaklaşık 1 litreye karşılık gelen bir hacim ölçü birimi olarak kullanılmaktaydı. Ancak bu oran, Yeni Babil ve Yeni Asur dönemlerinde yaklaşık 1.34 litre olarak kabul edilmiştir. Söz konusu ölçü birimi özellikle tarım arazilerindeki hububat miktarını belirlemede yaygın olarak kullanılmıştır (Ören, 2018: 23).

kırsal yerleşimlerle bütünleşmesini mümkün kılmıştır (Aktürk, 2025: 178). Bu ticaret ağı, taşınan malların çeşitliliği açısından dikkat çekici bir yapıya sahiptir. Ebla'dan ihraç edilen başlıca ürünler arasında tahıl, zeytinyağı, tekstil ürünleri, metaller ve lüks tüketim malları yer almıştır (Sasson, 1995a: 199). Ticaretin kapsamı yalnızca batı yönünde değil, farklı coğrafi rotalara da uzanmıştır. Yukarı Suriye'den Mari'ye şarap, zeytinyağı ve değerli taşlar taşınırken, Elam ve Eşnunna gibi merkezlerin denetiminde olan doğu rotası aracılığıyla ise bronz üretimi için hayati öneme sahip kalay, Suriye ve Filistin bölgesine ulaştırılmıştır (Liverani, 2014: 232).

Bu çok yönlü ulaşım ağı, sadece ticaretin sürekliliğini sağlamakla kalmamış, aynı zamanda ekonomik verimliliği artırmıştır. Nehir taşımacılığı özellikle yolculuk sürelerini kısaltması ve nakliye maliyetlerini düşürmesi nedeniyle hem hızlı hem de ekonomik bir seçenek olarak tercih edilmiştir. Nehir ve kanal taşımacılığının ekonomik getirilerinden biri de geçiş ücretleri olmuştur. Bu bağlamda, nehir trafiği yalnızca bir ulaşım ağı değil, aynı zamanda yönetsel ve mali denetim aracı olarak da işlev görmüştür. Özellikle Mari kralları, Suriye'den gelen su yolu trafiğini denetlemek amacıyla bir vergilendirme sistemi oluşturmuştur. Kendi topraklarından geçerek Mari, Sippar ve Babil gibi önemli kent merkezlerine ulaşan gemilerden geçiş ücreti alınmıştır (Liverani, 2014: 232). Ayrıca her yıl düzenli olarak yaşanan sellerin ülkenin büyük bir kısmını sular altında bırakması nehir taşımacılığının tercih edilmesinin bir başka sebebi olmuştur. Taşkın mevsimi geldiğinde, Mezopotamya halkı su taşımacılığına ağırlık vermiş ve bu dönemde ticaret ve ulaşım için nehlere daha fazla odaklanılmıştır (Hnaihen, 2020: 141).

Kanallar aracılığıyla gerçekleştirilen mal taşımacılığı, yalnızca ticari faaliyetler açısından değil, aynı zamanda tapınak ekonomisi için de büyük öneme sahip olmuştur. Bu bağlamda, nehir tekneleri dönemsel olarak kraliyet sembolü olarak da değerlendirilmiş; zaman zaman dini ritüellerde kullanılmıştır. Ancak bu sembolik anlamlarının ötesinde, teknelerin asıl işlevi seferler sırasında askerî birliklerin taşınması, ticaretin sürdürülmesi ve yerel halkın günlük ulaşım ihtiyaçlarının karşılanması olmuştur. Bu tekneler, özellikle Mezopotamya'nın geniş su yolları üzerinde seyahat etmek için vazgeçilmez bir yöntem olarak önemli bir rol oynamıştır (Mâkelâ, 2007: 8).

Nehir ve kanal trafiğinin Mezopotamya toplumları açısından taşıdığı önem, Lagaş'taki Bau Tapınağı'na bağlı çalışan nüfusun yaklaşık onda birinin kayıkçılardan oluşmasıyla açıkça görülmektedir. Bu kayıkçılar, kürekçiler ve dümenciler de dahil olmak üzere, özgür insanlardan oluşmuştur. Ancak mürettebat arasında erkek ve kadın kölelerin yanı sıra, zaman zaman aralarında yabancıların da bulunduğu bireysel denizciler de yer almıştır (Sasson, 1995b: 1421).

Söz konusu ticaret ağının büyümesiyle birlikte artan mal ve hizmet talebi, zamanla kiralama uygulamalarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Tekneler, kayıkçılar ve taşıma işçileri bu sistemin temel bileşenleri hâline gelmiş; ticaret faaliyetlerinin sürdürülebilirliğini sağlamak adına bu unsurlar, belirli süre ve ücret karşılığında kiralanarak dolaşıma dâhil edilmiştir (Steinkeller, 2015: 22–24).

2. Tekne Kiralama Uygulamaları

MÖ I. binyılda nehir ticaretinin önem kazanması ve bu ticaretin sürdürülebilmesi için teknelerin kiralanması yaygın bir uygulama hâline gelmiştir. Kiralama metinleri, teknelerin sahipleri ve kiracılar arasındaki ticari ilişkileri düzenleyerek nehir yollarının etkin kullanımını sağlamıştır. Bu belgeler, nehir ticaretinin ekonomik ve lojistik boyutlarını anlamamız açısından değerli birer kaynak sunmaktadır.

Nippur Kenti'ne ait tapınak arşivlerinden bir grup tablet, arazi kiralari veya vergi yoluyla elde edilen gelirlerin kaydını içermektedir. Bu belgeler arasında yer alan No: 159 numaralı kayıt, doğrudan bir tekne kiralama işlemi belgelenmektedir. Kaydın son bölümünde, Kar-Adap adlı kişiden alınan Ashanna tahılı vergisi bağlamında, 108 qa birimin tekne kirası olarak kayda geçtiği görülmektedir. Söz konusu metnin bir tahıl kaydı olması, bu kira ödemesinin taşınan ürün üzerinden aynı olarak yapıldığını göstermektedir (Clay, 1906: 21).

Bu tür kayıtlar, yalnızca ekonomik işlemleri belgelemekle kalmaz, aynı zamanda dönemin taşımacılık pratiklerine dair önemli ipuçları da sunar. Benzer şekilde, Babil Kralı II.

Nabukadnezar'ın (MÖ 605–562) 23. hâkimiyet yılına tarihlenen PTS 3401 numaralı belge de bir tekne kiralama işlemine ilişkindir. Her ne kadar söz konusu belgede tekneyi kiralayan kişi ve kira süresi belirtilmemiştir. Teknenin kayıkçısı *Nergal-dayyânu*'dur. Teknenin kirası 3 ½ *şekel* gümüşdür² (Frame, 1986: 32,33). Yine II. Nabukadnezar'ın 20+x hakimiyet yılında³, Sippar kenti kayıtlarında, MMA 86.11.68 numaralı arşiv belgesi, bir ödeme kaydı metnidir. Toplamda 29 satırdan oluşan bu kaydın 27-29. satır aralığında; bahçıvanların hurmaları teslim edeceği, ardından teknenin kira bedeli ve ulaşım masraflarının ödendiği belirtilmiştir. Metinde tekne kirasından bahsetmemektedir. Bununla birlikte ödeme kalemlerinin toplamının 123 *kur* olduğu belirtilmiştir. Toplam miktardan geride kalan 26 satırın toplamı çıkarıldığında ise 11 *kur* kalmaktadır. Bu durumda teknenin kirası ve masrafları toplamının 11 *kur* olma ihtimali yüksektir. Ödenen ürünün ise bahçıvanların teslim ettiği ürün olan hurma olması en yakın seçenek olarak karşımıza çıkmaktadır. Belgede başka bir üründen bahsedilmemiştir (Spar & Jursa, 2014: 38-40).

Daha sonraki dönemde tahta çıkan Babil Kralı Nabonidus (MÖ 556-539)'un 6. hâkimiyet yılına ait, Uruk kenti kayıtlarında geçen PTS 2219 numaralı arşiv belgesi yine bir tekne kiralama metnidir. Teknenin yıllık kiralama bedeli 15 *şekel* gümüşdür. Tekneyi kiralayan kişilerin ek bir miktar ödeyerek tekne üstünde tamirat veya inşaat işleri yapacakları belirtilmiştir (Frame, 1986: 33-35). Bu döneme ait bir başka Uruk kenti kayıtlarında geçen PTS 2691 numaralı arşiv belgesi, tekne kiralamaya bir diğer örnektir. Belgede *Şâkin-şumi* adlı kişi teknesini *Innin-zêra-iqîša* adlı kişinin emrine vermiştir. *Innin-zêra-iqîša*, *Şamaš-mukîn-apli* adlı kişiye tekneyi kiralamıştır. Teknenin yıllık kiralama bedeli 15 *şekel* gümüş olarak kayda geçirilmiştir (Frame, 1986: 34-35).

Babil Kralı Nabonidus'un 10. hâkimiyet yılında, Sippar kenti saray kayıtlarına ait 42 numaralı metin (BM 55732 / Nbn 401), bir tekne kiralama metnidir. Metne göre Kral Nabonidus'un oğlu, *Şamaš* ve *Sipar* tanrıları adına adanan kurbanların taşınması için tekne kiralamıştır. Kurban ritüeli yeni yıl festivalleri kapsamında gerçekleşmektedir. Teknede 3 öküz ve 24 koyun bulunmaktadır. Teknenin kirası 1 *şekel* gümüşe ilaveten çeyrek *şekel* gümüş olarak belirtilmiştir (Frame, 1986: 40). Nabonidus'un 14. hâkimiyet yılına tarihlenen, bir teknenin kiralanması ile ilgili bir başka metin P421503 koleksiyon numaralı kayıttır. Belgede kira süresi, Nabonidus'un 14. hâkimiyet yılının Addaru ayının 15. günü ile 15. hâkimiyet yılının Nisanu ayının 15. günü aralığını kapsamaktadır. Teknenin bir aylık kirası 4 *şekel* gümüş olarak belirlenmiştir. Teknenin hangi amaçla kullanıldığı ise belirtilmemiştir (P421503). Kralın 17. hâkimiyet yılına ait, PTS 2301 numaralı arşiv belgesinde ise (CDLI, PTS 2301) teknenin bir aylık kira bedeli 3 *şekel* gümüş olarak belirlenmiştir (Frame, 1986: 33).

Mezopotamya'nın kutsal alanları olan tapınakların himayesindeki ekonomik kaynakların önemli bir kısmı, kira sözleşmeleri ve ticaret yoluyla kullanılmıştır. Örneğin Eanna Tapınağı kayıtlarında 121 numaralı belge, bir tekne kiralama kontrat metnidir. Kira başlangıç zamanı, Nabonidus'un 17. hakimiyet yılının Eylül ayının 6. günü olarak belirtilmiştir. Bitiş tarihi ise kralın 18. hakimiyet yılının Eylül ayının 6. günü olarak belirtilmiştir. Teknenin taşıma kapasitesi 150 *gur*⁴, kira bedeli 5 ½ *şekel* gümüşdür. Bu kontrat metninin son kısmına şerh düşülmüştür. Eğer kira süresinin sonunda, tekne belirtilen 150 *gur* değerinden daha az miktarda ürün taşıyorsa, eksik olan kısmı, kira bedeli olan gümüşe göre düzenlenip dengelenecektir (Moore, 1935: 117-119). Elbette bu durum bir tür teminat gösterme biçimidir.

² Şekel: Eski Yakındoğu'da yaygın olarak kullanılan bir ağırlık birimi olmakla birlikte, değeri kullanım alanına ve bölgesel standartlara göre farklılık göstermiştir. Örneğin, Susa kentine ait kayıtlarda 1 Mezopotamya şekeli 8,30 ile 8,42 gram arasında değişen bir ağırlıkla tanımlanırken (Ascalone, 2022: 10–11), Hint Altıktası'ndaki Harappa'da 1 şekelin 13,37 gram olduğu görülmektedir (Rahmstorf, 2023: 28).

³ 20. hâkimiyet yılından sonra kayda geçtiği bilinmemektedir ancak tam olarak tarih verilememektedir. Bu yüzden "20+x" ibaresi kullanılmıştır.

⁴ *GUR/KUR/ KURRÛ*: Mezopotamya'da kullanılan önemli bir hacim ölçü birimidir ve bölgesel farklılıklara bağlı olarak farklı değerlerde tanımlanmıştır. Güney Mezopotamya'da 1 *gur* yaklaşık 300 *sila/qa*'ya, yani yaklaşık 300 litreye karşılık gelmektedir. Buna karşın Mari kentinde aynı birim, 120 *sila/qa* (yaklaşık 120 litre) olarak kabul edilmiştir. Yeni Babil Dönemi'nde ise bu değer 180 *sila/qa* (yaklaşık 180 litre) karşılık gelmektedir (Chambon, 2011: 53; Ören, 2018: 26).

Eanna Tapınağı'na ait 121 numaralı belgeye çok benzeyen bir başka kiralama örneği Kral Nabonidus'un 17. hakimiyet yılına ait, Eanna Tapınağı kayıtlarında BM 114453 numaralı arşiv belgesidir. Belgede Nanāya-ēpuš adlı kişinin emrinde olan Bēl-aḥḥē-erība adlı kişi Eanna Tapınağı'na tekne kiraladığı kaydedilmiştir. Teknenin kapasitesi 150-kor (yük) olarak belirtilmektedir. Teknenin kirası 5 ½ şekel gümüştür. Metnin sonuna yine bir önceki örnek gibi şerh düşülmüştür (Sandowicz, 2015: 198-200). İki metin karşılaştırıldığında, tüm detayların birbiriyle örtüştüğü görülmektedir. Bu durumda, aynı koşullara dayalı iki ayrı kontrat metni olabileceği gibi, aynı belgenin iki farklı versiyonu olma ihtimali de oldukça yüksektir.

Kral Nabonidus'un 17. hakimiyet yılına ait, Eanna Tapınağı kayıtlarında BM 114465 ve BM 114473 numaralı arşiv belgeleri tıpkı 121 numaralı belgede olduğu gibi tekne kiralama metinleridir. Metinler aynı formül ile hazırlanmışlardır. Tekneler, Eanna Tapınağı tarafından, Kral Nabonidus'un 17. hakimiyet yılından 18. hakimiyet yılına kadarki süreyle kiralanmıştır. BM 114465'de geçen kira bedeli 6 ½ şekel gümüştür. Yine BM 114473'de geçen kira bedeli 6 ½ şekel gümüştür (Sandowicz, 2015: 200-201). Tapınak tarafından aynı dönemde benzer kira bedelleri ile kiralanen teknelerin amacının ardında, M. Sandowicz'e göre Kral Nabonidus'un tanrıları Babil'e nakletme kararı yatmaktadır.⁵ Bu politik hamle, yalnızca dini değil, aynı zamanda idari ve lojistik sonuçlar doğurmuş; tapınak ekonomisi bu süreçte aktif bir rol üstlenmiştir. Bu bağlamda, YBT VI 195 numaralı arşiv belgesi (Ayrıca bkz: YBC 04091/YOS 6, 195 (C)) önemli bir örnek teşkil etmektedir. Söz konusu belge, Babil Kralı Nabonidus'un hükümdarlığının 17. yılına tarihlenen ve 10. Ab gününden başlayarak 10. Ululu gününe kadar geçerli olan bir gemi kiralama sözleşmesini belgelemektedir. Belgeye göre, Bel-na'id'in oğlu Kinā, mülkiyetinde bulunan bir gemiyi, 5 şekel gümüş karşılığında Eanna tapınağına kiralamıştır. Sözleşme kapsamında Kinā, geminin 150 gur arpa taşıma kapasitesine sahip olduğuna dair teminat vermektedir (San Nicolò & Petschow, 1960: 49-50).

Öte yandan, MÖ I. binyıla ait tekne kiralama metinlerinde bazı durumlarda olağandışı yüksek kira bedelleri ile karşılaşılmaktadır. Bu duruma örnek teşkil eden Yeni Babil Dönemi (MÖ 626–539)'ne ait, BM 30853 numaralı arşiv belgesi, bir devlet görevlisinden kiralanen tekneye ilişkin kayıt içermektedir (EBL, BM 30853). Bu belgeye göre, tekne için ödenen kira bedeli 35 şekel gümüş olarak belirtilmiştir. Ayrıca, iki tekne için 80 şekel gümüş, birkaç tekne için ise 86 şekel gümüş ödeme yapıldığı kaydedilmiştir. Bu miktarlar, dönemin ortalama kira bedelleriyle karşılaştırıldığında oldukça yüksek olup, muhtemelen taşınan malların niteliği, güzergâhın uzaklığı veya kullanılan teknelerin özel statüsü ile açıklanabilir (Abraham, 2004: 98). Ancak, teknelerin devlet görevlilerinden kiralanmış olması bu olağandışı bedelleri açıklamak için tek başına yeterli değildir. Alternatif olarak; askeri sefer hazırlıkları, acil lojistik gereksinimler, yaklaşan dini festivaller ya da olağanüstü bir sevkiyat ihtiyacı gibi faktörler, bu tür yüksek bedelli kiralama işlemlerine zemin hazırlamış olabilir. Arşiv belgelerinde, bu gibi acil durumlarda ödenen kira ücretlerinin olağan tarifelerin üzerinde olduğu ve bu farkın resmi kayıtlara yansıtıldığı açıkça görülmektedir.

Nehir ticareti ve kiralama uygulamaları bölgenin Pers hakimiyetine geçmesinden sonra da devam etmiştir. Örneğin; Pers Kralı II. Cyrus (MÖ 559-530)'un 3. hakimiyet yılına ait, PTS 2965 numaralı arşiv belgesi, bir tekne kiralama metnidir. Eanna Tapınağı aylık 5 şekel gümüş karşılığında tekne kiralamıştır. Teknenin kira süresi metinde açıkça belirtilmemiş olmakla birlikte, içerikten hareketle bu kiralamanın tek seferlik bir işlem olmadığı anlaşılmaktadır (Frame, 1986: 39). Bu durum, teknelerin uzun vadeli kullanımı ya da düzenli taşımacılık faaliyetleri için

⁵ Nabonidus'un tanrıları Babil'e nakletme kararı, Nabonidus Kroniği'nde önemli bir yer tutmakta ve kraliyet emriyle tapınakların günlük işleyişinde köklü değişiklikler yapma gerekliliğini ortaya koymaktadır. Tanrıların taşınmasıyla birlikte tapınak sisteminin tamamen yeniden düzenlenmesi zorunlu hâle gelmiş, rahipler görevlerine devam edebilmek için tanrıların Babil'e kadar takip etmek zorunda kalmışlardır. Taşra tapınaklarındaki personel ise ilahî sofralar için gerekli erzakların temin ve sevkinden sorumlu tutulmuştur. İlahi sofraları eksiksiz tutmak için gereken ürün miktarları oldukça fazlaydı ve bu operasyonun en büyük zorluklarından biri, özellikle kurbanlık ürünlerin taşınmasıydı. Bu büyük sevkiyat için en uygun yol teknelerdi, ancak tapınakların böylesine büyük bir nakil için yeterli filosu bulunmamaktaydı. Dolayısıyla, tapınak yetkililerinin tekne kiralamaktan başka bir seçenekleri yoktu (bkz. Sandowicz, 2015: 198.)

kiralandığını düşündürmektedir. Nitekim, Kral II. Cyrus'un 7. hüküm yılına tarihlenen ve GCCI II, No. 100 numarasıyla arşivlenen belge, Uruk'taki Eanna Tapınağı adına gerçekleştirilen bir tekne kiralamasından bahsetmektedir. Kiralanan tekne *Ina-şil-Bêl* isimli kişiye aittir. Kira süresi bir ay olarak belirtilmiştir. Kira ücretinde ise farklı bir yöntem izlenmiştir. Teknenin bir aylık kirası için 3 *şekel* gümüş, 1 *pi*, 24 *qa* arpa ödenmiştir (Dougherty, 1933: 30,31).⁶

II. Cyrus'un 16. hâkimiyet yılına ait, YOS 7: 80 numaralı arşiv belgesinden (Clay, 1925: 45) Eanna tapınağının aylık 5 *şekel* gümüş karşılığında tekne kiraladığı ve teknesini kiraya veren kişi Uruk kentinin belediye başkanı (*hazannu*) olarak kaydedilmiştir (Frame, 1986: 40). II. Cyrus Dönemi'nde, bir başka tekne kiralama belgesi OIC 22: 26 numaralı arşiv belgesinde teknenin kira süresi 1 ay 3 gün olarak belirtilmiştir. Bu süre için kira ücreti 7 *şekel* gümüşdür (Frame, 1986: 33).

Bu tür kiralama uygulamalarının daha sonraki dönemlerde de sürdüğüne dair çeşitli belgeler mevcuttur. Pers Kralı II. Cambyses'in (MÖ 530–522) üçüncü hüküm yılına tarihlenen ve YOS 7: 148 numaralı arşiv belgesinde, bir teknenin kiralama süresi bir ay olarak belirtilmiş; kira bedeli ise 12 ½ *şekel* gümüş olarak kaydedilmiştir (Clay, 1925: 47; Frame, 1986: 33).

Benzer şekilde, I. Darius Dönemi'ne (MÖ 522–486) ait çok sayıda örnek, nehir taşımacılığında kiralama yöntemlerinin kurumsal olarak sürdürüldüğünü ortaya koymaktadır. Örneğin; kralın 17. hakimiyet yılında, VS 4, 145 arşiv numaralı metin bir tekne kiralama metnidir. Belgede Şamaş-naşir ve Bêl-rêmanni adlı kişiler, Sippar'ın *şangû-priest*'i (rahip) Gûzânu'ya vekili aracılığıyla tekne kiraladıkları ve teknenin kira ücreti 12 ½ *şekel* gümüş olduğu kaydedilmiştir. Teknenin kirası için bir süre belirtilmemiştir. Bu bilgidен hareketle teknenin tek bir iş için ya da bir sevkiyat için kiralanması muhtemeldir. Aynı isimlerin (Şamaş-naşir ve Bêl-rêmanni) başka bir metinde hurma bahçesi kiralaması bilgisi, teknenin Sippar'dan Babil'e hurma taşımak için kiralandığı düşüncesini ön plana çıkarmıştır (Spar & von Dassow, 2001: 177). Bu düşünce ise teknenin bir sevkiyat için tek seferlik kiralandığı bilgisini desteklemektedir. I. Darius'un (MÖ 522–486) hükümlerine ait belgeler, nehir taşımacılığında tekne kiralama uygulamalarının sürekliliğini ve kurumsal niteliğini açık biçimde ortaya koymaktadır. Kralın 24. hüküm yılına ait, Sippar kenti arşivlerinde yer alan BM 78727 numaralı belge, bir tekne kiralama sözleşmesine aittir (EBL, BM 78727). Bu sözleşmede, kira süresi bir yıl olarak belirtilmiş ve kira bedeli 20 *şekel* gümüş olarak kaydedilmiştir (Frame, 1986: 33). Benzer şekilde, I. Darius'un 31. hüküm yılına tarihlenen bir başka belge olan BM 31690, yine bir tekne kiralama işlemini konu almaktadır (EBL, BM 31690). Bu metinde, Bab-Nar-Kabarri'den Şuşan'a (Elam'ın başkenti) gitmesi gereken bir teknenin "zorunlu" olarak bu yolculuğu yapacağı vurgulanmaktadır. Seyahat, uzun mesafe yolculuğu olarak kategorize edilmiş olup, bu yolculukta teknenin kaybedilme riskinin ortalamanın üzerinde olduğu belirtilmiştir. Bu sebeple, teknenin gerekli ekipmanlarla donatılması gerektiği ifade edilmektedir. 63.000 litre kapasiteye sahip olan bu tekne için kira bedeli olarak günlük 40 litre hurma belirlenmiştir. Ancak, kiralama süresinin ne kadar devam ettiği belgede yer almamaktadır (Abraham, 2004: 98).

Tüm bu belgelere ek olarak I. Darius (MÖ 522–486)'un 26. ve 35. hâkimiyet yıllarına ait iki metin de aynı şekilde tekne kiralama içermektedir. Teknelerin günlük kirası 1 *şekel* gümüş olarak kaydedilmiştir. Kiralama süresi belirtilmemiştir. Günlük işleyen kira modeli nadir rastlanan örneklerden olmuştur. Tekne kapasitesinin yüksek olması ihtimaliyle birlikte acil bir sevkiyat için kiralanmış olma ihtimali yüksektir (Frame, 1986: 33).

⁶ GCCI II, No. 100: *"isellipû ša mI na-şil-Bêl apil-šu ša mKi-din-dMarduk ša ina pa-ni md Nergal-aḫ-iddin apil-šu ša mdAmurrû-iddin a-na arḫi 3 šiqle kaspi û 1 pi 24 qa ŠE-BAR kurummatzun –su a-na i-di-šu a-na makkûr Ê-an-na id-din kaspâ-âm 3 šiqle i-di isellipû-šu md Nergal-aḫ-iddin ul-tu makkûr Ê-an-na e-[tir] hmukinnu md Marduk-šum-ibni... md Bêl-aḫ-ušab-ši (-ši) apil mAmêl-dÊa md Bêl-su-pi-e-mu-ḫur apil-šu ša mItti-dŠa-maš-balātu apil md Bêl-apla-ušur hdupšarru mGi-mil-lu apil-šu sa md In-nin-zêr-iddin Uruk^{kı} arabSimânu ūmu 25^{kam} šatta 7^{kam} mKur- áš šar Bâbili^{ki} šar mâtâtî."* (Dougherty, 1933:31)

Kiralama uygulamalarına yalnızca ekonomik belgelerde değil, aynı zamanda mahkeme kayıtlarında da rastlanmaktadır. Nitekim Sippar Kenti'nin rıhtım bölgesinde ele geçirilen Böhl Koleksiyonu'na ait 3 numaralı belge, ödenmemiş borçlara ilişkin bir dava metnidir ve kiralama işlemlerine dair hukuki uyuşmazlıkların nasıl ele alındığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Belgede *Nabû-aḫu-ittannu* adlı kişi tarafından teslim edilmesi gereken mallardan hariç, ödenmesi gereken bir tekne kirasından bahsedilmektedir. Tekne kirası, diğer ödeme kalemlerinden hariç tutulmuştur. Ayrıca ödenmesi istenmiştir. Metinde tekne kirasının ücreti belirtilmemiştir. Ancak ödemenin gümüş olarak yapılması istenmiştir (Still & Sonneveld, 2020: 105).

Aynı şekilde, Sippar kenti arşivlerinde yer alan MMA 86.11.100 numaralı belge, bir arpa ödemesine ilişkin kayıt metni olup, tarım ürünlerinin taşımacılık ve ticaret faaliyetleri çerçevesinde nasıl belgelendirildiğine dair önemli bir örnek sunmaktadır.

Metnin 3-8 satırları arası tekne kira ücreti, 9-10 satırları ise kayıkçının kira ücreti aktarılmıştır:

“4 (pân) 1 sût⁷ eşekleri taşıyan teknenin kirası

4 (pân) 1 sût vagonu (araba) getiren teknenin kirası

4 (pân) 1 sût Bêl-iddin'in nakliye vagonunu getiren teknenin oturma kirası

4 (pân) 1 sût kiralanan kayıkçı Ardiya'nın oturma kirası” (Spar & Jursa, 2014: 107-109).

Ardiya ismine, başka bir arşiv belgesinde daha rastlanmaktadır. Uruk kenti idari kayıtları arasında yer alan ve NCBT 535 müze numarasıyla kataloglanan belge, bir tekne kiralama işlemini konu edinmektedir (CDLI, “NCBT 535”). Belgeye göre, Ardiya'nın oğlu Zêriya, Bazuzu adlı bir soylunun huzurunda Babil'den bir tekne kiralarak Uruk'a getirdiğini ifade etmektedir. Söz konusu tekne, arpa ile yüklüdür ve Zêriya, bu arpayı Uruk'un koruyucu tanrıçasına sunulmak üzere Babil'e düzenli olarak gönderilen adaklar kapsamında taşıyacağını beyan etmiştir (Beaulieu, 1989: 221-222).⁸ Aynı şekilde Sippar Kenti kayıtlarında, MMA 86.11.194 numaralı arşiv belgesi, bir gümüş harcamaları hesap kayıt metnidir. Metinde *Šalammānu* adlı kişiye ait teknelerin kirası olarak 20 *şekel* gümüş ödendiği kaydedilmiştir. *Šalammānu* adlı kişinin mesleği kayıkçı olarak belirtilmiştir (Spar & Jursa, 2014: 145-147).

3. Kayıkçı-İşçi Kiralama Uygulamaları

Kiralama eylemlerinin bir diğer boyutunu ise kayıkçı veya işçi kiralama süreçleri oluşturmaktadır. Kayıtlarda sıklıkla vurgulanan grup, özellikle kayıkçılar olmuştur. Bu kayıkçılar, ticari veya lojistik faaliyetlerde uzmanlaşmış, gemilerin güvenli sevkıyatı ve idaresinden sorumlu bireyler olarak ticari ilişkilerde önemli bir yer tutmuştur. Kayıkçılık mesleğinin genellikle babadan oğula geçtiği gözlemlenmektedir. Bu eğilim, özellikle Asur Kralı I. Tiglat-Pileser Dönemi'nin başlangıcındaki yaklaşık on yıllık süreçten elde edilen kayıkçılarla ilgili verilere dayanmaktadır. Kısa bir zaman diliminde birçok ailede birden fazla neslin bu meslekte aktif olması, kayıkçılığın kalıtsal bir meslek olduğunu varsaymayı oldukça makul kılmaktadır. Bir mesleğin bir ailede birkaç kuşak boyunca sürdürülebilmesi, onun meslekten öte bir iş olarak düşünülmesine yol açmaktadır. Kayıkçılık, değirmencilik gibi büyük ölçüde vasıf gerektirmeyen bir iş değil, ciddi teknik beceri gerektiren bir meslek veya ticaret alanı olarak değerlendirilebilir (Gauthier, 2004: 204).

Özellikle teknenin inşası, bakımı ve işletilmesi önemli bir uzmanlık gerektirmektedir. Ancak, kayıkçıların geçimlerini tamamen bu meslekle sağladıkları konusunda net bir bilgi bulunmamaktadır. Kayıkçılık, yılın belirli dönemlerinde daha az yoğun olabilir; bu nedenle kayıkçıların çiftçilik gibi ek işlerle de uğraştıkları anlaşılmaktadır. Kayıkçıların kiralınması ise kendi içinde farklı düzenlemeleri barındırmaktadır. Kayıkçıların mesleki olarak uzmanlaşması,

⁷ Sût/sûtû: Eski Mezopotamya'da sıvı ya da katı maddelerin ölçümünde kullanılan bir hacim birimidir. Yaklaşık olarak 10 litreye denk gelen ölçü birimidir (CAD S/15, 420).

⁸ NCBT 535 (YOS XIX: 94): “1. ¹⁰DUMU.DÙ-İ.MEŠ šá ina pa-ni-šú-nu 'NUMUN-ia 2. A-šú šá 'lR-ia iq-bu-ú um-ma 'ba-zu-zu 3. A-šú šá 'DÙ-^dINNIN A 'ŠU-^dna-na-a ul-tu TIN.TIR^{ki} g^{is} MÁ a-[na....] 4. a-na i-di-šú i-ta-bak um-ma ŠE-BAR a-na 5. gi-né-e šá UNUG^{ki} a-na TIN.TIR^{ki} 6. ú-še-él-li” (Beaulieu, 1989: 221-222).

onları tekne sahiplerinin ya da aile şirketlerinin yetkili çalışanları olabileceği ihtimalini doğurmaktadır (Gauthier, 2004: 204).

Asur Kralı Esarhaddon Dönemi'ne ait bir belge, denizcilerin (kayıkçılar ve gemi kaptanları) kiralık iş gücü içinde yer aldığını açıkça ortaya koymaktadır. Sur Kralı *Ba'alu* ile yapılan antlaşmanın maddelerinden biri, Sur'a ait gemilerin Asur'un kontrolündeki Akdeniz limanlarına serbestçe girebilmesine izin vermiş ve bu süreçte gemilere ve mürettebatına zarar verilmemesi gerektiğini kesin bir dille belirtmiştir: "*Hiç kimse [onlara] zarar vermeyecek, kiralık mürettebat ve gemilerine hasar verilmeyecektir.*" Bu hüküm, denizcilerin ticari faaliyetlerdeki merkezi rolünü vurgularken, dönemin denizcilik faaliyetlerinin korunmaya muhtaç, stratejik bir unsur olduğunu göstermektedir (Radner, 2007: 191,192).

Arşiv metinleri, profesyonel denizcilerden kiralanan teknelerden bahsetmektedir. Ancak bu teknelerin mülkiyeti çoğu zaman bu denizcilere ait değildir. Tekne kiralama sözleşmelerinde, mülkiyet hakkı ile zilyetlik (fiilî kullanım) hakkı arasında açık bir ayrım yapılmıştır. Sözleşmelerde tekne genellikle "*X'in teknesi*" şeklinde tanımlanmakta ve söz konusu tekne, X'in gözetiminde kayıkçılık faaliyetlerinde kullanılmaktadır. Bu bağlamda, X'in yalnızca mülkiyet sahibi değil, aynı zamanda mesleki bilgiye sahip bir kayıkçı, yani profesyonel bir denizci olması beklenmektedir. Bu tür uzmanlaşmış bireylerden bazıları, kaynaklarda "*malaju*" unvanıyla anılmaktadır. Ancak denizcilerin tekneleri hangi koşullar altında kullandıklarına ilişkin belgeler oldukça sınırlıdır. Bu durum, nehir taşımacılığında uygulanan mesleki standartlar, eğitim süreçleri ve yasal sorumluluklar hakkında daha fazla bilgi edinmeyi güçleştirmektedir.

Bu konuda bilgi sağlayan belgeler oldukça sınırlı olmakla birlikte, yalnızca arşiv kulübesi dışında ele geçmiş üç metin, denizcilerin tekneleri kullanma koşullarına dair kısmi bir çerçeve sunmaktadır. Bu belgelere göre bazı denizciler, teknelere ücretsiz erişim hakkı elde etmekte; bunun karşılığında teknenin asıl sahibine yıllık 15, 20 veya 26 shekel gümüş tutarında tazminat (*maddattu*) ödeyerek tekne sahibi olabilmektedir (Abraham, 2004: 98). Bu sahipliğin ömrünün ne kadar olduğu bilinmemektedir. Süresiz bir sahiplik ise vadeli satın alma işlemi olarak değerlendirilmelidir. Ancak bir süreye tabii ise ve süreç sonunda tekne tekrar teslim ediliyor ise uzun süreli kiralama olarak değerlendirilmelidir.

Yeni Babil Dönemi'ne tarihlenen bazı metinler kayıkçıların veya işçilerin kira ücretlerine dair bilgiler sunmaktadır. Ur kenti yakınlarında bulunan Erech kenti kayıtlarında, Kral Nabonidus'un 11. hâkimiyet yılına ait, GCCI I No: 350 numaralı arşiv kaydında, akarsu kıyısında bir tekneyi halatla çekmek için kiralanan işçilerden bahsedilmektedir. Bu işçilerin tek bir iş için mi kiralandığı yoksa gemi mürettebatına mı dahil olduğu belirsizdir. Metin tarifi "gemi işçilerinin ödemesi" olarak geçmektedir. İşçilerin sayısı belirtilmemekle birlikte, kendilerine ödenen toplam ücretin 15 *şekel* gümüş olduğu ifade edilmektedir (Dougherty, 1922: 33, 34).⁹ Ayrıca, MMA 86.11.194 numaralı arşiv belgesinde "kayıkçı" olarak geçen *Šalammānu* ismi, yine MMA 86.11.74 numaralı başka bir belgede karşımıza çıkmaktadır. Bu ikinci metin, ücret ödemelerine ilişkin bir kayıt olup, aynı şahsın farklı belgelerde tekrar edilmesi, onun bu meslekteki sürekliliğine ve olasılıkla kurumsal bir rol üstlendiğine işaret etmektedir. Metinde, kiralanan işçilere ödenen ücretlerin olduğu satırlarda *Šalammānu*'ya ödenen 5 *şekel* gümüş kaydedilmiştir. MMA 86.11.194 ve MMA 86.11.74 numaralı arşiv metinlerinde geçen *Šalammānu* aynı kişidir. MMA 86.11.74 numaralı metin II. Nabukadnezar'ın 7. hakimiyet yılına tarihlendirilmiştir (Spar & Jursa, 2014: 153). Bu durumda MMA 86.11.194 numaralı belgenin de Nabukadnezar'ın krallığı döneminde kayda geçmiş olması ihtimali yüksektir (Spar & Jursa, 2014: 145-147).

Bu metinlerde ilginç olan, *Šalammānu*'nun hem tekne sahibi olarak kira almış olması hem de kayıkçı olarak kiralınması durumudur. Bir tekne sahibinin aynı zamanda kayıkçı olarak kiralınması örneğine rastlanan bir durum değildir. Bu durum *Šalammānu*'nun adına çalıştığı

⁹ GCCI I No: 350: "15 *šiqil kaspi a-na hağarrûtu^{me} ša iselippê^{mês} a-na Sip-par i-šad-da-du mU-ba-ru ù m^dŠamaš-zêr-ibni it-ta-šû-ú^{arab} Aya^{ru} ûmu 25^{kam} Šattu 11^{kam} dNabû-nâ'id šar Bâbil^{iki}" (Dougherty, 1922: 34).*

kimse adına kirayı teslim almış olması ihtimalini doğurmaktadır. Bununla birlikte *Šalammānu*'nun kayıkçı olarak aldığı 5 *şekel* kiralama ücreti, benzer kiralama örneklerine bakıldığında çok fazla bir ödemedir. Ödenen ücretin fazla olması iki ihtimali doğurmaktadır; *Šalammānu* kendi bünyesinde çalıştırdığı diğer kayıkçılar için toplu bir ödeme almıştır ya da *Šalammānu* birikmiş emeğinin ücretini tek seferde almıştır. Bütün ihtimaller, *Šalammānu* adlı kişiyi sıradan bir kayıkçı olmaktan çıkarmaktadır.

Bu konuya ilişkin bir diğer örnek, Eanna Tapınağı arşivlerinde yer alan 232 numaralı iş kayıt belgesidir. Söz konusu belgede, kiralanan kayıkçılardan ve onlarla çalışan işçilerden bahsedilmektedir. Kayıta, bu iş gücü için ödenen toplam bedel 3 gur tahıl olarak belirtilmiştir. Ancak, kayıkçı veya işçilerin sayısı ile çalışma süresine dair herhangi bir bilgi verilmemiştir (Moore, 1935: 233). Bu durum, bazı sözleşmelerde yalnızca ödemeye odaklanıldığını göstermektedir.

Sonuç

Mezopotamya'da nehir ticareti, bölgenin ekonomik yapısının vazgeçilmez bir unsuru olmuştur. MÖ IV. binyılın ortalarından itibaren sulama kanallarının geliştirilmesi ve etkin yönetimi, tarımsal verimliliğin artması, ticaret ağlarının genişlemesi ve ulaşım imkânlarının iyileşmesi gibi bir dizi dönüşümü beraberinde getirmiştir. Bu gelişmeler, bölgedeki devletlerin siyasi ve ekonomik olarak güçlenmesine doğrudan katkı sağlamıştır. Özellikle nehir ticaretinin sağladığı stratejik kontrol, zamanla nehir ve kanal geçişlerine uygulanan vergi sistemlerine dönüşmüş ve bu uygulamalar, devletlerin merkezi otoritelerini finanse etmeleri açısından kritik bir rol oynamıştır. Elde edilen ekonomik kazanımlar, ticaretin daha da gelişmesine olanak tanımış; Mezopotamya'da üretilmeyen lüks mallar, hammadde ve tarım ürünleri, dış ticaret yoluyla bölgeye ulaşmış ve coğrafi kısıtlamaların etkisi büyük ölçüde azaltılmıştır.

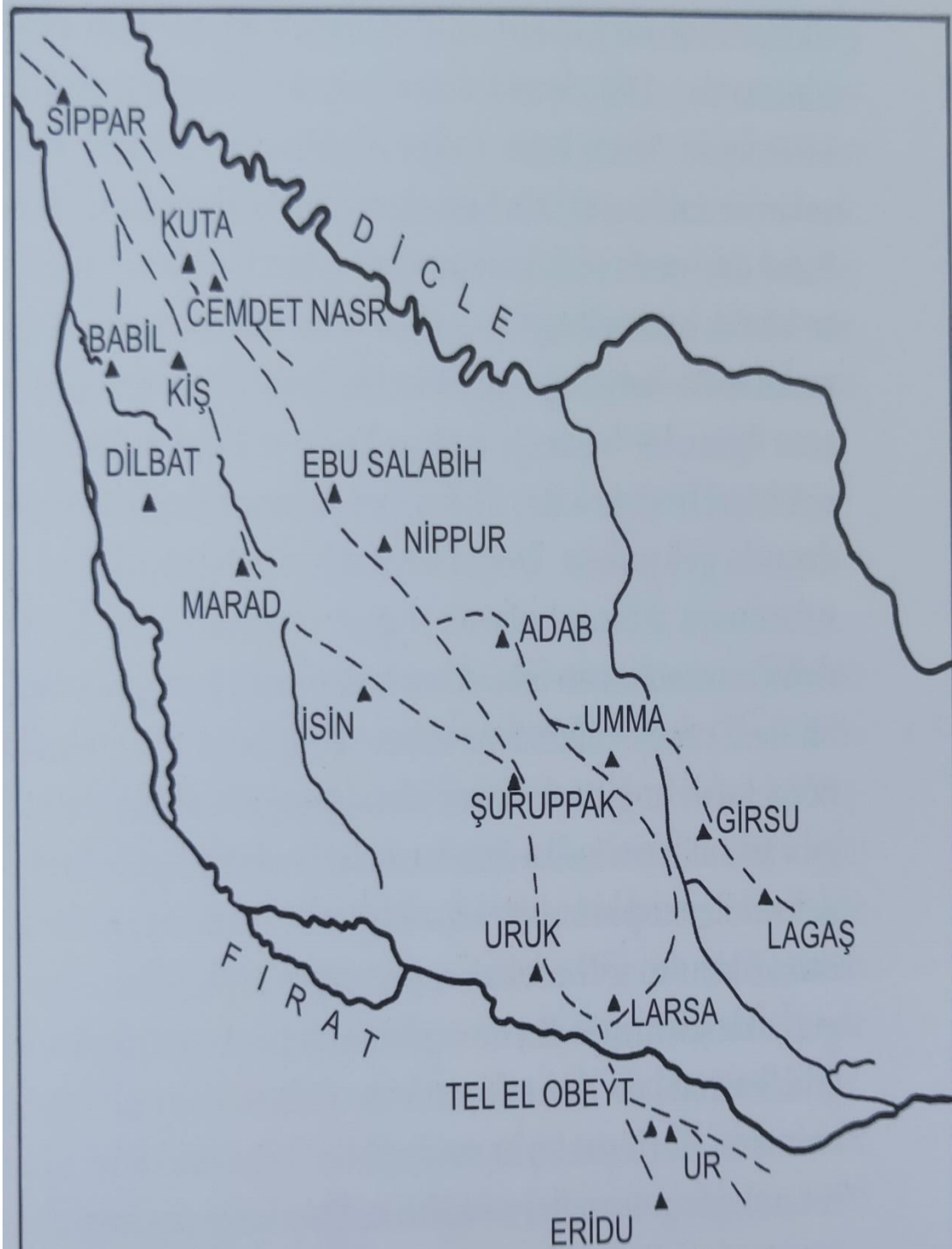
Nehir yolları, ticaretin hızlı ve ucuz maliyetli bir şekilde gerçekleşmesine olanak tanırken, teknelerin kiralama bu süreçte önemli bir rol oynamıştır. Çivi yazılı metinler, kiralama uygulamalarının hukuki çerçevesinin nasıl şekillendiğini göstermektedir. Bu belgeler, kiralama süreçlerinin yanı sıra, ticari ilişkilerin nasıl düzenlendiğini ve güvence altına alındığını da ortaya koymaktadır.

Tekne ve kayıkçı kiralama uygulamaları, nehir taşımacılığı sisteminin işleyişinde belirleyici bir rol üstlenmiştir. Arşiv belgelerinde yer alan kayıtlar, bu kiralama işlemlerinin yalnızca bireyler arasında değil, aynı zamanda tapınaklar, devlet görevlileri ve kurumsal yapılar arasında gerçekleştiğini göstermektedir. Mülkiyet ile kullanım hakkının ayrıştığı bu sistemde, kiracı çoğu zaman tekneye sahip olmamakla birlikte onun işletilmesinden sorumlu olmuş; bu durum, taşımacılığın hukuki zeminini güçlendirmiştir. Teknelerin yanı sıra iş gücü özellikle kayıkçılar da çeşitli biçimlerde kiralınmış, ödemeler hem para hem de aynı usullerle gerçekleştirilmiştir.

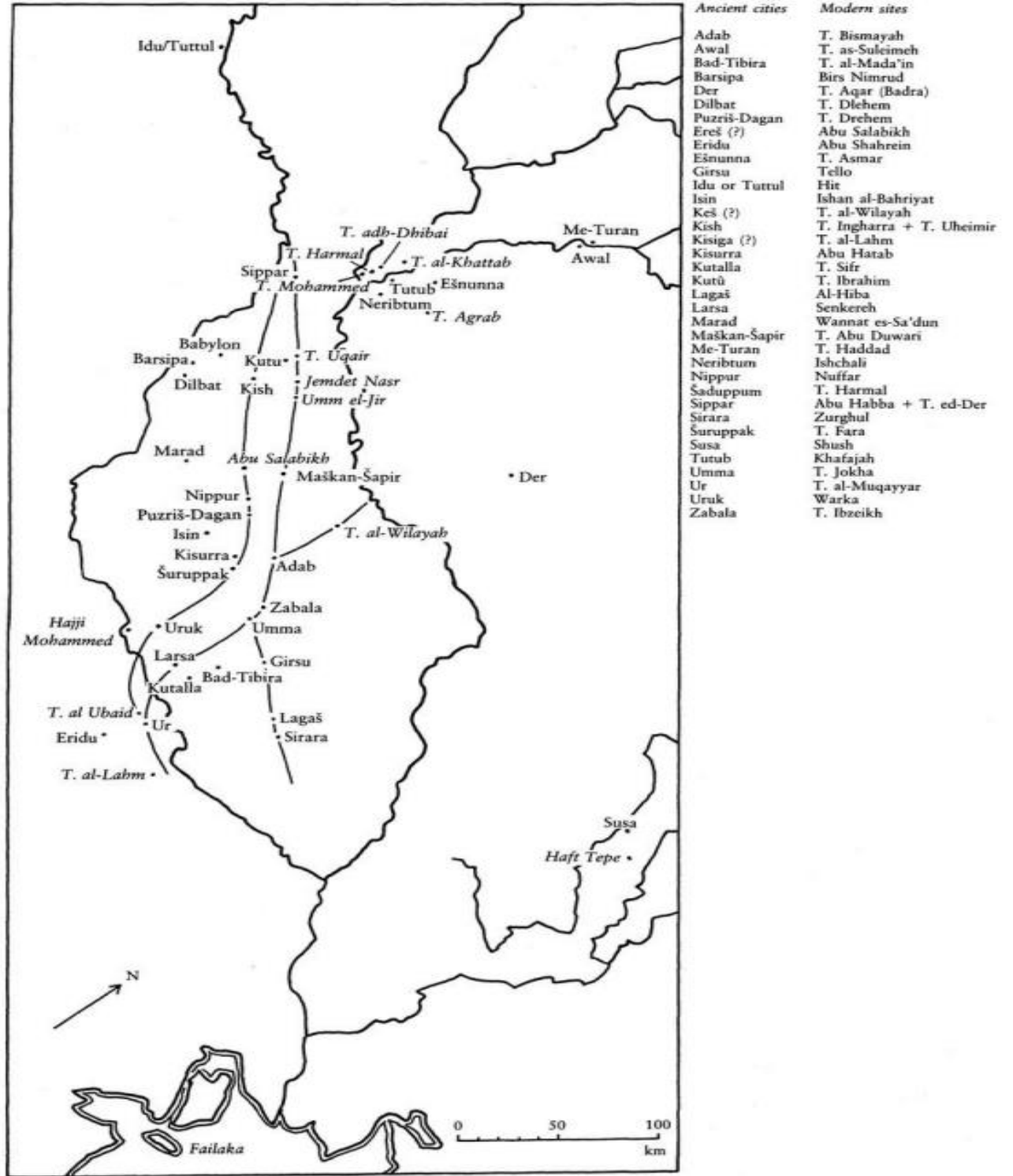
Tekneler, taşıma kapasitelerine göre farklı fiyat aralıkları ile kiralınmıştır. Belgelerden kayıkçıların kiralalarının bazen tekne kirasına dahil edildiği, bazen ise ayrı bir şekilde hesaplandığı durumlar olduğu anlaşılmaktadır. Ödenen kiralar, gümüş para birimiyle yapılabileceği gibi, taşınan üründen pay verilmesi şeklinde de gerçekleşmiştir. Bu çeşitlilik, kiralama süreçlerinin esnekliğini ve ticari ilişkilerin dinamik yapısını ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, farklı kavimlerin Mezopotamya'daki tekne kiralama uygulamaları incelendiğinde, benzer ekonomik gereksinimlerden doğan ancak kültürel ve yönetsel farklılıklarla biçimlenen çeşitli yaklaşımlar göze çarpmaktadır. Sami kökenli topluluklar tarafından gerçekleştirilen bu uygulamalar, ilerleyen dönemlerde Pers yönetimi altında da sürdürülebilirliğini korumuş; ancak ödeme türleri, sözleşme süresi ve kullanım amacı gibi ayrıntılarda farklılıklar olmuştur. Bununla birlikte her iki dönemde de teknelerin yalnızca taşımacılık değil, ritüel ve siyasi amaçlarla da kullanılması, bu uygulamaların ekonomik işlevinin ötesinde dini ve idari bir anlam taşıdığını ortaya koymaktadır.

Etice itibariyle nehir ticareti kapsamında gerçekleştirilen kiralama uygulamaları, Mezopotamya topluluklarının ticari hayatını kolaylaştırmış ve çeşitli iş kollarının gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu süreç, aynı zamanda ticaretin artmasıyla birlikte devletlerin de gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Ticaretin dinamik yapısı, ekonomik ilişkilerin çeşitlenmesini ve toplumsal yapıların güçlenmesini desteklemiştir. Bu bağlamda, kiralama uygulamaları sadece bireylerin ya da ailelerin değil, aynı zamanda devletlerin ekonomik misyonlarını şekillendiren önemli bir faktör olmuştur.



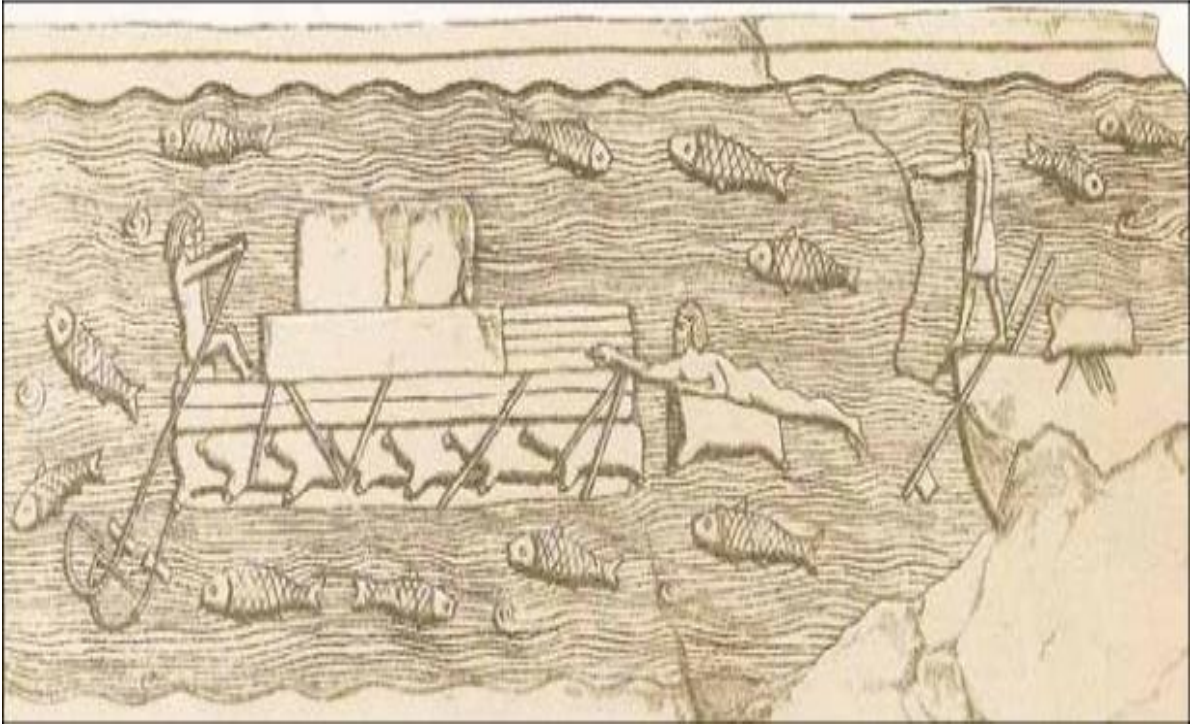
Harita 1: Fırat Nehri'nin Yatakları (Oates, 2015: 13).



Harita 2: Güney Mezopotamya'da MÖ 3200-1600 yılları arasında yerleşim yerlerini ve yeniden inşa edilen su yollarını gösteren bir harita. Yerleşim yerlerinin eskiçağ ve güncel isimlerine bir tabloda yer verilmiştir (Postgate, 1994: 27).



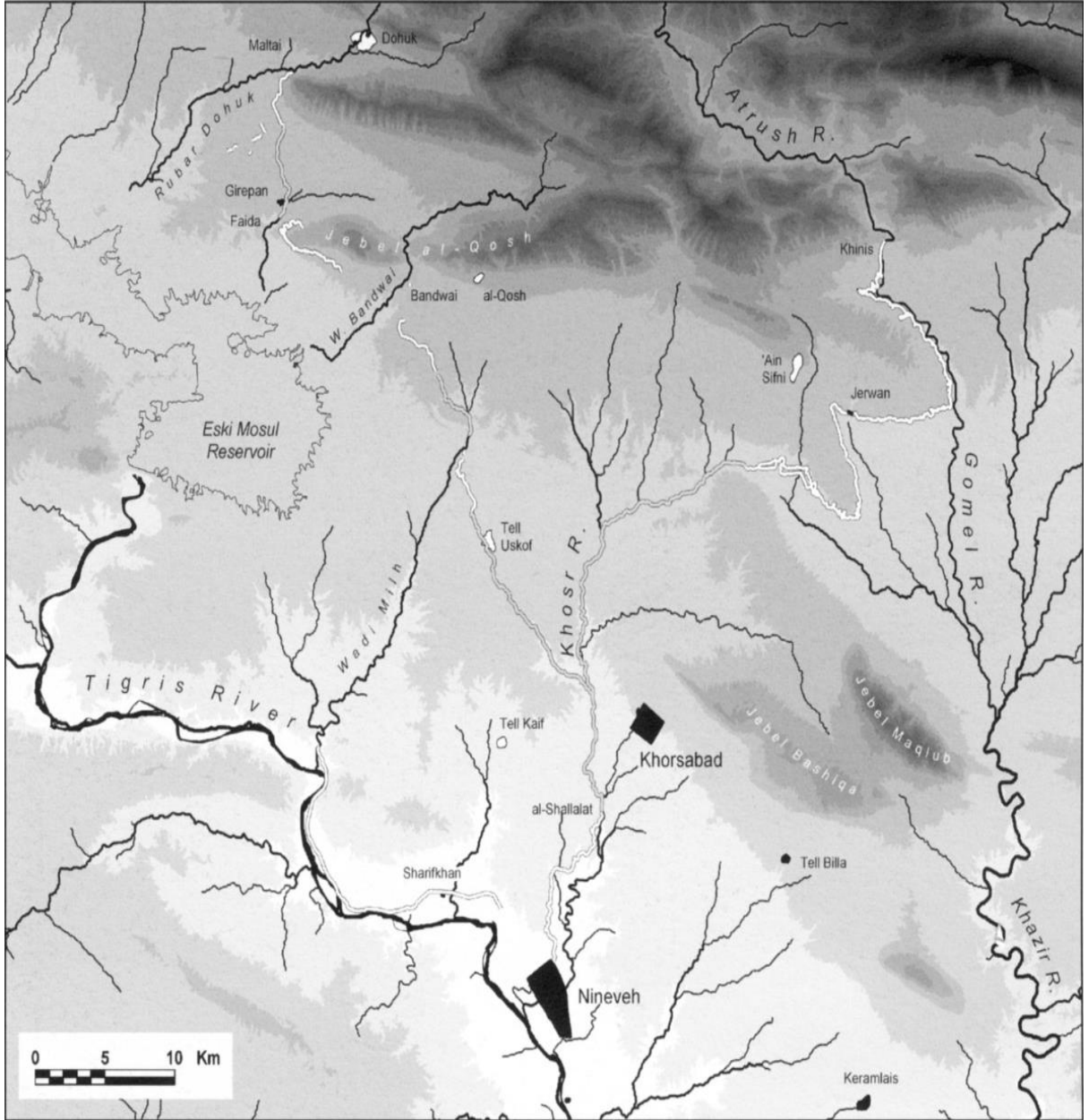
Şekil 1: II. Sargon Sarayı duvar kabartması. Kereste taşımacılığı örneği (www.louvre.fr/en/explore/the-palace/the-palace-of-sargon-ii Erişim Tarihi: 08.08.2024).



Şekil 2: Sanherib Dönemi (MÖ 704-681) Ninova Kenti, Güneybatı Sarayı, duvar kabartması. Asur sal teknesi (*kelek*) (Hnaihen, 2020: 149).



Şekil 3: Sanherib Dönemi'ne ait, MÖ 7. yüzyıla tarihlenen Ninova'da bulunan Asur kabartmasında, yükleme yapılmak üzere bekleyen tekneler tasvir edilmiştir (Grajam, 2006: 20).



Şekil 4: Asur Kralı Sanherib Dönemi'ne ait su kanalları ve yerleşkeler (Ur, 2005: 320).



Şekil 5: Yeni Babil dönemine ait, Eanna Tapınağı tarafından yapılan tekne kiralama tableti (<https://www.ebl.lmu.de/library/YBC.4091>).

Kaynakça

- Abraham, K. (2004). *Business and politics under the Persian Empire: The financial dealings of Marduk-nâşir-apli of the house of Egibi (521-487 B.C.E.)*. CDL Press.
- Aktürk, M. Y. (2025). Trade networks and cultural interaction in Ancient Mesopotamia: The role of Ebla merchants in the middle and late bronze age. *OANNES*, 7 (1), 176-186.
- Altun, S. (2015). The Reflection of the Mesopotamian water transportations in figurative arts. *International Journal of Environment and Geoinformatics*, 2 (3), 57-60. <https://doi.org/10.30897/ijegeo.303563>
- Ascalone, E. (2022). *Bronze Age weights from Mesopotamia, Iran & Greater Indus Valley, Weight and Value 3*. Wachholtz Verlag Kiel.
- Beaulieu, P-A. (1989). *The reign of Nabonidus King of Babylon 556-539 B.C.* Yale University Press.
- CAD: Brinkman, J.; Cıvıl, M.; Ignace, G.; Oppenheim, A. L.; Reiner, E. (Edt.). (1984). *The Assyrian Dictionary of the Oriental Institute of the University of Chicago*, 15/S. Chicago: The Oriental Institute.
- Clay, A. T. (1906). *The Babylonian expedition of The University of Pennsylvania Vol. XV: Documents from the Temple Archives of Nippur*. Department of Archaeology Press.
- Clay, A. T. (1925). *Yale oriental series Babylonian texts Vol. VII: Records from erech time of Cyrus and Cambyses (538-521 B.C.)*. Yale University Press.
- Chambon, G. (2011). Numeracy and Metrology. K. Radner & E. Rabson (Ed.). *The Oxford Hand Book of Cuneiform Culture*. (pp. 51-67). Oxford University Press.
- Crawford, H. (2015). *Sümer ve Sümerler*. (3. Baskı). (Çev. N. Uzan). Arkadaş Yayınevi.
- CDLI, Cuneiform Digital Library Initiative. <https://cdli.mpiwg-berlin.mpg.de/>
- Dougherty, R. P. (1922). *Archives from Erech; Time of Nebuchadnezzar and Nabonidus*. Yale University Press.
- Dougherty, R. P. (1933). *Archives from Erech; Neo-Babylonian and Persian Periods*. Yale University Press.
- EBL, *Electronic Babylonian Library*. <https://www.ebl.uni-muenchen.de>
- Frame, G. (1986). Some Neo-Babylonian and Persian documents involving boats. *Oriens Antiquus*, 25, 29-50.
- Gauthier, P. É. (2016). *Managing risk for the gods: The Middle Assyrian Ginâu agency*. (The Division of the Humanities, Ph.D.). The University of Chicago.
- Graham, F. (2006). *The technology of Mesopotamia*. Rosen Publishing Group.
- Herodotos, *Herodot tarihi* (3. Baskı). (Çev. M. Ökmen). Remzi Kitabevi.
- Hnaihen, K. H. (2020). River transport in Mesopotamia (5900-539 BC). *Światowit* 59, 141-151. <https://doi.org/10.31338/0082-044X.swiatowit.59.8>
- <https://www.louvre.fr/en/explore/the-palace/the-palace-of-sargon-ii> Erişim Tarihi:08.08.2024.
- [Liverani, M. \(2014\). The Ancient Near East history, society and economy](#). (Çev. S. Tabatabai). Routledge.
- Mâkelâ, T. T. (2002). *Ships and buildings in Mesopotamia (CA.3000-2000 B.C.)*. (Helsinki School of Economics and Business Administration, Master Thesis). Texas A&M University,
- Moore, E. W. (1935). *Neo-Babylonian business and administrative documents*. University of Michigan Press.
- Oates, J. (2015). *Babil*. (2. Baskı). (Çev. F. Çizmeli). Arkadaş Yayınevi.
- Owen, D. I. (2016). *The Nesbit tablets*. Eisenbrauns Press.

- Ören, H. (2018). *Eski Yakındoğu'da ölçü birimleri*. [Yayımlanmamış yüksek lisans tezi]. Pamukkale Üniversitesi.
- Postgate, J. N. (1994). *Early Mesopotamia society and economy at the Dawn of history*. Routledge.
- Radner, K. (2007). Hired labour in the Neo-Assyrian Empire. *State Archives of Assyria Bulletin* 16, 185-226.
- Rahmstorf, L. (2023). Mesopotamian weights, a potential Indus weight and other tools in the Archaeological Museum in Istanbul. G. Chambon & A. Otto (Ed.). *Weights and Measures as a Window on Ancient Near Eastern Societies* (pp 25- 40). PeWe-Verlag.
- San Nicolò, M. ve Petschow, H. J. (1960). *Keilschrifttexte aus den Wirtschaftarchiven der Tempel von Uruk. Teil 1: Die Archive des Eanna-Tempels aus seleukidischer Zeit*. Leipzig: Akademie-Verlag.
- Sandowicz, M. (2015). More on the end of the Neo-Babylonian Empire. *Journal of Near Eastern Studies* 74 (2), 197-210. <https://doi.org/10.1086/682337>
- Sasson, J. M. (1995a). *Civilizations of the Ancient Near East I*. Charles Scribner's Sons.
- Sasson, J. M. (1995b). *Civilizations of the Ancient Near East III*. Charles Scribner's Sons.
- Spar I. & von Dassow, E. (2001). *Cuneiform texts in the Metropolitan Museum of art*. Vol. III: Private Archive Texts from the First Millennium B.C. Brepols Publishers.
- Spar, I. & Jursa M. (2014). *Cuneiform texts in the Metropolitan Museum of Art Volume IV: The Ebabbar Temple Archive and Other Texts from the Fourth to the First Millennium B.C*. Eisenbrauns Press.
- Spurlock Museum of world cultures. *College of Liberal Arts & Sciences Spurlock Museum of World Cultures*. <https://www.spurlock.illinois.edu/>
- Steinkeller, P. (2015). Labor in the early states: An early Mesopotamian perspective. M. Hudson & P. Steinkeller (Ed.). *Labor in the Ancient World* 5. (ss.1-36). Islet.
- Still, B. & Sonneveld, R. (2020). On Sippar's quay: cuneiform tablets with Aramaic inscriptions from the Böhl collection in Leiden. *Zeitschrift für Assyriologie und vorderasiatische Archäologie* 110 (1), 94-110.
- Tosun, M. & Yalvaç, K. (2002). *Sumer, Babil, Assur kanunları ve Ammi – Şaduqa fermanı*. (3. Baskı). Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ur, J. (2005). Sennacherib's Northern Assyrian canals: New insights from satellite imagery and aerial photography. *Iraq*, 67 (1), 317-345.
- Ünsal, V. (2012). Eskiçağda Anadolu su kaynakları (Orta ve Doğu Anadolu). *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 28, 209-224.
- Watson, P. (2011). *Birmingham cuneiform texts – translations Part 2: Neo-Sumerian tablets from Umma*. Birmingham: Birmingham Museums & Art Gallery

Katkı Oran Beyanı

Yazarlar makaleye eşit oranda katkı sağlamıştır.

Çatışma Beyanı

Makalenin yazarı, bu çalışma ile ilgili taraf olabilecek herhangi bir kişi ya da finansal kuruluş ile ilişkisinin bulunmadığını ve dolayısıyla herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Destek ve Teşekkür

Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.