



**AKDENİZ'DE COĞRAFYA, TEKNOLOJİ VE SAVAŞ:
Araplar, Bizanslılar, Batılilar ve Türkler**

John H. Pryor (trc. Füsun Tayanç -Tunç Tayanç), Kitap Yayınevi, İstanbul
2004, 262 s.

*Yasemin SARI**

Akdeniz'de Coğrafya Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılilar ve Türkler adlı eser, Tablolar ve Şekiller (s. 6-9), Kısaltmalar (s. 9), Önsöz (s. 11-18), Giriş (s. 19-28), Deniz (s. 29-41), Gemiler (s. 42-95), Seyrüsefer: Rotalar ve İçerdikleri Koşullar (s. 96-108), IX. ve X. Yüzyıllar: İslâm, Bizans ve Batı (s. 109-117), XII. ve XIII. Yüzyıllar: Haçlı Devletleri (s. 118-138), Deniz Ulaşımı ve Korsanlık (s. 139-163), Türkler (s. 164-186), Sonsöz: Berberî Korsanları (s. 187-189), Sonuç (s. 190-192), Notlar (s. 193-231), Kaynakça (s. 233-250), Dizin (s. 251-259), Yayıncının Ekleri (s. 260-262) bölümlerinden oluşmaktadır.

Etrafı denizlerle çevrili olan ya da denize kıyısı bulunan memleketlerin hiç şüphesiz tarih sahnesindeki rolleri, insanlık tarihinin seyrini değiştirdiği ölçüde ehemmiyet arz etmiştir. İnsanoğlu, denizin sağladığı ulaşım imkânından ve içinde barındırdığı nimetlerden yüzyıllarca yararlanmış, ancak zamanla bu durum kaçınılmaz olarak milletlerin kendi aralarındaki üstünlük yarışına dönüşmüştür.

Yazarın önsözde belirttiği üzere, Haçlı Seferleri'ne duyulan ilgiden doğan, Akdeniz'deki deniz ticareti ve ticaret hukuku ile ilgili araştırmalarla genişletilen bu çalışma, XI. yy.'dan Haçlı Seferleri'nin sonuna kadar Akdeniz'de ulaşım, gemicilik ve deniz savaşları konularında, sahip olunan coğrafi ve teknolojik imkânların tarihsel bir değerlendirmesidir.

Yazar, bu çalışmanın Ortaçağ Akdeniz dünyasına dair genel bir denizcilik tarihi olmadığını, söz konusu dönemdeki Akdeniz'in bütün tarihini, çatışma ve rekabet içinde bulunan uygarlıkların tüm boyutlarını ihtiva etmediğini belirtmektedir. Bu çalışmada ele alınan temel konu,

* Sakarya Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslâm Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi.

Akdeniz'in hava ve deniz koşullarının insanlık tarihinin gelişimine olan etkisidir. (s. 11-18)

Giriş bölümü, Endülüslü gezgin İbn Cübeyr'in XII. yy.'da Akdeniz'de yaptığı bir seyahat esnasında sahip olduğu gözlemlerin aktarımıyla başlar. Daha sonra Akdeniz'de deniz seferlerinde kullanılan gemilerin teknik özellikleri, denize açılma mevsimleri, sefer süreleri ve izledikleri rotalar hakkında bilgiler verilir. Bütün bunların ardından Akdeniz'in denizcilik tarihi üzerindeki etkisini kavramak için coğrafya ile denizcilik teknolojisi arasındaki güçlü bağın keşfedilmesi gerektiği tezi ortaya atılır. (s. 19-28)

1-Deniz (s. 29-41)

Yazar, Akdeniz'in seyir için sunduğu elverişli koşullardan yılın pek çok ayında faydalandığını, ancak coğrafi ve meteorolojik etmenlerin, gemi tasarımını, yolculukların mevsimlere göre dağılımını ve rotaların seçimini büyük ölçüde etkilediğini kaydeder. Mevcut akıntıların, hâkim rüzgârların ve mevsimlere göre takip edilen rotaların seyrüsefer üzerindeki etkisine dikkat çekerek şekil ve tablolar vasıtasıyla okuyucunun zihninde net bir izlenim oluşturmaya çalışır. Ayrıca akıntı sistemlerinin ve yılın belli mevsimlerindeki hava koşullarının, güneyden kuzeye ve doğudan batıya doğru yapılan yolculuklara müspet yöndeki etkilerine, Akdeniz'in kuzey ve güney kıyı şeritlerinin doğal farklılıklarına değinir.

Akdeniz'in kuzey kıyıları pek çok adadan müteşekkildir. Bu durum, güney kıyılarının aksine, gemilere kötü hava koşullarında sığınak, onarım ve ticaret için pek çok imkân sağlamakta ve doğal yapısının elverişli olması itibarıyla genellikle bu kıyı rotalarının takip edilmesini zorunlu kılmaktadır.

2-Gemiler (s. 42-95)

Yazar, bu bölümü denizci milletlerin hayatında önemli bir yere sahip olan ticaret ve savaş gemileri olmak üzere iki ayrı başlık altında sunmaktadır. Ticaret gemileri kısmı, Erken Ortaçağdan XIII. yy.'ın sonuna ve XIV. yy.'dan XVI. yy.'a kadar gelen iki ayrı başlık altında incelenir. Savaş gemileri konusu herhangi bir ayırıma tabi tutulmadan bir bütün halinde incelenir. Ayrıca söz konusu dönemlerde kullanılan gemi türlerinin şekilleri verilmek suretiyle metnin daha anlaşılır kılınması hedeflenmektedir.

Erken dönem gemiciliğine dair malumat ancak yazılı kaynaklar ve deniz arkeologlarının sunduğu bilgilerle sınırlıdır. VII. yy.'da gemi yapımında meydana gelen yenilikleri anlatan Pryor, bu dönemden XI. yy.'a kadar

Bizans'ın kullandığı gemilerin Akdeniz'in standart gemi özelliğini gösterdiğini kaydeder. Müslümanların da özellikle ilk fetihlerden sonra Bizans gemilerini kullandıklarını ya da bu gemileri örnek aldıklarını dile getirmektedir.

XIII. yy.'dan sonra gemilerin boyutları büyütülerek ve tasarımında yenilikler yapılarak daha fonksiyonel olmasına çalışılmış, ancak yapılan bu değişiklikler orijinal ve köklü yenilikler olmamıştır.

Yazar, ticaret gemileri ile ilgili bahiste, Akdeniz'de yelkenli ve kürekli gemilerin kullanıldığına dair bilgi vermektedir. Erken Ortaçağda kürekli gemiler, yelkenli gemilerin teknik yetersizliğinden dolayı daha avantajlıydı. Çünkü rüzgâra, akıntıya ve gelgite karşı yol almada kullanılabiliyorlardı. Ancak kürekli gemiler de, gerek denizin kabarması sırasında çabuk su almaları gerekse hızlarının yavaş olması sebebiyle seyirleri aksatıyorlardı.

Pryor, coğrafi ve meteorolojik koşullar çerçevesinde, tasarım ve seyir teknikleri konusunda yeniliklerin yapıldığı XIV. yy.'a kadar, Hıristiyan gemilerinin geniş imkânlar sunan kuzeydeki deniz yollarını kullandıklarını, Müslümanların ise Hıristiyanlar ile aralarında bir takım siyâsî ve dînî kaygılara yol açmaktan çekindikleri için güneydeki deniz yollarını tercih ettiklerini ileri sürmektedir.

XIV. ve XVI. yy.'larda geliştirilen yeni tür gemiler, diğer gemi cinslerine göre ihtiyaçları bir nebze karşılayabiliyor olsa da, söz konusu dönemde insanların gereksinimlerine tam olarak cevap verebilecek teknolojik donanım sağlanamamıştı.

Yazar, XIV. yy.'da belli bir süre için Hıristiyan Batının gemilerinin, Bizans ve Müslüman ticaret gemilerinden teknik anlamda daha gelişmiş olduğunu, XIV, XV ve XVI. yy.'larda Osmanlı ticârî gemiciliğinin gelişmesine kadar Akdeniz'de söz sahibi milletin Hıristiyan Batı olduğunu iddia etmektedir.

Ortaçağın sonlarına doğru gemi tiplerindeki yeniliklerle birlikte pusula ve harita kullanımının yaygınlaşması, kıyılardaki belli işaretleri takip ederek seyretme zorunluluğunu kaldırarak karayı görmeden yol almayı kolaylaştırmıştır. Ancak kıyıyı izleyen rotaları takip etmek de, çok çeşitli ticaret olanakları elde etmek, gemileri onarmak, su ve yiyecek temin etmek, korsanlardan kaçabilecek bir sığınak bulmak ve uzun deniz yolculuklarının sıkıcı atmosferinden kurtulmak için önemliydi.

Ortaçağın sonları ile XVI. yy.'da Akdeniz'de yarışan güçlerin silahı, hafif savaş kadirgası olmuştur. Erken dönemden itibaren bu gemi tipi kullanılmış, zamanla köklü değişiklikler geçirmiştir.

Pryor, XIV. yy. öncesinde Müslüman savaş gemilerine ait görsel kaynağın bulunmadığını söylemektedir. Ancak Müslümanların Bizanslılardan gemi yapım tekniklerini öğrenerek teknik anlamda onlardan çok da geri kalmadıklarını tarihçilerin kabul ettiği genel bir görüş olarak dile getirmektedir.

XVI. yy.'da Müslümanların kullandığı kadirga tipi, Hıristiyan kadirgasına oranla biraz daha küçük, suya daha yakın, yelkenlisi daha hızlı, kürekli daha yavaş idi. Bu dönemde kürekçi olarak köle ve mahkûmların kullanılmasına kadar bütün Ortaçağ boyunca kürekçiler Batıda gönüllülerden, Müslümanlarda genellikle alt sınıf askerlerden, Bizans'ta da hâkimiyeti altındaki bölgelerde yaşayan ve yasal yükümlülükleri olan kimselerden oluşmaktaydı.

Yazar, söz konusu dönemde gerek kürekli savaş gemilerinin, gerekse kürekli ve yelkenli ticaret gemilerinin belli tiplerinin teknik özelliklerini ve yeterliliklerini incelemektedir.

3-Sevrişer: Rotalar ve İçerdikleri Koşullar (s. 96-108)

Meteorolojik etkenlere bağlı olarak, tarih boyunca tecrübeler neticesinde tespit edilen ve kullanılagelen rotalar, denizci milletlerin sağlıklı ve kazançlı yolculuklar yapabilmeleri için büyük öneme sahiptir.

Yazar, XVI. yy.'a kadar, meteorolojik olaylardan kaynaklanan fırtına ve tehlikeli hava koşullarının deniz yolculuğunu riske sokabileceğinden endişe edilmesi sebebiyle, ticaret gemilerinin kış aylarında denize açılmaktan kaçındıklarını söylemektedir. Bununla birlikte XIV. ve XV. yy.'larda pusula kullanımının yaygınlaşması ve gemi tasarımındaki teknik gelişmelerin kışın denize açılmayı kolaylaştırmasına rağmen, ancak bazı gözü pek ticârî gemi sahiplerinin daha fazla kâr elde edebilmek için kış aylarında sefer yapmaya cesaret edebildiklerinden bahsetmektedir.

Ortaçağın tamamı ve XVI. yy.'daki deniz seferleri, Akdeniz'deki stratejik önemi bulunan bir takım adaları ele geçirmek ya da düşmandan korunmak amacıyla düzenlenmiştir. Bu bakımdan denizdeki mücadelelerin gidişatında, teknoloji ve coğrafya arasındaki bağın ne derece önemli olduğu bir kez daha vurgulanması gereken bir husustur.

4-Dokuzuncu ve Onuncu Yüzyıllar: İslam, Bizans ve Batı (s. 109-117)

Müslümanların Akdeniz'deki mevcûdiyeti, VII. yy.'da Kıbrıs'ı ele geçirmeleriyle gerçekleşmiştir. Bunu takip eden yıllarda Bizans'a karşı deniz saldırıları devam ettirilerek IX. ve X. yy.'larda ciddi tehditler oluşturulmaya başlanmıştır. Müslümanların bu şekilde ana rotalar üzerinde kurduğu hâkimiyet, Hıristiyan dünyasını önemli ölçüde sarsmıştır. Bu bağlamda yazar, söz konusu dönemle ilgili Müslüman tarihçilerin, İslâm'ın, Hıristiyan âlemi üzerinde büyük başarılar elde ettiğine dair yazmış oldukları yazıları abartılı bulduğunu ifade etmektedir.

Pryor önce, Müslüman donanmaların faaliyetlerini; korsanlık yapmak, cihat amacı güderek ganimet ve köle elde edebilmek için kıyılara ve adalara akınlar düzenlemek, işgaller gerçekleştirmek olarak açıklamaktadır. Ancak daha sonra, İslâm'ın sınırlarını genişletmeyi amaç edinen Müslümanların, korsanlığın ötesinde cihat yaptıklarına dikkat çekmektedir.

Müslüman gemilerinin IX. ve X. yy.'larda Akdeniz'deki hâkimiyeti XI. ve XIII. yy.'larda yavaş yavaş güneye doğru gerilemeye başlamıştır. Müslümanların kuzeydeki kayıplarının sebebi, Hıristiyan Batının dinamizmi, diğer taraftan Müslümanların savaşçı fatihlerini ve ekonomik güçlerini yitirmeleri ile açıklanmaktadır.

5-Onikinci ve Onüçüncü Yüzyıllar: Haçlı Devletleri (s. 118-138)

Hıristiyan Batının XI. yy. sonları ile XII. yy. başlarındaki askerî ve ekonomik gücündeki artışın tezâhürü, Suriye ve Filistin topraklarında kurulan Haçlı devletlerinin iki yüzyıl boyunca varlıklarını koruyabilmeleridir. Hıristiyan Batının XII. ve XIII. yy.'larda bu topraklarda varlıklarını hâlâ koruyabilmeleri Hıristiyan dünyasının insan gücü ve mâlî desteğini deniz yolu aracılığıyla sağlaması sebebiyledir.

Birinci Haçlı Seferi esnasında Kudüs'e saldırıldığında, Doğu Akdeniz'de Bizans'a kafa tutacak tek güç Fâtımîler idi. Bunu müteakip Batının çeşitli bölgelerinden gelen haçlı donanmalarının Fâtımîlere uyguladığı yoğun baskı, XII. yy.'da Fâtımîlerin denizdeki gücünü büyük ölçüde kırmıştır.

Pryor, XII. yy.'da Fâtımî donanmasının çökmesinden sonra Selâhaddin Eyyûbî'nin oluşturduğu donanmanın tek başarısının, Haçlı devletlerine ait bazı ticaret gemilerini ele geçirmek olduğunu kaydetmektedir. Ayrıca Müslümanların haçlı devletlerine karşı denizde pek başarılı olamadıklarını, sağladıkları ezici üstünlüğün kara ile sınırlı kaldığının altını çizmektedir.

6-Deniz Ulaşımı ve Korsanlık (s.139-163)

XI. yy.'dan XV. yy.'a kadar, Müslüman ticaret gemileri Akdeniz'deki üstünlüklerini yavaş yavaş yitirmeye başlamış, bu zaman diliminde Hıristiyan Batının ticaret gemilerinde büyük çapta artış olmuştur.

Pryor, Ortaçağ boyunca ve XVI. yy.'da Bizans'ın ve Müslüman dünyanın deniz ticaretinde faaliyet göstermelerine rağmen, Hıristiyan Batının XII. yy.'dan başlayarak Akdeniz ticaretinde yavaş yavaş üstünlük sağladığını, korsanlığın ise bu dönemde Akdeniz'in dört bir yanına yayıldığını belirtmektedir. Yazara göre, bu tür eylemlere katılmayan hiçbir millet yoktu. Korsanlık, deniz ulaşımında yolcuların endişelerine neden oluyordu. Bir Hıristiyan Müslüman'ı yağmalamaktan ya da bir Müslüman Hıristiyan'ı yağmalamaktan keyif alıyordu. Korsanlığın başlıca hedefi ise köle elde etmektir. Dindaşların dahi köle olarak satılmasına çok sık rastlanabiliyordu.

Yazar, Ortaçağda Hıristiyan Batının üstün duruma geçmesini Müslümanların denizdeki gerilemesine, İslam dünyasının parçalanmışlığına ve batı gemiciliğinin teknolojik üstünlüğüne bağlamaktadır.

7-Türkler (s. 164-186)

Bu bölümde, Haçlı Seferlerinden sonra Hıristiyanlığın Doğu Akdeniz'deki ezici üstünlüğüne XIII. yy.'da son verildiği, Türklerin Akdeniz kıyılarını ele geçirmesiyle Türk gemileri ve gemiciliğinden söz edilmeye başlandığı, XIII. yy.'ın sonlarından itibaren Türk korsanlarının da tarih sahnesindeki yerini aldıkları öne sürülmektedir.

Türkler, Akdeniz sularıyla ilk olarak Selçuklular zamanında tanıştı. Daha önce denize dair herhangi bir tecrübeleri yoktu. XIII. yy.'da Selçukluların yerini alan gazi beylikleri Akdeniz'de varlıklarından söz ettirmeye başladılar. Yazar, XIV. yy.'da Batının ve Bizans'ın karşılaştığı bu engeli, gazi beyliklerinin değil, Osmanlı'nın gölgesinde kazandıkları başarı olarak açıklamakta, asıl amaçlarının ise şan, şöhret elde etmek, zenginleşmek ve devletlerini geliştirmek olduğunu ileri sürmektedir.

Kuzey Akdeniz kıyılarının Türklerin eline geçmesi Batı egemenliğine karşı oluşturulan doğrudan bir tehdit anlamına geliyordu. Yazar, Batı egemenliğine karşı oluşturulan bu tehdidin bir takım nedenlerden dolayı XIV. yy.'da Türkler tarafından tam olarak gerçekleştirilemediğine ve Osmanlı'nın XV. yy.'da bazı devletlere kendi topraklarında ticaret yapabilmeleri için imtiyazlar vererek Batı ile ticarî alış-veriş sağlamaya çalıştığına değinmektedir. Ancak bu dönemde Osmanlı'nın gücünü hâlâ

koruyabilmesi, deniz savaşları konusunda başarılı olamasa da, stratejik önemi bulunan bazı adalara sahip olmasıyla açıklanmaktadır.

XVI. yy.'da ise Osmanlı, denizciliğini geliştirerek amaçlarını gerçekleştirmiş, Hıristiyan güçleri Osmanlı'dan izin almadan Akdeniz'de sefer edemez hale gelmiştir.

8-Sonsöz; Berberî Korsanları (s. 187-189)

Yazar bu bölümde, Ortaçağın sonlarında Kuzey Afrikalı Müslüman devletlerin daha çok barış yanlısı olduklarını ve asıl hedeflerinin Hıristiyan gemilerinin toplandığı bazı limanları ele geçirmek olduğunu belirtmektedir. Ayrıca XIV. ve XV. yy.'larda Hıristiyanların Batı Akdeniz deniz ulaşımı için tehdit oluşturduğuna, XVI. yy.'da Kuzey Afrika korsanlarının Osmanlı egemenliğindeki devletlerde beylikler kurduğuna değinmektedir.

9-Sonuç (s.190-192)

Pryor, teknolojinin hangi çağda, hangi toplumda olursa olsun insanların ihtiyaçlarını gidermek için sarf ettiği çabanın ötesine geçemediği ve hiçbir zaman insanların istediği kolaylığı sağlayabilecek kadar mükemmelliğe ulaşamadığı görüşündedir. Çalışmasında VII. yy.'dan XVI. yy.'a kadar Akdeniz'de deniz teknolojisi alanında meydana gelen gelişmeleri ortaya koyan yazar, başarılı bir sefer için meteorolojik olguların da hesaba katılması gerektiği hususunu önemle vurgulamaktadır.

Söz konusu çalışmanın, ele alınan dönem ve coğrafyada rekabet ve çatışma içinde geçen mücadelede baş rolü paylaşan İslâm ve Hıristiyan uygarlıklarının tarihinin anlaşılmasında önemli bir katkı sağlayacağı muhakkaktır. Konunun incelenmesinde gerek İslâm gerekse Hıristiyan kaynakların kullanılması, objektif bir sunum ve değerlendirmeyi zorunlu kılmıştır. Bununla birlikte yazarın zaman zaman Türkler ve Müslümanlarla ilgili bir takım ön yargılı yaklaşımları dikkatleri çekmekte ise de; çalışma, olaylara "Tarihte öteki" perspektifinden bakmamıza imkân sağlamaktadır.