

Doğan Mert Demir

*Akdeniz Üniversitesi Ortaçağ Tarihi Doktora Öğrencisi

1- Hocam, isterseniz ilk olarak Salâhaddîn Eyyûbî'yi tanımakla başlayalım. Salâhaddîn nasıl bir dünyaya gözlerini açtı ve nasıl bir aileye mensuptu?

Salâhaddîn, Doğu Akdeniz tarihindeki özel bir dönemde gözlerini dünyaya açtı: Haçlılar Çağı. Bu döneme Haçlılar Çağı demeyi abartılı bulmuyorum zira Doğu Akdeniz'in ilgili döneminde en baskın konu her açıdan Haçlılar. Öncelikle Haçlıların "kutsal topraklar" ya da "outremer" olarak nitelendirdikleri bu coğrafyaya gelme sebeplerine göz atmamız gerekiyor. Bu seferler genel tarih anlatısında ekseriyetle Celermont Konsili ile bağdaştırılır. Ancak Avrupa için Clermont bir başlangıçtan öte sonuçtur.

Kudüs'e uzanan bir sefer hayali başta papalık olmak üzere birçok Avrupa devletinin uzun süreli bir hayalidir. Örneğin VII. Gregorius, Toskana düşesi Mathilde'ye bir mektup yazarak "denizaşırı" ülkelerdeki Hristiyanlara yardım götürme planlarından bahseder. Tek örnek bu da değil. Ancak papalığın bu uzun vadeli planını hayata geçiren II. Urbanus olmuştur. Onun konsildeki konuşmasını kesin olarak bilmiyoruz. Bazı katılımcıların aktarımları olsa dahi bunlar hem yazarların hem de yazılan dönemlerin siyasal motivasyonlarıyla süsleniyor. Ancak papalıktan çeşitli kontluklara konsilin içeriğine dair gönderilen mektuplar var. Aslında bunlar da bir nevi Haçlı çağrısı niteliğinde. Burada topyekün bir sefer oluşturmak için kullanılan argümanlar neredeyse her zaman "Doğulu barbarların burada bulunan kiliseleri yakıp yıktığı" üzerine. Burada papalığın Doğulu barbarlar olarak andığı esas grup Türkler olsa gerek. Zira Türk fetihlerinin, Doğu Hristiyanlık sahasına ulaşmasıyla beraber siyasal durum değişmiş, 1073 senesinde Atsız'ın Kudüs'ü fethiyle beraber yepyeni bir dönem başlamıştı.

Atsız elbette burayı Hristiyanlardan almamıştı, ancak Kudüs'ün Türk hakimiyetine girmesi yerel Hristiyanların hafızasına farklı bir şekilde işlemiştir. Zira hem papalığın mektuplarından, hem de burada yazılan kaynaklardan rahatlıkla anlıyoruz ki Türk dönemi politikaları, Fâtımî döneminden farklı gelişmiştir. İşte Celermont böyle bir motivasyon üzerine toplandı ve burada kabul edilen ilkeler sonucu kurulan ordular, İstanbul üzerinden Torosları, el-Nuseyriye ve Nur dağlarını aşarak Urfa'dan Antakya'ya ve Kudüs'e uzanan topraklarda kendi devletlerini kurdular. Burada sadece yeni devletler değil, aynı zamanda Avrupa modeline dayalı yeni bir hukuk sistemi, yeni bir devlet yönetim mekanizması da kuruldu. İşte Salâhaddîn Eyyûbî tüm bu gelişmelerin ortasında Haçlıların bu topraklara hâkim olmasından henüz 50 sene dahi geçmemişken Tekrit kentinde dünyaya geldi.

Salâhaddîn'in ailevi kökenlerine dair elimizde çok derin bir soy ağacı yok. Her ne kadar bazı soy ağaçları onu Emevî halifesi Mervan ile akraba göstermeye çalışsa da bunlar tamamıyla marjinal ve gelenek üretmeye yönelik iddialar. Kaynakların bize sunduğu en önemli bilgi onun 1120'li yıllarda Tekrit kentine vali olarak atanan Şadî'nin oğullarından Necmeddîn Eyyûb'un çocuğu olduğudur. Ancak ailenin kariyeri Salâhaddîn'in doğumundan sonra Tekrit'de devam etmemiştir. Şadî'nin ölümüne müteakiben Tekrit idaresi Necmeddîn Eyyûb'a geçmiş olsa da Eyyûb'un kardeşi Eseddüddîn Şirkuh karıştığı bir olay sırasında şehrin iktidarının sahibi Bihruz'un bir adamını öldürünce aile şehri terk etmek zorunda kalırlar. Ancak burada aslında onların yükselişinin kapısı da açılmış olur. Zira bu olay sonucunda aile

Zengî tarafından himaye edilir ve asıl yükselişleri böylelikle başlar. Zira Salâhaddîn dahil ailenin tüm üyeleri bu sırada kritik görevler üstlenmişlerdir. Salâhaddîn'in böyle bir dünyaya gözlerini açıp tüm bu Haçlı-İslâm mücadelelerinin ortasında büyüdüğünü gayet iyi biliyoruz. Zengî himayesinde olması da onun dünya tahayyüle elbette birçok şey katmış olmalı.



Salâhaddîn Eyyûbî'nin 12. Yüzyıl Sonlarında Yapılmış Hayali Çizimi

2- Hıristiyanlar Kudüs'ü ele geçirdiklerinde burada büyük bir katliam yapmışlardı. Salâhaddîn Eyyûbî ele geçirdiğindeyse daha ılımlı bir politika izledi. Bir intikam alma yoluna gitmedi. Haçlı ordularının hatırı sayılır bir kısmının belli bir disipline tâbi profesyonel askerler olmadığını ve motivasyonlarındaki baskın unsurun da din olmadığını düşünürsek, bu iki farklı “fetih” tarzını nasıl yorumlayabiliriz?

Aslında Haçlılarının esas motivasyonlarının din olup olmadığı Avrupa akademisinde yeniden gündeme gelmiş bir konu. Seferlere katılan liderlerin ne kadarının geri döndüğü ve ne kadarının gitmeden önce mallarını güvenceye aldığına dair kayıtlar üzerinden yeni yorumlar yapılıyor. Ancak motivasyon her ne olursa olsun belli bir miktarda Haçlı liderleri buradaki toprakları kendi dinî emanetleri addederek kalmayı yeğlediler. Salâhaddîn'in Kudüs fethi konusunda kaynaklar muhtelif. Bu kaynaklar arasında özellikle İmadeddîn, Kudüs önlerindeki pazarlığı ayrıntılı anlatır. Salâhaddîn ilk başta Kudüs'e fetih yoluyla girmek istediğini ve Franklar 88 sene önce Kudüs'e nasıl girdilerse aynı şekilde gireceğini söyler ancak İbelin hakimi Balian ile yaptıkları görüşmeler sonrasında şehri barış yoluyla almaya karar verir.

Şehri ele geçirdiğinde ise birçok esir ele geçirmiş olmasına rağmen bunların çok büyük bir kısmını kendi ve yakınlarının zekâtı niyetine bağışlar. Buradaki barışçıl motivasyonun aslında Haçlı-İslâm dünyasındaki naif ilişkilere bağışlayabiliriz. Her şeyden önce Salâhaddîn'in Haçlılar üzerine yürüttüğü cihat henüz bitmemişti ve bu naif ilişkiler vasıtasıyla ilerleyen süreçte taraftar bulmayı amaçlıyordu. Öte taraftan üstlendiği “kutsal savaş” misyonu onun keyfe keder hareket etmesini de önlüyordu. Üzerinde hilafetten tutun

diğer İslâm devletlerine kadar yoğun bir kamuoyu baskısı bulunmaktaydı. Esasen onu Kudüs konusunda acele ettiren sebeplerden biri de bu baskıydı.



Chronica Majora'a göre Hittin'de Salâhaddîn Eyyûbî ve Guy de Lusignan'ın Çarpışması

3- Salâhaddîn Eyyubî hakkında yapılmış çalışmalar umumiyetle karadaki faaliyetleri ile alakalı. Deniz ise daha ikinci planda kalmış gözüküyor. “Salahaddin'in Gemileri” adlı çalışmanızla bu kısmın aydınlatılması adına literatüre mühim bir eser bıraktınız. Sizi bu yönde çalışmaya iten şey neydi?

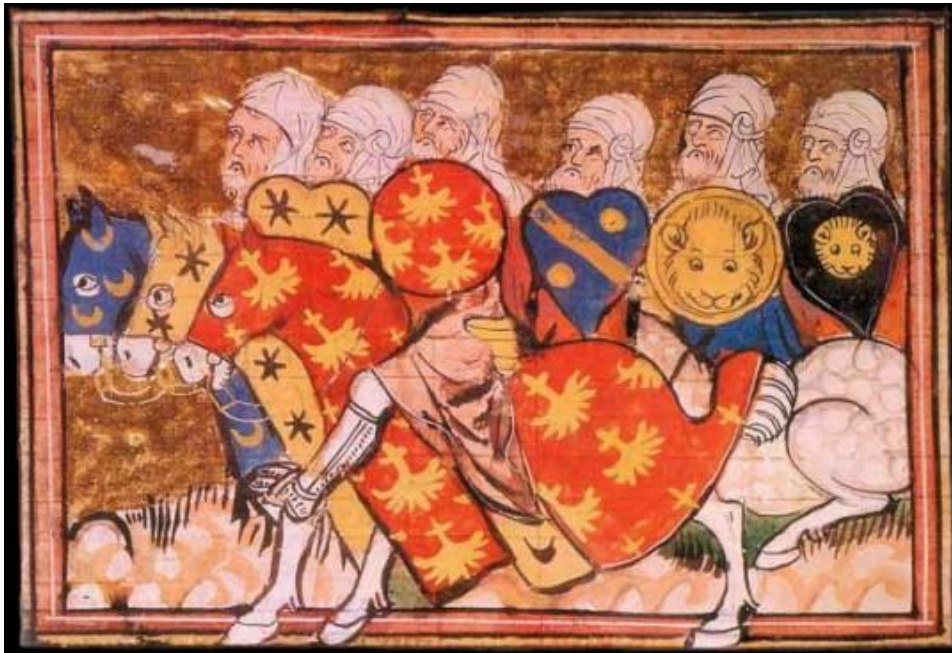
Öncelikle Salâhaddîn'i mitleştiren unsurları görmemiz gerek burada. O Hittin'in boynuzlarının muzafferi ve her şeyden öte Kudüs'ün fatihi. Esas adı Yusuf b. Eyyûb, İslâm dünyası onu Salâhaddîn adıyla tanıyor, öte yandan bu adın bozulmuş bir formu olan Saladin ise Avrupa'da bambaşka bir mitoloji üretmiş. Bu mitleştirme günümüze değin süregelen birçok şehir efsanesini doğuruyor. Bu efsaneler sadece Salâhaddîn'in hayatıyla sınırlı değil. Örnek vermek gerekirse I. Dünya Savaşı sırasında bir İngiliz generalinin Salâhaddîn'in mezarını tekmeleyip “kalk Salâhaddîn, biz geri geldik” dediği gibi gerçek dışı mitler de üretilmiştir. Yani Salâhaddîn gerek İslâm, gerekse Avrupa toplumu için farklı minvalerde mitleşmiş bir karakter.

Öte yandan bu mitleştirmenin içerisinde Salâhaddîn'in denizlerdeki rolü yok. Konuya ilk olarak “Akdeniz medeniyeti” açısından bakmamız gerekiyor. Zira Akdeniz bir su kütesinden çok daha fazlası. Bir medeniyet, bir yol ve bir toplumsal iletişim biçimi. Akdeniz'e böyle bakınca ve Salâhaddîn'in hâkim olduğu toprak bütününü incelediğimizde Akdeniz medeniyetinin bir parçası olduğunu görebiliriz. Zira Akdeniz, hinterlandından bağımsız düşünülemez ve bu hinterlant bazı dönemlerde Suriye içlerine kadar kendisini gösterir. İşte bu noktada mekân olgusu ile karşılaşıyoruz.

Salâhaddîn, Akdeniz medeniyetinin mekâna miras bıraktığı birçok hususu devraldı. Bunlardan biri de denizciliktir. Salâhaddîn'in iktidarının Mısır merkezli olduğunu göz önünde bulundurursak alınan mirasın da bu minvalde “denizci” olduğunu söyleyememiz gerekir. Ancak biraz evvel bahsettiğimiz üzere onun Kudüs fatihi oluşu ve Haçlılar üzerinde yarattığı tahribat Salâhaddîn imajını bambaşka şekilde geliştirmiş.

Benim Salâhaddîn devri denizciliğine adım atmamı sağlayan husus aslında Salâhaddîn'den ziyade denizcilik motivasyonum oldu. İslâm denizciliği çalışma niyetiyle girdiğim bu yolda Salâhaddîn dönemine dair dünya literatüründe neredeyse hiçbir müstakil çalışmanın olmadığını gördüm. Yapılan 1-2 çalışma olmasına rağmen kapsamları oldukça dardı. Ancak Salâhaddîn devri deniz kuvvetleri bu kadar dar kapsamda anlaşılacak bir mesele. Beni motive eden ilk unsur buydu. İkinci olarak Haçlı-İslâm mücadeleleri tarihinde de genel bir odak ekseni problemi olduğunu fark ettim: Deniz savaşları.

Evet birçok tarihçi Outremer sahillerinin Haçlılar tarafından deniz gücüyle ele geçirildiğinden bahsediyor, ancak burada deniz gücünün ne kadar kritik olduğu her defasında atlanıyor. Bu çalışmayla ortaya koymaya çalıştığımız bir diğer husus da işte tam olarak bu. Haçlı-İslâm mücadelelerini anlamak istiyorsak, denizde, sahil muhafazada yaşanan gelişmeleri tam olarak anlamak ve bunun mekânla ilişkisini gözler önüne sermek durumundayız. İşte metnin oluşumunda esas motivasyon bunlar.



14. Yüzyılda Bir Fransız El Yazmasında Resmedilmiş, Salâhaddîn'in Birlikleri

4- Kitabınızda Eyyûbî deniciliğinin Tolunoğulları, İhşidîler ve Fâtımîlerin mirası olduğunu, Fâtımîler kadar olmasa da Eyyûbîlerin de denizciliğinin kurumsal bir yapısı olduğunu belirtiyorsunuz. Denizciliğin bu kadar erken bir tarihte kurumsal bir hüviyetinin olması alışlageldik bir durum muydu? Bu dönem insanların denize ve denizciliğe bakışı ne şekildeydi?

Benim anlayışıma göre denizcilik bir süreç meselesi. Denizciliği hiçbir devletin, milletin ya da dinin tekil mirasına bağlayamam. Bu aslında tüm bilim dalları için geçerli. Denizcilik de aslında bir bilim türü. Bir geminin yapımından onun seyr-ü sefer edebilmesine kadar çeşitli merhaleler var. Kitapta tam da bu yüzden çok kısa bir denizcilik tarihi özeti var. Bu özet Nil'de ilk gemilerin ortaya çıkmasından Salâhaddîn devrine kadar geliyor. Bu özetin de vermemin sebebi, denizcilik mirasının asıl aktarıcısı olarak mekânı görmem. Mekân bize göremediğimiz çok şeyi söylüyor. İşte bu sebeple bu mirasın diğer aktarıcıları olan Tolunoğulları, İhşidîler ve Fâtımîlerden de bahsettik.

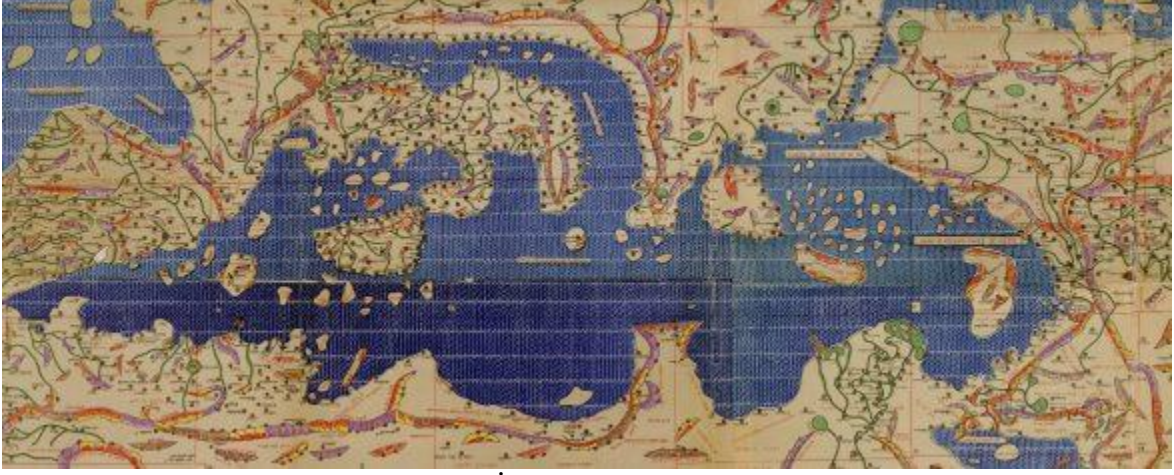
Denizciliğin kurumsallaşma meselesine değinecek olursak, bunun modern manada bir kurum olduğu iddiasında elbette bulunamayız. Ancak işlemekte olan sistem ortaçağ tipi devletler için oldukça kurumsal. Her şeyden öte Mısır'da gemi yapımına uygun ağaçların bulunduğu ormanlar devletleştiriliyor ve buradaki tüm ağaçların donanma inşaatı için kullanılması sağlanıyor. Öte yandan sadece Mısır'daki hammadde ile sağlıklı bir donanmanın inşaatının zor olduğu bilindiğinden İtalyan Şehir Devletleri ile hammadde anlaşmaları yapıyor.

Burada aslında bir tezat varmış gibi görülebilir. Zira “kutsal savaşta” birbirleri ile zıt yönlerde bulunan devletler konu ticaret olunca anlaşma yapmaktan çekinmiyorlar. Papalık bu konuda İtalyan Şehir Devletleri'ne çeşitli tehditlerde bulunsa da bu anlaşmalar belli aralıklarla yenileniyor. Elbette burada çift taraflı bir ihtiyaç durumu var. Her şeyden öte İtalyan Devletleri ellerindeki ihtiyaç fazlası hammaddeyi pazara sokmuş oluyorlar, ayrıca bu anlaşmalarda İtalyanlara özellikle İskenderiye'de büyük ticaret serbestliği tanınıyor. Gümrük bedelleri düşürülüyor, hatta bazen tamamen kaldırılıyor, ticaret merkezleri ve hamamlar kuruluyor. Eyyübîler ise donanma ihtiyaçlarını karşılayacak olan demir, kereste ve zift ihtiyaçlarını karşılıyorlar. Gemi üretiminde birçok hammaddeye ihtiyaç duyulsa da esas gerekenler zaten bunlar. Tüm bu aşamaları üst bir noktadan düzenleyen esas kurum ise Divanü'l Ustul. Bu, İslâm tarihinde denizcilik özelinde karşılaştığımız ilk divan. Daha öncesinde de oldukça kurumsal denizcilik faaliyetleri olsa da sadece bu işe adanmış bir kurumla karşılaşmıyoruz. Daha çok genel harp divanlarının altında işlem görüyor denizcilik. Ama Eyyübîler devrinde tamamen müstakil bir kurum halini alıyor. Bu yüzden ciddi bir kurumsallaşmadan bahsedebiliriz.

5- 12. yüzyılda Akdeniz'de canlı bir deniz trafiği var mıydı? Akdeniz devletleri için donanma gücü ne ifade ediyordu?

Öncelikle deniz trafiği olgusunu iki temel ihtiyaç doğrultusunda incelememiz gerekiyor. Bunlardan bir tanesi ticaret. 12. yüzyılda ticaret ağlarının gayet güçlü olduğunu biliyoruz. Her şeyden öte harp ticareti var, bu meseleye yukarıda değindik. Ancak ticaret sadece harp üzerine kurulu değil elbette. Hint Okyanusu'ndan, Akdeniz'e uzanan bir deniz ticaret hattı olduğunu gayet iyi biliyoruz. Hatta Eyyübîlerin “şini” adını verdikleri gemilerle Hint Okyanusu'nda ticaret gemileri için güvenlik hizmeti yaptıklarını biliyoruz. Hatta bu hususta alınan vergiye de “şiniler vergisi” adı veriliyor. Akdeniz'de bu minvalde bir vergi yok. Ancak ticaret, tüm savaşlara rağmen akmaya devam ediyor. Burada deniz ticaretinin bu kadar canlı olmasının temel sebebi Suriye ve Mısır deniz hattında İtalyanlara verilen ticari haklar. Yukarıda Mısır'a verilen haklardan da kısaca bahsettik.

Öte yandan Suriye'de çok daha özerk haklara sahiptiler. Zira Haçlılar, Suriye topraklarını ele geçirmeye başladıklarında deniz hattını ele geçirmeksizin bölgede kalıcı olamayacaklarını biliyorlardı. İşte tam bu yüzden kıyı hattını ele geçirebilmek için İtalyan şehir devletlerinden yardım talebinde bulundular. Bu talepler elbette belli karşılıklarla yapılıyordu ve ele geçirmeye yardım ettikleri tüm sahil kentlerinde yer yer özerkliğe varan ticari haklar elde ettiler. Bu durum Akdeniz'in doğu sahillerindeki ticareti canlandırdığı gibi batı sahillerinde de piyasayı dönüştürdü. Elbette bu ticaret sadece Müslümanlar ile Avrupalılar arasında değildi, Bizans da bu ticarete önemli söz hakkına sahipti. Tüm bunların ışığında ticari deniz taşımacılığının 12. yüzyılda aktif bir şekilde yapıldığını görebiliriz. Hatta bu durum 13. yüzyıla gelindiğinde daha da canlanacak, zira Memlûklerin ticarete Eyyübîlere oranla çok yönlü olduğunu söyleyebiliriz.



12. Yüzyıl Coğrafyacısı ve Kartografi İdrisî'ye Göre Akdeniz Havzası

12. yüzyılın ikinci bir deniz hareketi savaşlar. 12. yüzyıl Doğu Akdeniz için tam bir savaş dönemi. Birçok güç odağı ve devletin bu savaşlarda rol aldığını biliyoruz. Ortada beynelmilel bir savaş var. Bu savaşlar sadece “dinler” arasında da cereyan etmiyor. Zira yer yer Haçlıların kendi aralarında ya da Müslümanların aralarında savaşlar gerçekleşiyor. Öte yandan bazen kendi çıkarını düşünen liderler karşı tarafa destek verebiliyor. İşte bu savaş ortamında deniz trafiği de canlanmıştır. Özellikle 3. Haçlı seferi sırasında Avrupa'nın tüm devletleri gemilerini Akkâ önlerine topladılar. Akkâ önlerinde toplanan gemilerin sayısını tahmin etmek zor, ancak Avrupa'nın en güneyinden en kuzeyine kadar birçok devletin ve kontluğun donanmalarını Akkâ önlerine yığdığını biliyoruz. Hatta İmadeddîn, Frank gemilerini denizin üzerine kapatılmış bir peçeye benzetir. Elbette burada abartı unsurları var. Ancak görünen o ki 3. Haçlı Seferi Avrupa'dan Doğu Akdeniz'e tahayyülü güç bir deniz hareketliliği getirmiştir. Bu güçler sefer boyunca belli aralıklarla gelmeye devam etmiştir.

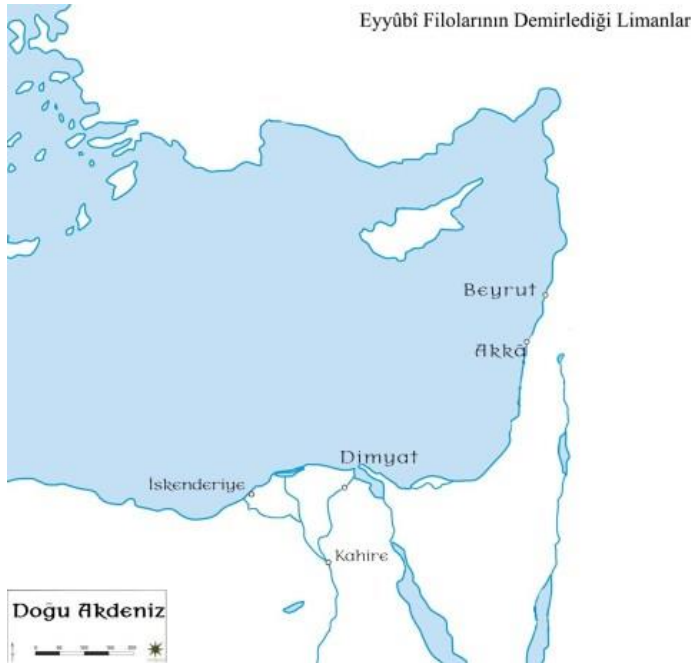
“Akdeniz Devletleri” ifadesine gelirse bu aslında bizim ürettiğimiz bir kavram. Dönemin devletleri kendilerini bir denizin devleti olarak nitelendirmesi pek rastlanılan bir durum değil. Belki bu konuda tek istisnanın Bizans olduğunu söyleyebiliriz. O da bu nitelemeyi doğrudan yapmıyor. Ancak Akdeniz için “iç deniz” ve “bizim deniz” gibi nitelendirmeler kullanıyor. Aslında bu nitelendirmeler Greklerin antik dönemden beri gelen Akdeniz tahayyülü üzerine kuruludur. Bu ifade şekli İslâm dünyasına kadar yayılmıştır. Zira biz 15. yüzyıla kadar bazı Müslüman müerrihlerin Akdeniz'den “Rum Denizi” diye söz ettiklerini biliyoruz. Fakat şu var ki bir devlet kendisini Akdeniz'e ait atfetsin ya da atfetmesin eğer Akdeniz hinterlandının bir parçasıyla mekân onu bir şekilde denizciliğe eklemiyor. Bu büyük oranda değişmez. Aslında Eyyübîler bu durum için gerçekten ideal bir örnek. Zira Eyyübî ailesinin ortaya çıkışına ve Salâhaddîn'in iktidar macerasına bakınca denizcilik ile hiçbir bağı olmayan bu adamın Mısır mirasına sahip olduğunda doğal olarak denizciliğe eklemeliğini görüyoruz. Burada aslında denizci olan her zaman devletler değil, ama mekân bir şekilde dönüştürüyor.

6- Salâhaddîn Eyyübî hakim olduğu coğrafyada varlığını koruyabilmesi ve kuvvetlendirebilmesi için deniz gücünün ne kadar mühim bir rol oynadığının farkında olan bir kumandan. Bu çerçevede ne gibi adımlar attı?

Mısır'a Eyyübî ailesinden ilk sahip olan kişi Salâhaddîn değil, amcası Şirküh. Şirküh, İbn Haldun'un İber adlı eserindeki rivayete göre ölüm döşegindeyken Mısır yönetimi için Salâhaddîn'e iki öğüt verir. Bunlardan birincisi surların bakımlarını ihmal etmemesi, ikincisi

ise denizcilik faaliyetleri. Bu vasiyetin gerçekliği elbette tartışılabilir. Ancak bu bilgi gerçek olsun ya da olmasın böyle bir vasiyetle Salâhaddîn'in denizciliğe verdiği değer bir dayanak bulur. Gerçekten de Salâhaddîn yönetimi ele geçirdikten çok kısa bir süre sonra denizcilik meseleleri ile ilgilenmeye başlar ve kurulan yeni filoları denetler. Öte yandan yukarıda da sözünü ettiğimiz denizcilik divanını kurar. Eyyûbî dönemi kaynaklarının zengin olduğunu söyleyebilirim. Bu doğrultuda biz bazı dönemlerde Eyyûbî filolarının kaç gemiden oluştuğunu dahi biliyoruz. Yani Salâhaddîn'in ilk amacının gemi üretimi ve bu gemilerin işleyişini sağlayacak bir kurum olduğunu söyleyebilirim.

Öte yandan sahil güvenlik de burada önemli bir mesele. Bu doğrultuda Mısır'da Eyyûbî dönemine tarihlenen birçok sahil gözetleme kulesi olduğundan haberdarız. Tabii ki denizcilik sadece bir şeyler inşa etmekten ibaret değil. Örneğin personel yetiştirmek bu aşamada önemli bir adım. Ancak ilgili dönemde bu konuda çok başarılı olduğu söylenemez. Zira Sûr kuşatması konusunda guzat adı verilen deniz personelinin oldukça acemi olduğu görülüyor. Tabii ki bu demek değil ki hiç başarılı personel yoktu. Aksine, donanmanın başındaki Hüsameddin Lü'lü'nün oldukça başarılı bir denizci olduğunu ve Akkâ önlerindeki Hristiyan donanmalarını senelerce oyaladığını ve hatta yer yer muharebelerde yendiğini biliyoruz. Yine bu durum savaşın sonucunu değiştirmede. Kısacası Salâhaddîn döneminde yapılması gereken bazı hususlar yerine getirilirken, bazı hususların göz ardı edildiğini söyleyebiliriz.



Salâhaddîn Devrinde Eyyûbî Filolarının Demirlediği Limanlar

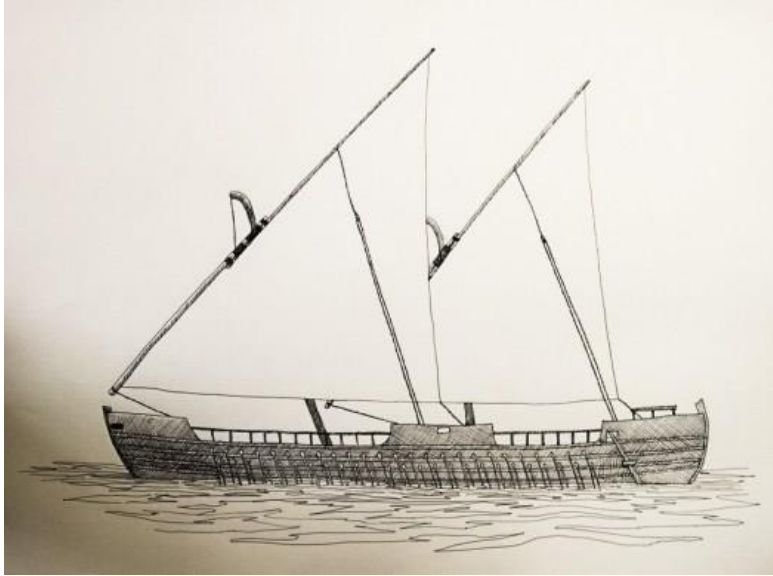
7- Salahaddin'in Gemileri nasıl bir çeşitlilik gösteriyordu? Bu dönemdeki gemilerin savaş gücü, büyüklüğü, hareket kabiliyeti vs. hakkında genel bir çerçeve çizebilir misiniz?

Dönemin kaynaklarından edindiğimiz bilgiler ışığında 10 farklı gemi tipinin devlete mahsus bir şekilde kullanıldığını biliyoruz. Bunlardan aktif bir şekilde savaş gücü olan gemiler “şini” idi. Bunlar yaklaşık 40 metre uzunluğunda ve 300 tona yakın taşıma kapasitesi olan gemilerdi. Bu gemilerin en belirgin özellikleri düşük bordalı olması, üç adet yelken ve 140 adet küreğin bulunmasıydı. Dönemin kaynaklarından bu gemilerin gaga şeklinde pruva

mahmuzlarına sahip olduklarını da biliyoruz. Bu gemiye bazı kaynaklarda “gurab” adı da verilmekteydi.

İkinci bir savaş gücü ise harraka tipi gemilerdi. Bu gemiler dönemin ateş gücünü oluşturan neft püskürtebiliyorlardı. Bu işlemi neffatun adı verilen bir personel üstleniyordu. Bu gemilerin “şini”ye oranla daha nispeten küçük olduğu bilgisine sahibiz. Diğer bir savaş gemisi olan taridalar ise aslında Ortaçağ’da sıklıkla kullanılan bir gemi türüdür. Bir savaşta esas önemli gereksinimlerinden birinin at olduğunu varsayarsak, atların denizden nakliyesinin ne kadar önemli olduğunu fark ederiz. Tarida bu ihtiyacın karşılanması için kullanılan bir gemi türüydü ve altında bulunan ahır sistemi ile atların nakliyesi sağlanmaktaydı. Bu tip gemilerin arkasında muhtemelen bir kapak sistemi vardı ve atlar gemiye doğrudan bu kapaktan biniyorlardı. Bu gemilerin esas sorumluluğu at taşımak olduğundan az sayıda insan bu gemiye biniyordu.

Eyyûbî döneminde kullanılan en büyük gemi tipinin “butsa” adını taşıdığını biliyoruz. Bu gemiler dönemin kaynaklarınca abartılı bir şekilde anlatıldığından tam olarak hakkında bir şey söylemek zor ancak yaklaşık bin kişi taşıdığını tahmin ediyoruz. Yer yer üç katlı olan bu gemilere büyüklerine atıfla kaynaklar “nıfs ed-dünya” yani “yarım dünya” adını vermektedir. Nil’de kullanıldığı bilinen uşari tipi gemiler ise önemli kişilerin nehir üzerinden transfer edilmesini sağlıyordu. Burada taşınan önemli kişi için özel bir kamara ve hatta tuvalet dahi bulunduğu kaynaklarda aktarılmaktadır. Eyyûbî döneminde esas gemiler bunlardı. Bunlar haricindeki gemiler ise çeşitli savaş gereçlerinin taşınmasıyla sorumluydu. Tüm bu gemiler hakkında ayrıntılı bilgi için kitaba müracaat edilebilir.



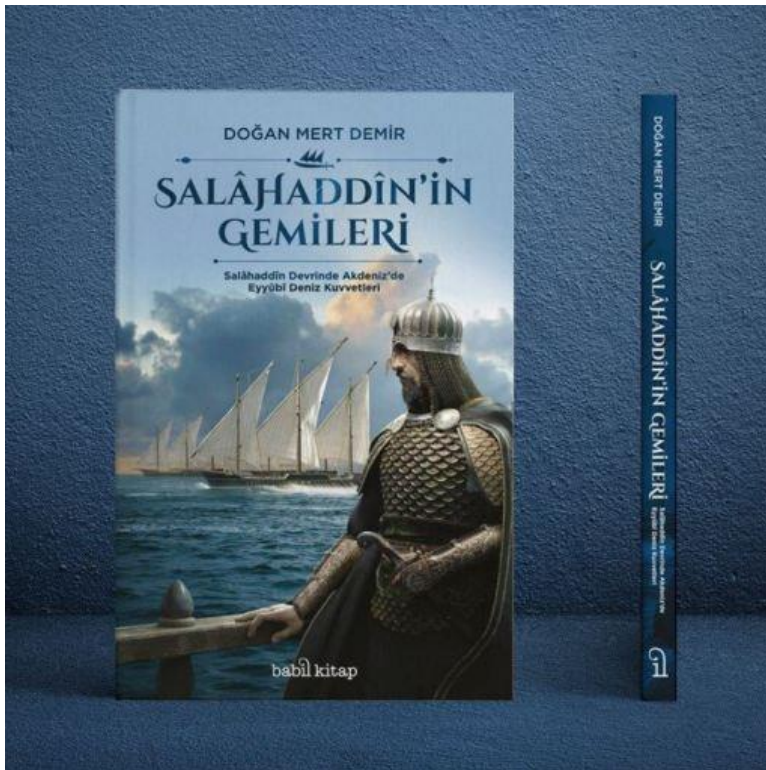
T.M.P. Duggan Tarafından Çizilen Şini Tipi Gemi

8- Kitabınızda 656 tane dipnot bulunuyor. Çok sayıda kaynak taraması yapmış ve geniş bir literatürden yararlanmışsınız. Kitabı yazma sürecinizi bizimle paylaşır mısınız?

Kitabın temel metni 2017 senesinde savunduğum “Salâhaddîn Devrinde Akdeniz’de Eyyûbî Deniz Kuvvetleri” başlıklı teze dayanıyor. Salâhaddîn devri çalışan bir araştırmacı doğal olarak hem kaynak hem de araştırma birçok eserle karşılaşacaktır. Bu durum biraz da Salâhaddîn’in mitik durumundan kaynaklanıyor. Oldukça geniş bir kaynak grubuyla çalışma imkânı buldum. Bu mevcut durumu yer yer kolaylaştıran yer yer ise zorlaştıran bir durum

oldu. Zira bunca kaynağın arasında odağı kaybetmemek ve deniz savaşları hakkında tutarlı bir anlatı sunabilmek en önemli meselelerden biriydi. Bu doğrultuda öncelikle dönemin kaynaklarını tahlil ederken dikkatli olmak gerekti. Öyle ki bazen İslâm tarihi kaynakları bile kendi içlerinde çelişkili bilgiler verirken Bizans ve İslâm kaynakları da işin içine girince konunun muhteviyatı genişledi. Elbette bu aynı zamanda bir avantaj çünkü deniz savaşlarına, gemilere ve tersanelere daha geniş bir perspektifte bakmamı sağladı.

Araştırma eserler ise konuya bambaşka bir perspektif sundu. Türkçe, Arapça, İngilizce ve muhtelif dillerde Salâhaddîn ve dönemi üzerine yazılmış sayısız makale ve kitap bulunuyor. Ancak konuyu denizcilik ile daraltınca bu kaynakların söyledikleri de bir o kadar azalıyor. Bu durumda kütleleşmiş oldukça önemli eserler var. Bunların tek odağı denizcilik olmasa da buradan da birtakım önemli yorumları değerlendirme ve yer yer eleştirme imkânı bulduk. Konu denizcilik olunca Avrupa menşeli tarihçilerin Salâhaddîn'e bakışı aniden değişebiliyor. Tüm bunları kitap içerisinde yer yer eleştirdik. Ancak esasen denize dair bir metin üretmek tüm zorluklara rağmen eğer motivasyon varsa çok da eğlenceli. Tezin kabul edilmesi sonrasındaki süreçte Babil Kitap ile çalışmaya başladığımızda metni yeniden revize ettik. Çıkarttığımız birtakım hususlar da oldu. Ayrıca okuyucuya yeni bakış açıları sunmak adına birtakım eklemeler de yaptık ve yeni bir metin üretilmiş oldu. Bu aşamada yardımlarını esirgemeyen Babil Kitap genel yayın yönetmeni Kadir Yılmaz'a da şükranlarımı iletmem gerek. Çünkü tamamen akademik okuyucu için yazılan bir metni herkesin anlayacağı bir hale sokmamda eşsiz önerileri oldu.



Salâhaddîn'in Gemileri