

**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ**

**Doğan Mert DEMİR**

**SALÂHADDİN DEVRİNDE AKDENİZ'DE EYYÛBÎ DENİZ KUVVETLERİ**

**Danışman**

**Yrd. Doç. Dr. Zeynep GÜNGÖRMEZ**

**Akdeniz Ortaçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Antalya, 2017**

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

Doğan Mert DEMİR

SALÂHADDİN DEVRİNDE AKDENİZ'DE EYYÛBÎ DENİZ KUVVETLERİ

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Zeynep GÜNGÖRMEZ

Akdeniz Ortaçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2017

**T.C.**  
**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,**

Doğan Mert Demir'in bu çalışması, jürimiz tarafından Akdeniz Ortaçağ Araştırmaları Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Erkan GÖKSU

Üye (Danışmanı) : Yrd. Doç. Dr. Zeynep GÜNGÖRMEZ

Üye : Prof. Dr. Osman ERAVŞAR

Üye : Prof. Dr. Burhan VARKIVANÇ

Üye : Prof. Dr. Ekrem KALAN

Tez Başlığı: SALÂHADDÎN DEVRİNDE AKDENİZ'DE EYYÛBÎ DENİZ KUVVETLERİ

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 13/12/2017

Mezuniyet Tarihi : 13/12/2017

(İmza)  
Prof. Dr Tuncer DEMİR  
Müdür

## **AKADEMİK BEYAN**

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Akdeniz’de Eyyûbî Deniz Kuvvetleri (1174-1193)” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

Doğan Mert Demir

## İÇİNDEKİLER

<b>KISALTMALAR LİSTESİ</b> .....	v
<b>ÖZET</b> .....	vi
<b>SUMMARY</b> .....	vii
<b>ÖNSÖZ</b> .....	viii
<b>GİRİŞ</b> .....	1
<b>KAYNAKLAR VE TETKİKLER</b> .....	4

### BİRİNCİ BÖLÜM

1. Eyyûbîlerden Önce Akdeniz’de Denizcilik.....	25
1.1. Akdeniz’de Denizciliğin Oluşumu ve İlk Gemiler .....	25
1.2. İslâm Denizcilik Geleneğinin Oluşumu ve Kökenleri.....	31

### İKİNCİ BÖLÜM

2. Eyyûbîlerde Denizcilik ve Teşkilat Yapısı.....	40
2.1. Dîvânü’l Ustûl.....	41
2.2. Hammadde .....	42
2.3. Personel.....	47
2.4. Tersaneler.....	50
2.4.1. Fustat Tersanesi.....	52
2.4.2. Er-Ravza/ el- Cezîre Tersanesi.....	53
2.4.3. El- Maks Tersanesi.....	54
2.4.4. İskenderiye Tersanesi.....	54
2.4.5. Dimyat Tersanesi.....	55
2.5. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Görevleri.....	55
2.5.1. Askerî Görevleri .....	55

2.5.2. Sahil Güvenlik, Haberleşme ve Ulaştırma .....	56
2.5.2.1. Keşif Filoları .....	57
2.5.2.2. Liman Zincirleri .....	57
2.5.2.3. İskenderiye Feneri ve Gözetleme Burçları .....	58
2.5.2.4. Dalgıçlar .....	59
2.5.2.5. Hint Okyanusunda Koruma Hizmeti .....	60
2.5.2.6. Nil Filosu .....	60
2.6. Eyyûbî Deniz Kuvvetleri'nin Sahip Olduğu Teknoloji .....	61
2.6.1. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Kullandığı Gemiler .....	61
2.6.1.1 Şini .....	62
2.6.1.2 Tarida .....	65
2.6.1.3 Harraka .....	66
2.6.1.4 Hammale .....	67
2.6.1.5 Şelendî .....	67
2.6.1.6 Butsa .....	68
2.6.1.7 A'zazi .....	68
2.6.1.8 Uşari .....	68
2.6.1.9 Şebbâre .....	69
2.6.1.10 Berkûş .....	70
2.6.2. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Sahip Olduğu Donanım .....	70
2.6.2.1. Neft .....	70
2.6.2.2 Çengel .....	73
2.6.2.3. Tabut .....	73
2.6.2.4 Bâsilik .....	73
2.6.2.5 Mancınık .....	73

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Akdeniz Faaliyetleri.....	75
3.1. Salâhaddîn Eyyûbî'nin Fâtımî Vezirliği Yıllarında Gerçekleşen Denizcilik Faaliyetleri.....	75
3.1.1. Bizans- Haçlı İttifakı ve Bu İttifakın Mısır Üzerine Düzenlediği Sefer....	75
3.2. Salâhaddîn Eyyûbî'nin Sultanlığı Yıllarında Eyyûbî Deniz Kuvvetleri.....	79
3.2.1. Sicilya Donanması'nın İskenderiye ve Tinnis Çıkartmaları .....	79
3.2.2. Eyyûbîlerin Mağrib Seferleri ve Bu Seferlerin Denizcilik ile İntilendirilmesi .....	83
3.2.3. Bizans-Haçlı İttifakının Mısır Üzerine Sefer Hazırlıkları ve Bu İttifakın Bozulması.....	86
3.2.4. Eyyûbî Donanmasının Arvad (Ruad) Adası ve Tartus Seferleri.....	90
3.2.5. Kudüs Krallığının ve Bedevi Korsanların 1181 Mısır Baskınları .....	92
3.2.6. Eyyûbî Donanmasının 1182 Beyrut Kuşatması .....	95
3.2.7. Renaud de Châtillon'un Kızıldeniz Tazyiki.....	99
3.2.8. Dimyat Filosunun 1183 Akdeniz Seyr-ü Seferi ve Hittîn Savaşına Kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetleri.....	102
3.2.9. Hittîn Savaşından Sûr Kuşatmasına Kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetleri ....	105
3.2.10. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin 1187 Sûr Muharasası.....	109
3.2.11. Antakya Prinkepsliği Üzerine Yürütülen Sefer ve Sicilya Donanmasının Bu Sefere Karşı Antakya Prinkepsliğine Yaptığı Yardım Operasyonu .....	115
3.2.12. III. Haçlı Seferi: Eyyûbî Donanmasının Çöküşü.....	117
<b>SONUÇ</b> .....	132
<b>KAYNAKÇA</b> .....	135
<b>EKLER</b> .....	171
<b>EK – 1 Su Üzerinde Gidebilen İlk Gemi Modelleri</b> .....	171
<b>EK – 2 İlk Yelkenli Gemi Tasviri</b> .....	172
<b>EK - 3 Mısır'da Bir Anıtta Bulunan Gemi Çizimi</b> .....	173

<b>EK- 4 Salâhaddîn Eyyûbî ve Pisa Arasında Yapılan 1173 Tarihli Anlaşmanın Latince Metni</b> .....	174
<b>EK- 5 Kahire ve Çevresinde Bulunan Eyyûbî Devri Tersaneleri Haritası</b> .....	179
<b>EK- 6 Eyyûbî Filolarının Demirlediği Limanlar Haritası</b> .....	180
<b>EK- 7 Akkâ Sinekli Burcunun Fotoğrafi</b> .....	181
<b>EK – 8 Eyyûbî Dönemine Tarihlenen Gemi Motifli Seramik</b> .....	182
<b>EK – 9 Şini Tipi Gemi Çizimi 1</b> .....	183
<b>EK – 10 Şini Tipi Gemi Çizimi 2</b> .....	184
<b>EK – 11 Çift Sıra Kürek Sistemi</b> .....	185
<b>EK – 12 Tarida Tipi Gemilerde Atların Konumlanması</b> .....	186
<b>EK – 13 Harraka Tipi Gemi Çizimi</b> .....	187
<b>EK – 14 Gemilerde Bulunan Neft Püskürtme Sistemi</b> .....	188
<b>EK – 15 Kahire Kalesine Ait Görüntü ve Planlar</b> .....	189
<b>EK – 16 Ruad Adasının Tartus Kentine Uzaklığı</b> .....	192
<b>EK – 17 Ruad Adasının Gökyüzü Görüntüsü</b> .....	193
<b>EK - 18 Renaud de Châtillon’un Kızıldeniz Tazyiki Rotası</b> .....	194
<b>EK – 19 Fenike Döneminde Sûr (Tyre) Adası</b> .....	195
<b>EK – 20 Sûr (Tyre)’un Modern Görüntüsü</b> .....	196
<b>EK – 21 Akkâ Müdafaasında Ordu ve Filoların Konumu</b> .....	197
<b>EK – 22 Akkâ Kent Planı</b> .....	198
<b>EK – 23 Denizcilik Terimleri Sözlüğü</b> .....	199
<b>Ö Z G E Ç M İ Ş</b> .....	201



## KISALTMALAR LİSTESİ

Bk.	: Bakınız
Çev.	: Çeviren
Ed.	: Editör/ Edited
h.	: Hicri
Itinerarium	: Itinerarium Peregrinorum et Gesta Regis Ricardi
Km.	: Kilometre
MÖ	: Milattan Önce
m.	: Miladi
Old. Fr. Cont. Wil	: Old French Continuation of William of Tyre
OR.	: Orientaux
RHC.	: Recueil Des Historiens Des Croisades
sf.	: Sayfa
Tah.	: Tahkik eden
Tash.	: Tashih eden
Trans.	: Translated
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
v.d.	: Ve diğerleri
Vol.	: Volume
<i>WZKM</i>	: Wiener Zeitschrift für die Kunde des Morgenlandes

## ÖZET

### SALÂHADDİN DEVRİNDE AKDENİZ'DE EYYÛBÎ DENİZ KUVVETLERİ

İslam Denizcilik geleneği 7. yüzyılda Suriye ve Mısır topraklarının ele geçirilmesiyle başladı. Böylelikle Doğu Akdeniz'in önemli liman ve tersanelerine sahip olan İslâm Devleti, Doğu Roma İmparatorluğu karşısında gerek savunma gerekse saldırı amaçlı bu tersaneleri işletti. Önceleri Doğu Roma üslubuyla gemi üreten İslâm Devleti, Arap Yarımadası üzerinden iletişim halinde olduğu Çinli denizcilerden de öğrendiği denizcilik teknolojisini kısa zamanda Akdeniz'e aktararak dönemin önde gelen deniz güçlerinden biri oldu. Doğu Roma, Akdeniz hâkimiyetinin İslâm denizciliği karşısında gerilediği sırada, Avrupa'da bir araya gelen Haçlılar Doğu Akdeniz üzerine arkası kesilmeyen bir sefer hareketi başlattılar. İlk seferle İslâm dünyasını tarumar eden Haçlılar bölgede birçok krallık ve kontluk tesis ederek başta Suriye olmak üzere Doğu Akdeniz'in birçok bölgesini ele geçirdi.

Bu konjonktür altında Mısır hakimi olan Salâhaddîn Yusuf b. Eyyûb, zayıflayan Mısır denizciliğini tekrar ayağa kaldırmak için bir dizi kurumsal reforma imza attı. Bu doğrultuda günümüzde “denizcilik bakanlığı” olarak adlandırılabilen *Dîvânü'l Ustûl*'ü kurdu ve Mısır gelirlerinin çok büyük bir bölümünü bu Dîvâna aktardı. Ayrıca denizcilik için hammaddenin oldukça problemlili olduğu Mısır coğrafyasında, hammadde problemini çözmek için İtalyan devletleri ile bir dizi anlaşma imzaladı. Bu ahval altında teşekkül eden Eyyûbî Deniz Kuvvetleri hızlı bir kurumsallaşma sürecine girdi ve Eyyûbî filoları Akdeniz'in önemli limanlarına hâkim olmak için operasyonlar düzenledi. Eyyûbî Denizciliğinin yükselişi gibi düşüşü de ani oldu. Eyyûbî deniz kuvvetleri, Üçüncü Haçlı Seferleri sırasında kendi sınırlarını aşan bir mücadele gösterdi. Karşında İtalya'dan İskandinavya'ya sayısız devletin tüm deniz gücünü bulan Eyyûbî Deniz Kuvvetleri Haçlılara karşı başarılı operasyonlar yürütse de daimi bir başarı kazanması imkânsızdı.

Biz bu çalışmamızla modern tarih çalışmalarında sıklıkla göz ardı edilen İslâm Denizcilik tarihinin önemli bir dönemini aydınlatmaya çalıştık. Bu çalışmayla Salâhaddîn Eyyûbî dönemi Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin gerek teşkilat gerekse mücadelelerini devrin canlı kaynakları vasıtasıyla gözler önüne sermeye gayret gösterdik.

**Anahtar Kelimeler:** Eyyûbî Donanması, Denizcilik Tarihi, Harb Tarihi, Doğu Akdeniz, Salâhaddîn Eyyûbî

## SUMMARY

### AYYUBID NAVAL POWER IN THE MEDITERRANEAN IN THE ERA OF SALADIN

Islamic naval tradition began in the 7<sup>th</sup> century upon the capture of Syria and Egypt. In this way, Islamic State who possessed the major harbours and arsenals used these facilities against Eastern Roman Empire as a tool for both defence and attack. Islamic State manufacturing ship with an Eastern Roman style transferred the naval technology that they learned from Chinese sailors with whom they had contact via Arabian Peninsula to the Mediterranean and became one of the prominent naval powers of the period. The Crusaders gathering in Europe launched a series of attacks to the Eastern Mediterranean while the hegemony of Eastern Roman Empire on the Mediterranean regressed against Islamic maritime activities. During the first crusade, the crusaders established many kingdoms and counties and captured a number of regions in the Eastern Mediterranean, particularly Syria.

Within this conjuncture, the ruler of Egypt Saladin Yusuf b. Eyyub realised some reform activities in order to regenerate the waning Egyptian naval forces. In this direction, he established *Dîvânü'l Ustûl* which can be regarded as the Maritime Affairs Ministry today and transferred a significant part of the income of Egypt to this institution. He signed treaties with Italian Maritime States to solve the raw material problem, which was very common in Egypt. Ayyubid naval forces institutionalised within a very short time and the Ayyubid fleet realised a series of operations in order to possess the major harbours of the Mediterranean. However; the decline of the fleet was sharp again as its reaching the peak. Ayyubid naval power combatted a battle which exceeded its limits during the Third Crusade. It was impossible for Ayyubid forces to obtain a permanent history against enemy, even though they were successful in a number of expeditions, as the enemy were formed countless states ranging form Italia to Scandinavia.

In this research, we tried to shed a light on the significance of Islamic Naval history, which is commonly disregarded in the historical researches. Through this thesis, we made an effort to show the structure of the Ayyubid Naval Power and its struggles in the Saladin Ayyubid period through the primary courses of the time.

**Key Words:** Ayyubid Navy, Maritime History, Warfare, Eastern Mediterranean, Saladin Ayyubid.

## ÖNSÖZ

Akdeniz kelimesi temelde coğrafi bir bölgeyi işaret etse de kapsadığı anlam literal anlamının çok daha derindedir. Esasen birçok toprağın ortasındaki bir su kütlesi olmasına rağmen Akdeniz; yarattığı kültürel çevre ile bu toprakları sarmıştır. el- Nuseriyye dağlarından Toroslara, Toroslardan Alplere, Akdeniz limanları dağlarla çevrelenir. Akdeniz liman kentlerinin sınırları sudan ziyade dağlardır. Nitekim bazen denizin iki ucundaki liman kentleri, dağın ardındaki bitişik kentten çok daha yakındır birbirine. Akdeniz, milletleri birbirinden ayıran bir denizler bütünü olsa da kültürleri birbirine yaklaştırıcı özelliği göz ardı edilemez. Esasen dünyada kapladığı yer olarak bakıldığında oldukça küçük olan bu denizin kapsadığı kültürel çevrenin kendi dışındaki tüm deniz ve okyanuslardan daha geniş olması sanırım birçok sosyal bilimciyi etkilemiştir.

Akdeniz, tarihin her devrinde bu kadar küçük bir deniz değildi. Nitekim biz bu denizin dünyada kapladığı yer bakımından rakamsal olarak küçük olduğu sonucuna ulaşıyoruz. Bu çıkarım fazlasıyla nesnel bir sonuç olmasına rağmen tarihin akışkanlığı içinde bu nesnellik fazlasıyla anlamsızdır. Nitekim 12. asırda bir coğrafyacı için Akdeniz, onun meskûn dünyasının en büyük su bütünüydü.

Akdeniz'in içinde oluşan kültürler maalesef tarihin her döneminde barış içinde değildi. Kültürü oluşturan etmenlerden birinin de savaş olduğunu varsayarsak, Akdeniz birçok konuda olduğu gibi savaş kültürünün de önemli merkezlerinden biridir. Akdeniz tarihinin en kanlı savaşlarının listesi yapılırdı muhtemelen Haçlı seferleri ve bu seferlerin çevresinde yaşanan savaşlar ilk sıralarda boy gösterirdi. Zira birçok iç dinamiğin Avrupa'da doğurduğu Haçlı Seferleri Doğu Akdeniz'in süreğen kaderini derinden etkilemiştir.

12. yüzyılda Haçlı- Müslüman mücadelesinin ortasında dünyaya gelen Salâhaddîn Yusuf b. Eyyûb, bu savaşların kaderini derinden etkilemiştir. Genç yaşlarından itibaren döneminin mühim devlet adamları tarafından fark edilip himaye edilen Salâhaddîn, birçok askerî görevi yerine getirmiştir. Nitekim Salâhaddîn'in askeri zaferlerini Kudüs'ün fethi ve Hittin'e indirgemek, onun askeri başarılarını da göz ardı etmek olacaktır.

Biz bu çalışmamız vesilesi ile dünya harb tarihinin sıklıkla işlenen bir döneminin hiç işlenmeyen bir vechini incelemeye çalıştık. Zira Salâhaddîn dönemi siyasi ve askeri tarihi binlerce kitabın konusu olurken, Salâhaddîn dönemi Eyyûbî denizciliği ile alakalı yazılan müstakil eserler yok denecek kadar azdır. Biz bu çalışmamızla Salâhaddîn dönemi Eyyûbî denizciliğini hem kurumsal hem de askerî mücadeleler kapsamında incelemeye gayret gösterdik.

Çalışmamın danışmanlığını yürüten, kıymetli tavsiyeleri ve yol göstericiliği ile tezime ışık tutan Yard. Doç. Dr. Zeynep GÜNGÖRMEZ'e şükranlarımı sunarım. Beni denizcilik tarihi çalışmak konusunda teşvik eden Öğr. Gör. T. M. P. DUGGAN'a denizlerdeki bu medeniyeti görmeme imkân sağladığı için teşekkür ederim. Kaynak temini konusunda yardımcı olan Akdeniz Üniversitesi Kütüphanesi ILL personeline, Bilkent Üniversitesi, Boğaziçi Üniversitesi ve İSAM Kütüphanelerinin yardımsever personellerine ziyadesiyle teşekkür ederim. Latince ve Fransızca metinlerin okunması ve tercümesinde yardımını hiç esirgemeyen, takıldığım meselelerde benimle beyin fırtınası yapan ve tezimin çeşitli aşamalarında okumasını yapan Araştırma Görevlisi Özge BOZKURTOĞLU ÖZCAN'a minnetlerimi sunarım. Makrîzî'nin Hıtat adlı eserini İngilizceye çeviren, lakin yayınlamaya ömrü vefa etmeyen Karl STOWASSER'ın daktilo nüshası halinde bulunan çevirilerini bana göndererek arkadaşının çalışmasını ölümsüzleştiren Prof. Dr. Clopper ALMON'a derin şükranlarımı sunarım. İslâm denizciliği konusunda engin çalışmalarını benimle paylaşan Prof. Dr. Vasillios CHRISTIDES'e minnetlerimi sunarım. Mısır'da çektiği fotoğrafları benimle paylaşan Hasan ATİK'e ve zengin kütüphanesini bana açan Burcu TEPEBAŞ'a teşekkürlerimi sunarım. Yazarken tıkanıp anlarda beni teşvik eden ve yorumlayamadığım meselelerde benimle beyin fırtınası yapan Gizem TUNÇ'a şükranlarımı sunarım. Son olarak çalışmam boyunca desteğini hiç esirgemeyen başta annem Hasibe DEMİR olmak üzere tüm aileme derin hürmet ve teşekkürlerimi iletiyorum.

Doğan Mert Demir

Antalya 2017

## GİRİŞ

Modern denizcilik teknolojisinin temelleri ortaçağda atılmıştır. Tarih boyu evrilerek ilerleyen harb teknolojileri açısından ortaçağ, oldukça zengin bir dönemdir. Yelken, gövde, dümen ve deniz silahlarının gelişimi bakımından incelersek ortaçağın büyük bir zenginliğe sahip olduğunu görürüz. Umberto Eco, ortaçağ denizciliğindeki büyük ilerlemeyle alakalı olarak; “*Arka dümenin icadı ve yelken sistemindeki iyileştirmeler olmasaydı Kolomb Amerika’ya ulaşamazdı. Dolayısıyla yeniçağın başlangıcınca ve geleneksel olarak ortaçağın kapanmasına yol açan olay ortaçağda gerçekleşti<sup>1</sup>.*” diyerek denizcilik teknolojisi tarihinin dünya tarihinde ne kadar önemli olduğunu vurgular.

Ortaçağ denizcilik tarihi birçok alan için büyük önem arz ediyor olsa da açıkça ifade etmek gerekir ki Ortaçağ denizcilik tarihi çalışmak birçok açıdan tehlikeler içermektedir. Bu konuda var olan vesikaların azlığı, mevcut kaynakların denizciliğin kurumsal yapısı hakkında sessiz kalışı ve dönemin tarihçilerinin genellikle ifadelerinde abartıya kaçması bu tehlikelerden sadece birkaçını teşkil etmektedir. Aly Mohamed Fahmy, böylesine tehlikeler içeren bir konuda araştırma yapmayı “*kasvetli bir labirentte*” çalışmaya benzetmektedir<sup>2</sup>.

İlk bakışta 12. asır, devletlerin denizcilik ve deniz harb teknolojilerine ait kurumsal bir mefhumun bulunmadığı bir dönem gibi gözükse de Eyyûbî dönemi Mısır’ında, köklü bir denizcilik anlayışı ve kurumsal bir Deniz Kuvvetleri bulunmaktaydı. Deniz kuvvetlerinin gelirleri, vakıflar üzerinden işlemekte, gemi hammaddesi temini için dış ticaret hamleleri yapılmakta ve tüm bu merhaleleri düzenleyecek üst bir divan aktif bir şekilde çalışmaktaydı. Eyyûbî devlet teşkilatında deniz kuvvetlerinin kurumsal ağırlığı düşünüldüğünde denizcilik mefhumunun Eyyûbî devrinde oldukça gelişmiş olduğunu iddia edebiliriz. Lakin bu mefhumun devrin tüm devlet adamlarınca paylaşıldığını söylemek fazlasıyla abartılı olur<sup>3</sup>. 12. yüzyılın sonlarında Mısır’da kurumsallaşan Eyyûbî Deniz Kuvvetleri, Mısır’ın beş yüzyılı aşan İslâm

---

<sup>1</sup> Eco 2014, 17.

<sup>2</sup> Fahmy 1966, III.

<sup>3</sup> Denizcilik ve gemiler 12. yüzyıl insanı için hala ürkütücüydü. Örneğin dönemin önemli devlet adamı ve müerrihi İbn Şeddâd, denizcilik ve gemilerle ilgili şu ifadeleri kullanmaktadır; “*Bir yetkili, ‘sen şu denizde tek bir mil kadar gidebilirsen, sana dünya kadar mal veririm’ dese, bunu yapmam..... , ‘denize binenlerin şahitliği kabul edilmez’, diyenlerin görüşünü güzel ve yerinde görürüm*”. İbn Şeddâd *Nevadir* a, 57. Ayrıca Salâhaddîn dönemi boyunca Salâhaddîn’in emirleri ona sıklıkla sahip olduğu limanları yıktırmasını öğütse de o bu görüşe her seferinde karşı çıkmış ve bu limanları Eyyûbî filolarının üsleri haline getirmeyi amaçlamıştır.

Denizcilik geleneğinin bir meyvesiydi. Beş yüzyılı aşan İslâm denizcilik geleneği ise temelde Akdeniz'in binlerce yıllık denizcilik kültürünün omuzlarında yükselmişti. Denizcilik mefhumu ve geleneği her ne kadar Eyyübî dönemde kendisini gösterse ve hanedan reisi Salâhaddîn Yusuf b. Eyyûb denizcilik konusunda ileri görüşlü adımlar atmış olsa da Eyyübî Deniz Kuvvetleri hiçbir zaman büyük bir saldırı gücü olmamıştır. Savunma bakımından her daim güçlü bir kurumsallaşma ve strateji izleyen Eyyübî Denizciliği, iş saldırıya gelince her zaman bir adım geride kalmıştır diyebiliriz.

Genel olarak denizcilik tarihi çalışmalarında terminoloji büyük bir problem teşkil etmektedir. Zira başta “*donanma*” kelimesi olmak üzere birçok terim yanlış bağlamda kullanılabilir. Eyyübî dönemde donanmaya verilen isim *el- ustûlü'l- mansûr* idi ve bu terimle anlatılmak istenen Eyyübî Deniz Kuvvetlerinde kullanılan gemilerin toplamıydı. Biz çalışmamızda donanma kelimesini devletin top yekûn “*donatılmış*” savaş gücünü ifade etmek için kullandık. Sıklıkla kullandığımız “*filo*” kelimesini ise donanmayı vücuda getiren “*gemi birliklerini*” tanımlamak için kullandık. Zira donanmaya bağlı filolar, farklı limanlara demirleyerek Eyyübî Deniz Kuvvetlerinin savaş gücünü oluşturmaktaydı.

Denizcilikle ilgili meseleleri yazarken genellikle teknik terimleri kullanmaya gayret gösterdik. Bunun en büyük sebebi teknik olmayan ifadelerin bazen anlatılmak istenen duruma tam karşılık gelmemesi ve bunun sonucu yanlış bilginin ortaya çıkma ihtimalidir. Bu teknik terimlerin anlamlarını ise toplu bir şekilde tezimin sonundaki küçük sözlükte açıkladık. Buna ek olarak “gemi, tekne, kayık, sandal” gibi günümüzde boyut ve şekille özdeşleştirilen farklı terimleri mümkün olduğunca tekilleştirerek sadece “gemi” kelimesini kullandık<sup>4</sup>. Zira bahsettiğimiz dönem gemi tipolojisini ayırmak için kullanılan terminoloji farklı olduğundan bu terimlerin kullanılması birtakım anlamsal daraltma ve genişletmelere sebep olabilir.

Biz çalışmamızı başlıklandırırken “Deniz Kuvvetleri” kelimesini kullanarak konuyu donanma, filolar ve gemilerle sınırlamama gayreti gösterdik. Nitekim filoların girdiği mücadeleler kadar limanlarda düşman kuvvetlerine karşı verilen savunma savaşları da Deniz Kuvvetlerinin konusuna dâhildir. Böylelikle savunma sistemlerini de tezimiz kapsamında inceleme imkânı bulduk.

Çalışmamız üç ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm Doğu Akdeniz'de ilk gemilerin oluşum sürecinden bahseder ve Akdeniz havzasındaki yayılımına çok genel bir bakış sunar. Birinci bölümün diğer bir konusu ilk İslâm denizciliği ve Müslüman gemilerinin Doğu Akdeniz'deki ilk faaliyetleridir. Böylelikle okuyucuya 12. yüzyıla gelene kadar gemilerin ve

---

<sup>4</sup> Bu ifadeler ile çalışmamızda yer yer karşılaşabilirsiniz. Bunlar genellikle alıntılar ya da benzetme amaçlı kullanılmış ifadelerdir.

denizciliğin bir gelenek dâhilinde nasıl bir değişime uğradığını göstermek istedik. İkinci bölümde Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin kurumsal yapısından ve bu kurumda sistemin işleyişinden bahsetmeye gayret gösterdik. Bu bölümde Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin teşkilat yapısının yanı sıra kurumun sahip olduğu teknolojiye de içinde bulunduğu gelenek kapsamında yer vermeye çalıştık. Üçüncü bölümde ise Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Salâhaddîn dönemi faaliyetlerinden bahsettik. Teşkilat sisteminin iki, faaliyetlerin ise üçüncü bölümde olmasının en büyük sebebi üçüncü bölümde sıklıkla teknik ifadelerin kullanılması ve bu teknik ifadelerin ayrıntılarına ikinci bölümde değinmemiş olmamızdır. Biz çalışmamızda anlatmaya gayret gösterdiğimiz meselelerle ilgili bir kısım görsel materyaller hazırladık ve alıntılıdık. Bu materyaller çalışmamızın ekler kısmında yer almaktadır. Biz okuyucunun bu eklere ne zaman başvurması gerektiğini dipnotlarda belirttik.

Çalışmamızda iki sınırlayıcı unsur bulunmaktadır. Bunlarından birincisi coğrafi sınırlayıcımız olan “Akdeniz” dir. Biz bu doğrultuda Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin sadece Akdeniz merkezli faaliyetlerine değindik lakin yer yer konu bütünlüğü gereği Akdeniz dışı meselelere özet mayetinde değinmek mecburiyetinde kaldık. Çalışmamızın ikinci sınırlayıcısı ise *Salâhaddîn Eyyûbî* dönemi olmuştur.

Eyyûbî ailesinin tarih sahnesinde güçlü bir konuma ulaşması Salâhaddîn Eyyûbî'nin dedesi Şadî zamanında olmuştur. Hâlihazırda bölgede birçok politik görevi yürüten aile, Şadî'nin *Tekrik* kentine Vali olmasıyla birlikte önemli bir konuma ulaşmıştır. Şadî'nin ölümüne müteakiben Valilik görevi Salâhaddîn'in babası Necmeddin Eyyûb'e geçer. Böylelikle Salâhaddîn devlet mekanizmasının içerisinde büyüme imkânı bulur. Onu politik olarak güçlendiren en büyük etken, onun Nûreddîn yanındaki siyasi yükselişidir. Salâhaddîn, amcası Şirküh ile Zengî idaresinde hizmete başladıktan sonra hızla yükselmiştir. Salâhaddîn ve amcasının Zengîler nezdindeki bu ilerleyişi onların Mısır seferinin başına geçirilmesiyle sonuçlanmıştır. Salâhaddîn ve amcası Mısır seferindeki başarılarının sonucunda ise Mısır'da hâkim konuma yükselmiştir. Amcasının ölümü ise Salâhaddîn'e Mısır'da büyük bir iktidar tanımış ve o kısa bir süre içerisinde Mısır'ın tek hâkimi konumuna yükselmiştir. Biz 1174 senesini müstakil Eyyûbî Hanedanının Mısırdaki hâkimiyetinin başlangıç tarihi olarak kabul ediyoruz. Zira Salâhaddîn, Nûreddîn Zengî'nin 1174 senesindeki ölümüne kadar onun iznine tâbi davranmıştır<sup>5</sup>. Fakat içerik olarak Salâhaddîn'in Mısır'a hâkimi oluşundan itibaren giriştiği tüm denizcilik faaliyetlerini inceledik. Zira onun 1174 yılından önce yaptığı tüm faaliyetler bağımsızlık dönemine alt yapı oluşturmuştur.

---

<sup>5</sup> Şeşen 1987, 61.



## KAYNAKLAR VE TETKİKLER

Eyyûbî dönemi özellikle de Salâhaddîn Eyyûbî devri, kaynakların oldukça zengin olduğu bir dönemdir. Gerek ana kaynaklar gerekse ikincil çalışmalar oldukça fazladır. Kaynakların bolluğu bize kaynakçamızda oldukça rahatlık tanımış ve Eyyûbî Deniz Kuvvetleri hakkında hayli geniş ölçekli bilgi verebilmemizi sağlamıştır. Kaynakların zenginliğine rağmen bazı hususlar çalışmamızda tam açıklığa kavuşturulamamıştır. Zira devrin tarih yazımı anlayışında toplu bir deniz kuvvetleri mefhumu bulunmadığından kurumlara dair bilgi veren kaynakların sayısı oldukça azdır. Devrin kaynakları daha çok yaşanan siyasi mücadeleleri konu edinmektedir. Bu doğrultuda biz onların siyasi mücadeleler hakkındaki anlatılarından, kurumun çeşitli kademeleri hakkında bilgi sahibi olduk. Fakat istisnaen Eyyûbî deniz kuvvetlerinin kurumsal yapısı hakkında doğrudan bilgi veren kaynaklarda bulunmaktadır. Nitekim aşağıda kısaca değindiğimiz *İbn Mamati* ve *Makrîzî*, eserleriyle kurumsal bir takım meselelere kaynaklık etmektedir.

Salâhaddîn devri kaynaklarının zenginliği, onun dönemi için büyük bir avantaj sağlarken eş zamanlı olarak bir dezavantaja da sebep olur. Zira Salâhaddîn'in hayatı çevresinde oluşan yazım kültürü aynı zamanda bir efsane kültürüyle de harmanlanmıştır<sup>6</sup>. Tüm bu sebeplerden ötürü Salâhaddîn dönemini çalışan bir tarihçinin en büyük zorluklarından biri, efsane ve gerçeklik arasındaki ince çizgiye tutarlı bir anlatı oluşturmaktır.

Bu bölümde yer verdiğimiz kaynakları seçerken, dönem içerisinde taşıdıkları önemden ziyade denizcilik kapsamında ki zenginliklerini dikkate aldık. Burada bahsettiğimiz haricinde kullandığımız eserler dönem için son derece önemli kaynaklardır. Bu bölümde, kullandığımız kaynakları herhangi bir şekilde tenkit etme amacı gütmeydik. Bölümü oluştururkenki temel gayemiz; Eyyûbî Denizciliğine dair anlatı sunan tarihçilerin şahsiyetleri ve eserleri hakkında kısa bilgiler aktararak kaynaklardaki bilgilerin dönemin denizcilik algısında bize nasıl veri sağladığını tahlil etmektir. Zira bu bölümde aktarmak istediğimiz esas mesele çalışmamızda kullandığımız bir kısım kaynaklarının deniz harb teknoloji tarihinin neresinde olduğunu göstermektir.

---

<sup>6</sup> Demir 2016, 557.

## A. Târîhler

### 1. Arapça Tarihler

Bizim tanıklığından istifade ettiğimiz tarihçilerden biri *Bahâeddin İbn Şeddâd*'dir. Kendisi sadece bir müerrih değil, aynı zamanda Eyyübî döneminde önemli siyasi görevler üstlenmiş bir devlet adamıdır ve Salâhaddîn'e en yakın tarih yazıcılarından biridir. *en-Nevâdir's- Sultâniyye ve'l- Mahâsinü'l Yûsufiyye*, onun doğrudan Salâhaddîn'i ve dönemini ayrıntılarla anlatan eseridir. *İbn Şeddad* 1145 senesinde Musul'da doğmuştur. Temel eğitiminden sonra Bağdat'a giderek burada Nîzamiyye medresesinde eğitimine başlamış ve sonrasında aynı medresede muîd<sup>7</sup> olarak çalışmıştır<sup>8</sup>. Ünlü İslâmî biyografici *İbn Hallikan*, *Kitâb-ı Vefayâtü'l Â'yân* adlı eserinde, İbn Şeddad'dan "hocamız" diyerek büyük saygıyla bahseder<sup>9</sup>.

İbn Şeddâd, Salâhaddîn ile ilk defa 1184 yılında diplomatik bir temas için Dımaşk'a gittiği sırada tanışır. Bu sırada İbn Şeddad'dan çok etkilenen Salâhaddîn ona Fustat'da bulunan *Menâzilü'l'Izz* medresesinde görev teklif etse de İbn Şeddad bu görevi kabul etmez<sup>10</sup>. İkinci defa 1186 senesinde Harran'da karşılaşılır. Salâhaddîn ve İbn-i Şeddad'ın üçüncü karşılaşması Salâhaddîn'in Kudüs fethinin hemen ardına rastlar. Bu sırada Salâhaddîn'e *Feza'ilü'l Cihâd* adlı eserini sunan İbn Şeddad, bu sefer Sultan'ın teklifini reddetmez ve Eyyübî Kudusü'nün Kadısı ve Eyyübî Kazaskeri olarak göreve getirilir. Bu tarihten sonra İbn Şeddad ve Salâhaddîn arasında oldukça yakın bir bağ olduğu gözlemlenmektedir. Zira İbn Şeddad bundan sonra oldukça kritik politik görevlerde Eyyübîleri temsil etmiştir<sup>11</sup>.

Onun, *en-Nevâdir's- Sultâniyye ve'l- Mahâsinü'l Yûsufiyye* adlı eserini çalışmamız için kıymetli kılan unsur, 1188 yılından sonrasına dair anlattığı olayların bizzat kendi gözlemi olmasıdır. 1188 öncesi olayları için güvenilir kişilerden bilgiler derlemiştir. Eser muhteviyat olarak incelendiğinde 1188 öncesi olayları oldukça yüzeysel anlatmakta ve ayrıntıdan olabildiğinde kaçınmaktadır. Fakat 1188 sonrası olaylar ve özellikle Üçüncü Haçlı Seferleri hakkında oldukça ayrıntılı ve açıklayıcı bilgiler sunmaktadır, bu noktada eser *el- İsfahani*'nin *el- Fethü'l Kussî fi'l- Fethü'l Kudsi* ile doğrudan bir paralellik içindedir<sup>12</sup>. Biz çalışmamız kapsamında İbn Şeddad'ın bu eserinin iki farklı çevirisini kullandık. Bunlardan birincisi *D. S.*

<sup>7</sup> Müderrislere yardımcılık yapan, yer yer onlar yerine derslere giren yardımcı medrese hocası.

<sup>8</sup> Avcı 1999, 373.

<sup>9</sup> İbn Hallikân *Vefeyât*, IV, 488.

<sup>10</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* b, Richards'ın önsözü, 2.

<sup>11</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* b, Richards'ın önsözü, 1; Avcı 1999, 373.

<sup>12</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* b, Richards'ın önsözü, 5.

*Richards*'ın İngilizceye tercüme ettiği ve 2002 senesinde Ashgate yayınlarının *Crusade Text in Translation* serisi kapsamında yayınladığı edisyondur (Baha'al-Din Ibn Shaddad, *The Rare and Excellent History of Saladin*, Trans: D. S. Richards, Cornwall, 2002.) . Bu edisyon tam metin şeklinde tercüme edilmiş olup dönemin şartları ve paralel kaynakları ile incelenerek notlandırılmıştır. Kullandığımız ikinci çeviri ise Mehmet Selim Bilge tarafından hazırlanan Türkçe tercümedir (Bahaaddin bin- Şeddad, *Selahaddin-i Eyyûbî: En- Nevadir'üs-Sultaniyye ve El- Mahasinü'l Yusüfiyye*, Çev. M. S. Bilge, Diyarbakır 2015.) . Bu tercümede notlandırılmış olup tam metindir. Biz bu çevirileri kullanırken şüphe duyduğumuz noktalarda eserin Cemâled-dîn Şeyyâl tarafından tahkik edilen 1994 Kahire baskısını kullandık (Bahâeddîn b. Şeddâd, *en- Nevâdir's- Sultâniyye ve 'l- Mahâsinü 'l Yûsufiyye*, thk. Cemâled-dîn Şeyyâl, Kahire 1994.) .

Salâhaddîn devrinin diğer bir önemli tarih yazarı ise *İmâdüddin el- İsfahânîdir*. 1125 senesinde İsfahan'da dünyaya gelen el- İsfahânî, birçok devlet adamının bulunduğu önemli bir aileden gelmektedir. 1139 yılında Bağdat'a giden *el- İsfahânî*, burada Nizamiyye Medresesinde eğitim görmüştür. Sonraki yıllarda politik kariyeri hızla yükselen el- İsfahânî 1163 yılında doğrudan hilafet meclisinde görev almıştır<sup>13</sup>.

Bir dizi diplomatik görevin ardından el- İsfahânî 1167 yılında Nûreddin Mahmud Zengî ile tanışarak onun hizmetine girdi. Aynı yıllarda Nûreddin'in askerî hizmetinde bulunan Salâhaddîn Eyyûbî ile tanıştı ve hatta 1169 yılında Salâhaddîn'inde bulunduğu Mısır seferinin tertip edilmesinde görev aldı<sup>14</sup>. 1174 yılından sonra Eyyûbî hizmetine girdi ve kısa zamanda Salâhaddîn'in sır kâtipliğine atandı.

Eyyûbî devri ile ilgili eserlerinin neredeyse tamamı kendi gözlemlerine dayanmaktadır. Bizim çalışmamız kapsamında kullandığımız eserlerinden ilki "*el- Fethü'l Kussî fi'l- Fethü'l Kudsi*"dir. Bu eser 1187- 1193 yılları arasındaki olayları anlatmakta ve tamamen Salâhaddîn'in çevresinde gelişen olaylara odaklanmaktadır. Eser, *el- İsfahânî'nin* doğrudan Salâhaddîn'in sır katibliğini yaptığı yıllardaki gözlemlerine dayanır<sup>15</sup>. el- İsfahânî bu eserde bizzat tanık olduğu olayları oldukça ayrıntılı aktarmanın yanı sıra Salâhaddîn'in sır katibi olması dolayısı ile gördüğü bir çok mektubu ve vesikayı da eserine istinsah etmiştir. Eser, Salâhaddîn'e ait içerdiği mektuplar bakımından oldukça kıymetlidir. Üslupsal açıdan oldukça süslü ve epiktir<sup>16</sup>. Buna ek olarak olayları kroniklemenin ötesinde sıklıkla konu ve kişilerle ilgili şahsi yorumlarda

<sup>13</sup> Şeşen 2000, 174; Richter-Bernburg 2014, 29-31.

<sup>14</sup> Şeşen 2000, 174.

<sup>15</sup> Gibb 1950, 59.

<sup>16</sup> Richter-Bernburg 2014, 43-44; Gibb 2017, 138.

bulunur. Onun özellikle deniz kuvvetleri hakkında yaptığı yorumlar bizim tezimizi zenginleştiren unsurların başında yer alır. Biz çalışmamızda bu eserin 1972 yılında Henri Massé tarafından yapılan Fransızca tercümesini kullandık (‘Imad ad- Din al- İsfahani, *Conquête de la Syrie et de la Palestine par Saladin*, Trans. Henri Massé, Paris, 1972.). Çeviri tam metin çevirisi olup eserin batı dillerine yapılan ilk ve tek tercümesidir. el- İsfahânî’nin çalışmamız kapsamında kullandığımız ikinci eseri “*el- Berku’ş- Şâmî*” adlı eseridir. 1167 yılından 1193 yılına kadar anlatan kapsamlı bir eserdir, bu eserin kaynakları doğrudan gözlemler ve dönemin evraklarıdır. 7 cilt halinde yazılan bu eserin günümüze sadece 2 ve 5. ciltleri ulaşmıştır. Eser Arap edebiyatı içerisinde eşsiz bir metin olma niteliği taşır<sup>17</sup>. Biz çalışmamız dâhilinde Ramazan Şeşen tarafından İslâm Tetkikleri Enstitüsü Dergisi kapsamında yapılan kısmî çeviriyi kullandık (İmad el- Din el Katib el İsfahani, “El- Bark el- Şami’ye Göre 578-579 (1182-1183 m.) Yıllarında Salah el-Din’in Bazı Tâyinleri ve Eyyübîler ile Franklar Arasında Cereyan Edeb Bazı Harpler”, Çev. Ramazan Şeşen, *İslâm Tetkikleri Enstitüsü Dergisi* VI/3-4, (1976) 3-21.) . Buna ek olarak Eyyübî döneminde bu eserin bir muhtasarı hazırlanmıştır. 1223 yılında *el- Bundârî* tarafından hazırlanan bu muhtasar eser, orijinaline tamamen bağlı kalarak vücuda getirilmiş ve birçok önemli bilgiyi ihtiva etmektedir<sup>18</sup>. Biz çalışmamız kapsamında el- Bundârî’nin Ramazan Şeşen tarafından tahkik edilerek 1971 yılında Beyrut’da basılan versiyonunu kullandık (el- Bundârî, *Senâü’l Barkü’l Şâmî*, tah. Ramazan Şeşen, Beyrut 1971.). Yapılan tahkik, olaylar bazından dönemin diğer kaynakları ile karşılaştırmalar ve önemli notlar barındırmaktadır.

*Ebû Şâme el- Makdisi* ise 1203 senesinde Dımaşk’da dünyaya gelen önemli bir âlimdir. Suriye ve Mısır’da devrin önemli hocalarından eğitim almış olup çeşitli alanlarda önemli eserler telif etmiştir. Âdiliyye ve Rükniyye medreselerinde 20 yıldan fazla farklı alanlarda dersler vermiştir. Ebû Şâme’nin esas uzmanlığı din ilimleri üzerine olup bu konuda birçok eseri mevcuttur<sup>19</sup>.

Biz çalışmamız kapsamında Ebû Şâme’nin “*Kitâb er- Ravzateyn fî Ahbâr ed- Devleteyn n- Nûriye ve’l Salâhîye*” adlı eserini kullandık. Kitabın adı “*İki Bahçe’nin Kitabı, Nureddîn ve Salâhaddîn’in Devletleri Hakkında Haberler*” olarak çevrilebilir. Ebû Şâme’nin bu kitabı ağırlıklı Nureddin ve Salâhaddîn dönemlerine ayrılmış olup, Salâhaddîn sonrası dönem hakkında kısa bilgiler sunar. Ebû Şâme, el- İsfahânî’nin “*el- Berku’ş- Şâmî*” adlı eserinden fazlasıyla istifade ettiğini metin içinde de belirtmekte ve ondan çeşitli mektup ve evrakları

<sup>17</sup> Gibb 1953, 97.

<sup>18</sup> Özaydın 1992, 489-490; Şeşen 2000, 176.

<sup>19</sup> Altıkulaç 1994, 233- 234.

aktarmaktadır. Ayrıca İbn Şeddâd'dan da büyük oranda istifade etmiştir<sup>20</sup>. Eser deniz savaşlarının ayrıntıları ve kurumsal bazı meselelerde çağdaşı kronik yazarlarına göre farklı ve eşsiz bilgiler sunar. Bunun yanı sıra dönemin diğer kaynaklarında geçen bilgilerden nakillerde bulunmaktadır. Bunun yanı sıra onun eserini kıymetli kılan bir unsur da el- İsfahânî'nin kayıp eserlerinden yaptığı alıntılardır. Biz Eyyûbî Deniz Kuvvetleri'nin Akdeniz faaliyetlerini yazarken bu eseri sıklıkla kullandık. Eserin kullandığımız edisyonu Haçlı Seferi Kaynakları Büyük Külliyyatı(RHC)'nın Doğulu Tarihçiler(OR) bölümünün 4. ve 5. ciltlerinde yapılan tahkikli tercümedir (Abu Shamah, *Le Livre de Deux Jardins*, Trans: A. C. Barbier de Meynard, Rec. Cr. Or. IV-V. Paris 1898) . Eser tam metin şeklinde tercüme edilmiş olup, her sayfanın üst kısmında orijinal Arapça metin, altta ise Fransızca tercümesi bulunmaktadır. Biz burada ağırlıklı Fransızca tercümeyi kullanmış olup, terminolojik bir takım hususlarda Arapçasına müracaat ettik.

*İbn Vâsıl*, Eyyûbî dönemi hakkında ayrıntılı malumat sunan diğer bir tarihçidir. O, 1208 senesinde Hama kentinde doğmuştur. Babası devrinin önemli siyasi pozisyonlarında görevler alan Sâlim b. Nasrullah'dır. Babasının görev aldığı bölgelerde bulunan farklı medreselerden eğitim alan İbn Vâsıl, 1243 senesinde Kahire'de Eyyûbî Sultanı *el- Melikü's Salih*'in hizmetine girmiştir. Memlûk idaresinde de önemli görevlerde bulunan İbn Vâsıl ileri yaşlarında Hama'ya tayin edilmiş ve 1298 yılında burada hayatını kaybetmiştir<sup>21</sup>.

Onun Eyyûbî dönemi için kaleme aldığı en önemli metin "*Müferricü'l-kurûb fi ahbâri benî Eyyûb*" adlı eseridir. 5 ciltten oluşan bu eser Zengîler devrinden başlar ve Memlûk yönetiminin ilk yıllarına kadar devam eder. İbn Vâsıl eserinde dönemin birçok önemli Eyyûbî kaynağından istifade etmiştir. Fakat eser en çok İbn Esir'in *el- Kâmil*'ine benzerlikler göstermektedir. Biz çalışmamız kapsamında bu eseri Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Akdeniz faaliyetlerini anlatırken kullanmaya gayret gösterdik. Zira Salâhaddîn dönemi siyasi olayları hakkında ayrıntılı malumat sağlamaktadır. Çalışmamız kapsamında Cemal ed- Din el- Şiyyal tarafından hazırlanan tashihin ikinci cildini kullandık (İbn Vâsıl, *Müferricü'l Kurûb fi 'Ahbar Beni 'Eyyûb*, II, Tash. Cemal ed- Din el- Şiyyal, Kahire, 1957.) .

Taberî, İslâm tarihinin vazgeçilmez müerrihlerinden biridir. Onun kaleme aldığı "*Câmîü'l Beyân ve Târîhu'l Ümem ve'l Mülûk*" adlı eseri İslâm tarihinin erken devirleri hakkında eşsiz bilgiler sunar. Kurumlardan siyasi olaylara kadar birçok konuda bilgi sağlayan bu kaynağı çalışmamızın birinci bölümünde ilk İslâm denizciliğinin oluşturulması bağlamında gerek kurumlar gerekse askeri operasyonlar bağlamında kullandık. Biz bu eserin geniş bir

<sup>20</sup> Demirkent 1990, 892.

<sup>21</sup> Tomar 1999, 438- 439; Çakıroğlu 2008, 16.

komisyon tarafından hazırlanan İngilizce tercümesini kullandık (Tabarî, *The History of al-Tabarî*, XV, XXXIII, XXXIV, Trans. J. L. Kraemer- R. S. Humpreys, C. E. Bosworth, New York 1989, 1990, 1991) .

*İzzeddin İbnü'l Esîr*, İslâm tarihçiliğinin en önemli isimlerinden biridir. 1160 senesinde Zengî idaresinin önde gelen devlet adamlarından birinin oğlu olarak dünyaya gelmiştir. Bölgenin önemli âlimlerinden eğitim almıştır. Nitekim babası oğullarının eğitimi konusunda oldukça titizdi<sup>22</sup>. Diğer iki kardeşi çeşitli idari görevlerde yer almasına rağmen o mesleki kariyerini tarihçilik üzerine kurmayı tercih etmiştir<sup>23</sup>. Kudüs'ün fethine müteakiben Salâhaddîn ile bizzat tanışan İbnü'l Esîr, Eyyûbî kuvvetleriyle birlikte Antakya seferine tarihçi olarak katılmıştır<sup>24</sup>. Hayatının büyük bir kısmını Dımaşk, Musul, Bağdat, Mekke ve Halep arasındaki yolculuklarla geçiren<sup>25</sup> İbnü'l Esîr, 1233 yılında Musul'da hayatını kaybetti.

İbnü'l Esîr'in gerek çalışmamız gerekse tüm ortaçağ tarihi için büyük önem arz eden çalışması *el- Kâmil fi't-tarih*, dünyanın yaradılışından başlar ve 1230 yılına kadar devam eder. Bu eserdeki bilgiler onun hem uzun yıllar süren derin araştırmalarını hem de dönemine karşı olan gözlem yeteneğini gözler önüne sermektedir<sup>26</sup>. Eserinde, erken dönemlerle alakalı konularda sıklıkla Taberîden faydalanmıştır<sup>27</sup>. Eyyûbî dönemine gelindiğinde ise kendi araştırmaları ve tanıklıklarına ek olarak *el- İsfahanî* ve *İbn Şeddad* gibi tarihçilerden faydalanmış, buna mukabil *İbn Vâsıl*, *Ebu Şame* gibi tarihçileri büyük oranda etkilemiştir<sup>28</sup>. Onu bizim çalışmamız için kıymetli kılan en önemli özelliği Salâhaddîn dönemi deniz savaşlarının birçoğu ile alakalı ayrıntılı bilgi aktarmasıdır. Zira biz Eyyûbîlerin giriştiği deniz savaşlarını yazarken sıklıkla İbnü'l Esîr'in bilgilerinden istifade ettik. Ayrıca o özellikle Antakya Prinkepsiği üzerine yürütülen sefere bizzat iştirak ettiği için bu sefer hakkındaki gözlemleri ayrıca önem arz eder. Biz onun bu çalışmasının Abdülkerim Özaydın tarafından yapılan 11 ve 12. cilt tercümelerini ekseriyetle kullandık (İbnü'l Esir, *İslâm Tarihi El-Kâmil Fi't Târîh Tercümesi*, XI, XII, Çev: Abdülkerim Özaydın, İstanbul 1987.). Lakin bazen terminolojik bazı ifadelerin asıllarına ihtiyaç duyduğumuzda Muhammed Yusuf ed- Dokak tarafından 2003 yılında Beyrut'da yayınlanan tahkiki kullandık (İbnü'l Esir, *el- Kamil fi't Tarih*, I-X, Tash. Muhammed Yusuf ed- Dokak, Beyrut 2003.).

<sup>22</sup> Özaydın 2000, 26; Micheau 2014, 52- 53.

<sup>23</sup> Micheau 2014, 56.

<sup>24</sup> Özaydın 2000, 26.

<sup>25</sup> Hammad 1987, 116

<sup>26</sup> Hammad 1987, 117- 118;

<sup>27</sup> Özaydın 2001, 281; Micheau 2014, 59.

<sup>28</sup> Hammad 1987,121; Özaydın 2001, 282; Micheau 2014, 59.

*İbn Fazlullah el- Ömerî* önemli bir bürokrat ailesinden gelmektedir. 1301 Dımaşk'da doğan Ömerî, Memlûk dönemi Kahire ve İskenderiye kentlerinde önemli görevlere gelmiştir. O devletin resmi yazışmalarının yapıldığı Dîvân-ı İnşâ'ya kadar ilerlemiştir. Dönemin iktidar ve güç odaklarıyla sıkıntılar yaşayan Ömerî, devlet işlerinden uzaklaştırıldıktan sonra kendini tamamen yazmaya adanmış. 28 Şubat 1349 yılında vebadan ölmüştür<sup>29</sup>.

Onun çalışmamız için en önemli eseri *Mesalikü'l Ebsâr fi Memâliki'l Emsâr* adlı hem coğrafi ve hemde tarihî meselelere ışık tutan eseridir. Eser 27 kısımdan oluşan oldukça teferruatlı bir kaynaktır. Biz bu eserin Salâhaddîn ile ilgili olan kısımlarını aydınlıkla kullanmaya gayret gösterdik. Zira bu eser her ne kadar Eyyübî döneminde kaleme alınmış olmasa da Ömerî'nin Mısır'da yaptığı araştırmalar bu çalışmayı oldukça kıymetli kılar. Nitekim Ömerî'nin bu eseri kaleme alırken kullandığı kaynakların bir kısmı günümüze ulaşmamıştır. Ayrıca kendisinin Memlûk devlet sistemi içerisinde yer aldığı görevlerde, önceki dönemlere ait bir takım evrakları görmüş olması da muhtemeldir. Biz onun bu eserinin E. R. Lundquist tarafından yapılan tercümesini kullandık (al- 'Umari, *Saladin and the Crusaders: Selected Annals from Masalik al-absar fi mamalik al-amsar*, Trans. E. R. Lundquist, Lund 1992.).

İbn Haldun esasen Eyyübî dönemiyle çağdaş bir âlim değildir. Lakin onun *el- 'iber* adlı eseri ve bu esere girişi miyetinde yazdığı *Mukaddime*, Eyyübî dönemiyle ilgili önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Özellikle kronolojik bir tarih olarak dizayn ettiği *el- 'iber* adlı eserinde Eyyübî denizciliği ile alakalı diğer kaynaklarda geçmeyen birçok önemli bilgi geçtiğinden bizim için oldukça önemlidir. Eyyübîler ilgili kısımlar bu eserin beşinci cildinde geçmektedir. Biz bu cildin Beyrut'da yapılan tahkikinin kullandık (İbn Haldun, *Tarih-i İbn Haldun*, V, Beyrut, 2010.). Eserin girişi niteliğindeki Mukaddimenin ise Zakir Kadri ve Süleyman Uludağ çevirilerini kullandık (İbn Haldun, *Mukaddime*, Çev. Zakir Kadiri, I-III, Ankara, 1968; İbn Haldun, *Mukaddime*, I-II, Çev. Süleyman Uludağ, İstanbul 2007.).

## 2. Haçlı Tarihleri

*Willermus Tyrensis*, Haçlı tarih yazımı açısından büyük önem arz eden bir müerrihtir. 1130 yılında soylu olmayan bir ailede dünyaya gelen Willermus Tyrensis, 15 yaşına geldiğinde hukuk, din ve sanat eğitimi almak üzere Avrupa'ya gitmiştir. 1165 senesinde eğitimini tamamlamasının ardından Haçlı Krallığı topraklarına geri dönmüş ve Akkâ katedralinde papaz olarak çalışmaya başlamıştır<sup>30</sup>. Onun kariyeri Amalric döneminde parlamış ve Kudüs Haçlı Krallığında önemli bir şahsiyet haline gelmiştir. Onun Haçlı Krallığındaki politik konumu IV.

<sup>29</sup> el- Alevî 1999, 483.

<sup>30</sup> Edbury- Rowe 1988, 13- 15; Mallet 2011, 769.

Baldwin döneminde daha da yükselmiş, Baldwin döneminde Kudüs Krallığında siyasi gücünün zirvesine yükselmiştir. Willermus Tyrensis'in ölüm tarihi meselesi, tarihçiler arasında ihtilafli bir meseledir. Ama her halükarda 1186 senesinden önce hayatını kaybettiği aşikârdır<sup>31</sup>.

Willermus Tyrensis'nin esasen asıl adı bilinmeyen, lakin “*Historia Rerum in Partibus Transmarinis Gestarum a Tempore Successorum Mahumeth Usque Ad Annum Domini*” adıyla anılan kroniği, Haçlı devletleri tarihi için büyük önem arz etmektedir. Alex Mallet, Willermus Tyrensis'in bu eseriyle alakalı olarak; “Willermus Tyrensis'in *Haçlı devletleri ile alakalı eseri, 12. yüzyıl Latin tarih anlatısının en hakimane eseridir.*” demektedir<sup>32</sup>. Eser 1127- 1184 arası olayları için son derece önemlidir<sup>33</sup>. Biz onun bu eserini Eyyübî- Haçlı deniz savaşlarını yazarken oldukça yoğun bir şekilde kullandık. Zira bazen Eyyübî filoları hakkında Eyyübî kaynaklarından daha ayrıntılı bilgi vermektedir. Biz onun bu eserinin E. A. Babcock ve A. C. Krey tarafından 1943'de yayınlanan İngilizce çevirisini kullandık (William of Tyre, *A History of Deeds Done Beyond the Sea*, I-II, Trans: Emily Atwater Babcock and A. C. Krey, New York 1943.). Edisyon tam metin çevirisi olup, kroniğin ifade biçimlerini ve terimlerini muhafaza ettiğinden oldukça kıymetli bir çalışmadır.

Willermus Tyrensis'i bizim için bu kadar kıymetli kılan tek şey onun kendi kroniği değildir. Nitekim onun bu kroniğinin çevresinde gelişen yazım kültürü, ortaçağ Haçlı tarih yazımını derinden etkilemiştir. Onun kroniğine yapılan zeyl ve çeviriler ortaçağ dönemi için çok büyük bir külliyat oluşturmaktadır<sup>34</sup>. Biz Willermus Tyrensis'e yapılan çeviri ve zeyillerden iki tanesini çalışmamız kapsamında kullandık. Bunlardan birincisi literatürde “*The old French Continuation of William of Tyre*” adıyla maruf eski Fransızca çeviridir. Esasında bir çeviri olmasına rağmen bu metin 1184 yılı sonrası olayları da kapsamaktadır. Biz bu Fransızca tercümenin Peter Edbury tarafından yapılan kısmî çevirisini kullandık. Peter Edbury sadece 1184- 1197 seneleri arasındaki olayları çevirmiştir (“Old French Continuation of William of Tyre”, *The Conquest of Jerusalem and the Third Crusade*, Trans. Peter Edbury, Aldershot 1998.). Kullandığımız bir Willermus Tyrensis zeyli ise “*Rothelin Zeyli*” olarak bilinen metindir. Bu metinde 1184 sonrası konusunda kapsamlı bilgiler sunmaktadır (*Crusader Syria in the Thirteenth Century: The Rothelin Continuation of the History of William of Tyre with part of the Eracles or Acre Text*, Trans. Janet Shirley, Aldersshot 1999.).

<sup>31</sup> Edbury- Rowe 1988, 22; Mallet 2011, 770.

<sup>32</sup> Mallet 2011, 773.

<sup>33</sup> Willermus Tyrensis'in bu eserinin dil özelliklerinden kaynaklarına ve etkilerine ve hatta anlattığı tarihi olayların değerlendirmelerine kadar incelenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. Edbury- Rowe 1988.

<sup>34</sup> Demir 2016, 559.



Haçlı tarih anlatıları arasında Marino Sanudo Torsello'nun *Liber Secretorum Fidelium Crucis* adlı eseri de önem arz eder. Esasen 13. yüzyılda kaleme alınan bir eser olmasına rağmen<sup>35</sup> Memlûklere karşı bir Haçlı seferi organize edilebilmesi için propaganda amacıyla yazıldığından Salâhaddîn dönemi içinde önemli bilgiler ihtiva eder. Eserde Eyyûbî filolarının Suriye limanlarına yaptığı operasyonlar hakkında oldukça ayrıntılı bilgiler bulunur. Bunlara ek olarak Eyyûbîlerin donanmaya hammadde sağlamak amacıyla İtalya ile yaptığı anlaşmalarla ve bu anlaşmalara karşı konsüllerin İtalyanlara karşı uyguladığı yaptırımlarla alakalı çok önemli bilgiler sunar<sup>36</sup>. Biz gerek deniz savaşları gerekse kurumsal bağlamda birçok bilgi sunan bu eserin Peer Lock tarafından yayınlanan çevirisinden istifade ettik (Marino Sanudo Torsello, *The Book of the Secrets of the Faithful of the Cross*, Trans. Peter Lock, Farnham 2011. ).

Üçüncü Haçlı seferleri Eyyûbî denizciliği için ziyadesiyle kritik bir süreçtir. Zira Eyyûbî deniz gücünün zirvesi Üçüncü Haçlı Seferleri kaynaklarında takip edilebilmektedir. Eyyûbî Deniz Kuvvetleri hakkında ayrıntılı bilgi sunan Haçlı kroniklerinden biri Ambroise'ın *Estoire de la Guerre Sainte* adlı eseridir. Ambroise'ın hayatı hakkında neredeyse hiç bilgimiz yoktur. Mazmun bir şekilde Fransızca olarak kaleme aldığı bu eseri Üçüncü Haçlı Seferi ve özellikle Akkâ kuşatması konusunda en önemli tarih anlatılarından biridir. Seferin neredeyse tüm aşamaları hakkında oldukça zengin bilgi sunan Ambroise Eyyûbî filolarının Akkâ önündeki faaliyetleri hakkında oldukça kıymetli bilgiler ihtiva etmektedir. Zira onun bilgilerinin neredeyse hepsi müellifin kendi gözlemlerine dayanır. Biz bu eserin Marianne Ailes tarafından nesir haline getirilerek yapılan İngilizce tercümesini kullandık. Tercüme Malcolm Barber tarafından notlandırılmış olup 2003 yılında yayınlanmıştır (Ambroise, *The History of the Holy War: Ambroise's Estoire de la Guerre Sainte*, vol. II, Trans. Marianne Ailes, Woodbridge 2003.) .

Üçüncü Haçlı seferleri ile alakalı kullandığımız diğer bir önem kronik ise "*Itinerarium Peregrinorum et Gesta Regis Ricardi*"dir. Salâhaddîn'in Suriye sahillerine başlattığı atağı ile başlayan kronik, üçüncü Haçlı seferleri hakkında oldukça mufassal bir kaynaktır. Sefere bizzat iştirak eden Kral Richard'a atfen yazılan bu eser, İngiliz filolarının Eyyûbî filolarına karşı olan durumunu gözlemek adına eşsiz bilgiler sunar. Ayrıca Eyyûbî gemilerinden ve gemilerde kullanılan Neft ve benzeri teknolojilerden de bahseder. Eser iki kuvvet arasında yaşanan deniz savaşları hakkında gözlemlere dayanan birçok bilgi ihtiva etmektedir. Bu bakımdan çalışmamız için büyük önem taşımaktadır.

<sup>35</sup> Bozkurtoğlu Özcan 2017, 3.

<sup>36</sup> Marino Sanudo Torsello *Liber*, 302.

Eserin günümüze kalan birçok yazması bulunmakta, bu yazmalar birbirlerine göre değişiklikler göstermektedir. Biz bu eserin Helen J. Nicholson tarafından hazırlanan tercümesini kullandık (*Chronicle of the Third Crusade: A Translation of the Itinerarium Peregrinorum et Gesta Regis Richardi*, Trans. Helen J. Nicholson, Aldershot 1997.) . Zira bu çeviride; yazmalar arasındaki farklardan, Ambroise ve benzeri dönemin diğer kaynaklarıyla benzer ya da zıt anlatılarda dikkat çeken karşılaştırmalar bulunmaktadır.

Richardi Divisensis'in *Cronicon Richardi Divisensis de Tempore Regis Richardi Primi* adlı eseri doğrudan Aslan Yürekli Richard'a atfen hazırlanan önemli bir haçlı kroniğidir. Üçüncü haçlı seferlerinde hazırlanan başta İngiliz filosu olmak üzere birçok deniz kuvveti hakkında bilgi vermektedir. Onun bu eseri üçüncü haçlı seferlerinde kullanılan gemilerin özellikleri ve filoların genel durumları hakkında eşsiz bilgiler sunan önemli bir kroniktir. Biz onun bu eserinin J. A. Gilles tarafından yapılan İngilizce tercümesini kullandık (Richard of Devizes, *The Chronicle of Richard of Devizes Concerning the Deeds of Richard the First, King of England also Richard of Cirencester's Description of Britain*, Trans. J. A. Gilles, London 1812.) .

Rogeri de Wendover'in *Liber Qui Dicitur Flores Historiarum: Ab Anno Domini Mcliv. Annoque Henrici Anglorum Regis Secundi Primo* adlı eseri doğrudan bir Haçlı tarihi değildir. Eser esasen İngiliz Krallığının tarihi olarak kaleme alınmakla beraber Eyyûbî dönemiyle çağdaş olmasından dolayı Haçlı seferleri çerçevesinde geçen deniz mücadeleleri hakkında kıymetli bilgiler vermektedir. Biz onun bu çalışmasının J. A. Gilles tarafından hazırlanan İngilizce tercümesini kullandık (Roger Wendover, *Flowers of History*, I- II, Trans. J. A. Gilles, London 1849.) .

### 3. Kıptî Tarihleri

Kıptî toplumu ortaçağ boyunca Mısır'ın tebaası olmuştur. Mısır'ın bu Hristiyan topluluğu İslâm'ın ilk devirlerinden itibaren Müslüman yöneticilerle ekseriyetle iyi geçinmiş, hukukî hakları İslâm hukuku kapsamında tanımlanmıştır. Kıptîler İslâm denizciliğinde her daim memur olmuşlar, gerek tersanelerde personel gerekse gemilerde mürettebat olarak yer almışlardır.

Kıptî kilisesi tarafından oluşturulmuş olan Mısır Kilisesi Patrikleri tarihi, ortaçağ Mısır'ı için çok kritik bir önem taşır. Zira Kıptî kilisesi, tüm patriklerin hayatlarını düzenli olarak kayıtlı tutmuştur. Fakat bu kayıtlar sadece patriklerin kişisel yaşamlarına odaklanmaz. Aksine genellikle dönemin önemli olayları, savaşlar ve hatta Mısır'da hâkim devletin kurumları hakkında eşsiz bilgiler sunarlar. 1243'a kadar oldukça mufassal bilgiler sunan bu kayıtlar, bu

tarihten sonra ayrıntıdan uzak kısa bilgiler içermektedir. Kilisenin bu kayıtları her zaman Mısır ile sınırlı kalmaz. Çalışmamızın birçok bölümünde bu kilise kayıtlarından istifade ettik. Zira deniz silahlarından, gemilere, kurumlara, tersanelere ve savaşlara kadar birçok konuda ayrıntılandırılarak aktarılan bilgiler Kıptî Kilisesinin kayıtlarında bulunur. Kilisenin Arapça olarak tuttuğu bu kayıtlar, yazma olarak Fustat'ta bulunan Kıptî müzesinde muhafaza edilmektedir. Muhafaza edilen Arapça metinler hem tahkik edilmiş hem de İngilizce'ye tercüme edilerek neşredilmiştir. Biz Kıptî kilisesinin kayıtlarının 2, 3 ve 4. ciltlerini çalışmamızda kullandık. Bu ciltler kendileri arasında da bölünerek 8 parça halinde yayınlanmıştır. Çeviri, tahkik ve notlandırmaları Yassa 'Abd al- Masih, O. H. E. Burmester, Aziz Suryal Atiya ve Antonie Khater tarafından yapılmış olup mezkûr ciltler 1943'den 1974'e kadar çeşitli dönemlerde yayınlanmıştır (Sawirus İbn al- Mukaffa', *History of the Patriach of the Egyptian Church Known as the History of the Holy Church( 849-880)*, Vol. II, Part. I, Trans. Yassa Abd al- Masih, O. H. E. Burmester, Le Caire 1943; Sawirus İbn al- Mukaffa', *History of the Patriach of the Egyptian Church Known as the History of the Holy Church( 1167-1216)* , Vol III, Part II, Trans. A. Khater, O. H. E. Burmester, Cairo 1970; İbn Laklak *Târîh, History of the Patriach of the Egyptian Church Known as the History of the Holy Church (1216-1243)* Vol IV, Part I, Trans. A. Khater, O. H. E. Burmester, Cairo 1974.) . Çalışmamızda bu eserin ekseriyetle İngilizce çevirisinden istifade etmemize rağmen bazı yerlerde ciddi terminoloji sorunları olduğundan Arapça asıllarını kullandık. Zira denizcilik ile alakalı meselelerde terminoloji hayatî önem arz ettiğinden bu gibi durumları gerektiği bölümlerde tezimizin dipnotlarında belirttik.

#### 4. Bizans Tarihleri

Biz çalışmamız kapsamında bir grup Bizans kaynağını da inceleme imkânı bulduk. Bu doğrultuda kullandığımız ilk kaynak *Theofanis Omologitis*'in Kronografyası oldu. Zira birinci bölümü oluştururken İslâm denizcilik geleneğinin oluşumu açısından Theofanis Omologitis'in kronografyası son derece önem taşımaktadır. Nitekim Bizans ve İslâm donanmalarının ilk karşılaşmalarını bu kaynaklarda takip etmek mümkündür. Theofanis Omologitis'in Kronografyası İslâm Denizcilik tarihi bakımından son derece önem taşımaktadır. Biz onun bu çalışmasının İngilizce tercümesinden faydalandık (Theophanes Confessor, *The Chronicle of Theophanes Confessor*, Trans. Cyril Mango- Roger Scott, Oxford 1997.) . Theofanis Omologitis yazdığı Kronografya ile kendinden sonraki tarih yazım geleneğine ışık tutmuştur. Zira onun Kronografyasını takip eden zeyiller kaleme alınmıştır. Biz onun bu eserine yapılan zeyilleri de Eyyûbî öncesi İslâm denizcilik geleneği bakımından kullandık (*Theophanis*

*Continuati*, vol. V, Trans. I. Ševčenko, Boston 2011; *Theophanis Continuati*, vol. I-IV, Trans. Jeffrey Michael Featherstone- Juan Signes- Codoner, Boston 2015.) . *Constantine Porphyrogenitus*, Eyyûbî öncesi İslam denizciliği hakkında bilgi sunan diğer bir Bizans tarihçisidir. Biz onun *De Administrando Imperio* adlı çalışmasının R. J. H. Jenkins tarafından hazırlanan tercümesini kullandık (*Constantine Porphyrogenitus, De Administrando Imperio*, Trans. R. J. H. Jenkins, Columbia, 1967.) .

Bizim Eyyûbî dönemiyle alakalı olarak kullandığımız en önemli Bizans kaynağı *Niketas*'ın *Historia*'sı olmuştur. Onun bu kaynağı doğrudan Salâhaddîn dönemiyle çağdaştır ve Bizans'ın Mısır üzerine yürüttüğü sefer hakkında doğrudan bilgi veren kıymetli bir eserdir. Bu eserde Mısır'daki savunma sistemlerinden Salâhaddîn'in ilk Fâtımî veziri olduğu zamanki deniz kuvvetlerinin durumuna kadar birçok konuda fikir sahibi olmak mümkündür. Biz bu eserin Fikret Işıltan tarafından yapılan Türkçe tercümesini kullandık (*Niketas, Historia*, Çev: Fikret Işıltan, Ankara 1995.).

## B. Teşkilata Dair Kaynaklar

*İbn Mamati*, Mısır'ın Asyut kentinden önemli bir Kıptî aileye mensuptur. Aile üç nesil boyunca Mısır'da önemli mevkilere gelmiştir. Babası Şirkûh döneminde İslâm'ı seçmiş böylelikle İbn Mamati'de Müslüman olmuştur. İbn Mamati Salâhaddîn döneminde hayli önemli mevkilere gelmiş, *divanü'l ceyş* gibi dönemin askeri divanlarının başında bulunmuştur. İbn Mamati'nin bu görevi *el- Aziz* devrinde de devam etmiştir<sup>37</sup>.

İbn Mamati'nin çalışmamız kapsamında da kullandığımız eseri *Kavâninü'd Davânîn*, Salâhaddîn dönemi Mısır devlet kurumları hakkında fazlasıyla ayrıntı sunan çok önemli bir eserdir. Eser, Eyyûbî dönemi Mısır'ındaki tüm devlet kurumlarını ayrıntıyla aktarmaktadır. Kendisi de bu kurumlarda memur olduğundan verdiği bilgiler son derece güvenilir ve sağlamdır. O, Deniz Kuvvetlerinden ve ona bağlı tüm devlet kademelerinden de bahsetmektedir. Biz Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin kurumsal özelliklerini yazarken, İbn Mamati'nin eşsiz bilgilerinden sıklıkla istifade ettik. Zira o tersanelerden, gemilere ve kurumun gelir kaynaklarına kadar birçok meseleyi aydınlatmaktadır. Biz çalışmamız kapsamında İbn Mamati'nin Richard Stefan Cooper tarafından 1973 yılında tamamlanan şerhli İngilizce tercümesini kullandık (*Ibn Mammati's Rules for the Ministries: Translation with Commentary of the Qawanin al- Dawanin*, Trans. R. S. Cooper, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of California. Berkeley 1973.) . Bu tercüme tam metin tercümesi olup, eserde anlatılan birçok mesele gerek şerh edilip gerek notlandırılarak zenginleştirilmiştir.

<sup>37</sup> Atiyya 1986, 862- 863.

*Ebu Muhammed Takıyüddin Ahmed b. Alî b. Abdulkâdir b. Muhammed el- Makrîzî* esasen Memûk dönemi müerrihlerinden olsa da çalışmaları Mısır tarihinin daha eski dönemleri için de eşsiz bilgiler sunmaktadır. 1364- 1365 senesinde dünyaya gelen Makrîzî, Suriye ve Mısır sahasının oldukça önemli ailelerinden birine mensuptur<sup>38</sup>. Makrîzî, dönemin ünlü hocalarının hepsinden dersler almış özellikle İbn Haldun'dan çok etkilenmiştir. Zira günümüzde İbn Haldun tarihi olarak maruf *el- 'iber*'in girişi olan *Mukaddime* adlı eserin önemini ilk keşfedenlerden biridir<sup>39</sup>. Makrîzî, Memlûk dönemi Mısır'ında önemli politik görevlerde bulunmuş, politik görevleri bıraktıktan sonra hayatının son yirmi yılını yazmaya adanmış ve 200 cildin üzerinde eser telif etmiştir<sup>40</sup>.

Makrîzî kendi döneminin seçkin sosyal bilimcilerinden biridir. Zira o çalışmalarında Mısır'ın sosyolojisinden topografisine ve tarihine kadar birçok alanda önemli verilere yer vermiştir. Makrîzî çalışmalarında Eyyûbî döneminde yazılmış birçok yazmayı bulmuş ve kullanmıştır. Bunların bir kısmı günümüze ulaşmayan eserlerdir. Makrîzî'nin günümüze ulaşmamış eserleri kullanması, onu bizim için daha kıymetli hale getirir<sup>41</sup>.

Çalışmamız kapsamında Makrîzî'nin iki eserine başvurduk. Bunlardan birincisi *Hıtat* adıyla bilinen, *el- mevâ'iz ve'l-i'tibâr bi- zikri'l- hıtat ve'l-âsâr*'dır. Eser İslâm yazım geleneğinde hıtat adı verilen yazım türünde yazılmıştır. Hıtat yazım türünde, bir bölgenin tarihinden coğrafyasına ve kültürüne kadar geniş bir analizi yapılır ve modern tarih çalışmaları için bu tip kaynaklar hayli önemlidir. Hıtat türünün en önemli örneği Makrîzî tarafından yazılmıştır<sup>42</sup>. Makrîzî'nin bu eseri dönemin Mısır kentlerini tüm ayrıntısına kadar anlatmaktadır. Ormanlarından kent ve varoşlarına, suyollarına ve tarihine kadar geniş bilgi verir. Eser sadece Mısır'ın İslâmî dönem tarihine değil, gerektiğinde antik döneme ait önemli bilgileri de ihtiva eder. Biz çalışmamızın hem kurumlarla alakadar olan kısmında hem de Eyyûbî filolarının Mısır'daki faaliyetleriyle ilgili bilgi verilen bölümlerde sıklıkla kullandık. Biz çalışmamız kapsamında bu eserin farklı tahkik ve tercümelerinden istifade ettik. Eserin ilk iki cildinin Karl Stowasser tarafından notlandırılarak tercüme edilen İngilizce versiyonunu kullandık. Bu ciltlerden birincisi, Stowasser'in dostu Clopper Almon tarafından 2014 yılında yayınlanmıştır (*Maqrizi, Medieval Egypt: el- Hıtatü'l Makrîziyye el- Mevâ'iz ve'l-i'tibar bi-zikri'l-hıtat ve'l-âsâr*, Trans: Karl Stowasser, I, 2014.). İkinci cilt henüz yayınlanmamış olup, biz bu eserin

<sup>38</sup> Bauden 2014, 162-163.

<sup>39</sup> Seyyid 2003, 448.

<sup>40</sup> Seyyid 2003, 449; Bauden 2014, 163-167.

<sup>41</sup> İpşirli 1998, 403.

<sup>42</sup> Yiğit 1998, 401.

daktilo nüshasını temin ederek kullandık (Makrizi, *el- Hitatü'l Makrîziyye el- Mevâ'iz ve'l- i'tibar bi-zikri'l-hitat ve'l-âsâr*, II Trans: Karl Stowasser, Basılmamış Daktilo Nüshası.). Hitat'ın 3. ve 4. ciltlerinin herhangi bir tam tercümesi bulunmamaktadır. Biz bu ciltlerin Beyrut'da 1998 yılında yayınlanan Halil el- Mansur tahkikini kullandık (Makrizi, *Kitâbu'l- Mevâiz ve'l-İ'tibâr bi-Zikri'l-Hitat ve'l-Âsâr*, I- IV, Tah. Halil el- Mansur, Beyrut 1998.) .

Çalışmamız kapsamında kullandığımız ikinci Makrîzî eseri Sulûk'dür. Bu eser Makrîzî'nin kronoloji takip eden tarihî kroniklerinin üçüncüsüdür. *'İkd Cevahirü'l- asfat fi ahhâr medinetü'l Fustât* eseri, İslâm ordularının ilk Mısır'a girişinden İhşidî döneminin sonuna kadar Mısır'ın siyasi tarihini anlatırken, *Itti'âzü'l- hunefâ'* adlı eseri Fâtımî dönemini anlatır. Son olarak *es- Sulûk fi ma'rifeti düveli'l mülûk* adlı eser tüm Eyyûbî dönemi siyasi tarihini ve yaşadığı döneme kadarki Memlûk dönemini anlatır<sup>43</sup>. Eser Eyyûbî devrine ait çok önemli bilgileri ihtiva etmektedir. Biz Makrîzî'nin bu kıymetli eserini Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin girdiği mücadeleleri yazarken sıklıkla kullandık. Eserin kullandığımız edisyonu 1980 yılında J. J. C. Broadhurst tarafından notlandırılarak yapılan tercümedir (Maqrizi, *A History of the Ayyubid Sultans of Egypt*, Trans: R. J. Broadhurst, Library of Classical Arabic Literature V, Boston 1980.). Tercümanın özel terimleri çevirirken asılları konusunda hayli dikkatli davrandığından oldukça kullanışlıdır. Bu çalışma "*A History of the Ayyubid Sultans of Egypt*" adıyla yapılmış olup, Sulûk adlı eserin sadece Eyyûbî hanedanı ile ilgili olan kısımlarının tercümesidir.

### C. Coğrafya ve Seyahat Eserleri

Abdü'l Lalif el- Bağdâdî 1162'de Bağdat'da dünyaya gelen çok yönlü bir âlimdir. Doğa bilimlerinden tıbbı, felsefeden tarih ve hukuka kadar birçok bilimde dönemin öne çıkan bilim insanlarından biridir. Bildiği diller arasında Arapça, Yunanca ve İbranice bulunmaktaydı<sup>44</sup>. Kültüre oldukça meraklı olan Bağdâdî, zamanının büyük bir kısmını kültürleri öğrenmekle geçirmiş, genç yaşta devrinin tüm büyük âlimlerinin kitaplarını okumuştur<sup>45</sup>. 1190 senesine gelindiğinde günümüzde Yunanistan, Türkiye, Mısır, Suriye ve Filistin olarak isimlendirdiğimiz tüm coğrafyayı gezmiş buralarda önemli gözlemler yapmıştır. Eyyûbî Sultanları ve devlet adamları tarafından da Mısır'da büyük ilgi görmüş olan Bağdâdî, 1230 senesinde hac yolculuğu sırasında hayatını kaybetmiştir<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> Bauden 2014, 176.

<sup>44</sup> Abdüllatif el- Bağdâdî *kitâbü'l ifâdeh*, K. Hafuth Zand, v.d.nin önsözü, 5.

<sup>45</sup> Kaya 1988, 254.

<sup>46</sup> Abdüllatif el- Bağdâdî *kitâbü'l ifâdeh*, K. Hafuth Zand, v.d.nin önsözü, 5-6; Kaya 1988, 254.

Çeşitli bilim dallarında, bilinen 160dan fazla esere sahip olan Bağdâdî'nin çalışmamız kapsamında en önemli eseri, ağırlıkla gözlemlerine dayandırarak vücuda getirdiği “*Kitabü'l ifâdeh ve'l- İtibâr fi'l'umûrû'l musâdehe ve'l-havâdisü'l mu'âyene bi'ard Misr*” adlı eseridir. Bu eser onun üstün gözlem yeteneğinin sonucunda ortaya çıkan en kıymetli eserlerinden biridir. Eyyûbî dönemi Mısır'ı hakkında hiçbir müellifin yazmayacağı gözlemlerini eserine katan Bağdâdî, dönemde yaşanan vebadan Mısır'a özgü yemeklere ve hayvan türlerine kadar çeşitli konuları eserine taşımıştır. Eseri bizim için özel kılan unsur, Bağdadî'nin Nil üzerinde gördüğü gemiler hakkında yazdığı ayrıntılı tasvirleridir. Biz onun bu çalışmasının K. Hafuth Zand, John A. Videan ve Ivy E. Videan tarafından yapılan tercüme ve tıpkıbasım el yazmasından istifade ettik ('Abd al- Latif al- Baghdadi, *The Eastern Key: Kitab al- ifadah waa'l-l'tibar of 'Abd al- Latig al- Baghdadi*, Trans. K. H. Zand and J. A. & Ivy E. Videan, London 1964.) .

*İbn Cübeyr*, Salâhaddîn dönemi Mısır ve Suriye kentleri hakkında bize en ayrıntılı malumatı sunan seyyahtır. Onun *Rihretü'l Kinânî* adlı eserinde Eyyûbî denizciliği ile ilgili bilgi bulmak mümkündür. Özellikle Haçlıların Kızıldeniz tazyikinden sonra bölgeye ziyaretlerde bulunan Cübeyr, bu tazyikle alakalı meselelerin doğrudan tanığı olmuştur. Biz onun bu eserinin İ. Güler tarafından yapılan Türkçe tercümesini kullandık(İbn Cübeyr, *Endülüsten Kutsal Topraklara*, Çev. İ. Güler, İstanbul 2008.).

Çalışmamız boyunca İslamî döneme ait birçok coğrafyacının eserini kullanmaya gayret gösterdik. Özellikle Eyyûbî öncesi dönemde liman kentlerinin durumları hakkında coğrafya eserlerine sıklıkla başvurduk. Bunların arasında limanlar ve limanlardaki denizcilik sistemleri hakkında en ayrıntılı bilgi veren *Mukaddesî* idi. 10. yüzyılda dünyaya gelen Mukaddesî, döneminin coğrafya yazım geleneğinin önemli isimlerinden biridir. Eyyûbî filolarının kuşattığı ve sahip olduğu limanları yazarken *Ahsenü'l Takâsîm fi Ma'rifetü'l Akâlîm* adlı eserinden sıklıkla istifade ettik. Zira onun bu kentler hakkında verdiği bilgiler oldukça eşsizdir. Biz Mukaddesî'nin bu eserinin 1994 yılında Lübnan'da yapılan baskısını kullandık. Bu edisyonun İngilizce çevirisini Basil Anthony Collins yapmıştır. Bu baskıyı kıymetli yapan en önemli unsur, eserin farklı el yazması kütüphanelerinde bulunan farklı yazmalarla karşılaştırılmış ve çeviriye her yazmada bulunmayan farklılıkların eklenmiş olmasıdır (al- Muqaddasî, *The Best Disions for Knowledge of the Regions: Ahsan al- Taqasîm fi Ma'rifat al- Aqâlim*, Trans. Basil Anthony Collins, Reading 1994.).

İbn Havkal'da 10. yüzyıl Doğu Akdeniz coğrafyası hakkında sıklıkla başvurduğumuz kaynaklardan biridir. Onun *Suretü'l Arz* adlı eserinde Doğu Akdeniz liman şehirleri hakkında oldukça kıymetli bilgiler bulmak mümkündür. Biz İbn Havkal'ın bu eserinin Ramazan Şeşen

tarafından yapılan tercümesini kullandık (İbn Havkal, *10. Asırda İslâm Coğrafyası*. Çev. Ramazan Şeşen. İstanbul 2014.) .

Yâkût'un Mucemü'l Buldan adlı eseri İslâm coğrafyası hakkında oldukça teferruatlı bilgi sunmaktadır. Onun İslâm bölgeleri hakkında verdiği bilgiler gerek bölgenin coğrafyası gerekse tarihi açısından eşsiz bilgiler taşır. Biz Yâkût'un bu eserinin Beyrut'da yapılan tahkikini kullandık (Kullanılan Metin: Yâkût el-Hamavî, *Mucemü'l Büldân*, I-V, Beyrut 1977.).

*Merâsidü'l-İttulâ'* ise *Abü'l Hakk el- Bağdâdî* tarafından kaleme kaleme alınan coğrafya eseridir. Bu eser Abü'l Hakk el- Bağdâdî tarafından telif edilen bir eser olmanın yanı sıra Yâkût el-Hamavî *Mucemü'l Buldan* adlı eserinin bir özeti maiyeti taşır. Biz bu eserin İbrahim Gök tarafından yapılan Türkçe tercümesini kullandık (Safîyyü'd-dîn Abdü'l-mü'min b. Abdü'l-hakk el Bağdâdî, *Merâsidü'l-İttulâ' Ala Esmâi'l- Emkine ve'l-Bikâ'*, Çev: H. İ. Gök, Ankara 2014) .

Ebü'l- Fidâ'nın Takvimü'l Büldan adlı eseri Eyyübî sonrası dönemde kaleme alınan bir eser olmakla beraber başta Mısır ve Suriye coğrafyası olmak üzere dönemin coğrafya algısını gözler önüne serer. Biz onun çalışmasını İslâm coğrafyacılığında Akdeniz algısını aktarabilmek için kullandık. Biz bu eserin Ramazan Şeşen tarafından Türkçe'ye tercüme edilen edisyonundan istifade ettik (Ebü'l Fida, *Ebü'l Fida Coğrafyası*, Çev. Ramazan Şeşen, Ankara 2017).

#### **D. Arşivsel Metaryeller**

Biz çalışmamız kapsamında Eyyübî döneminden günümüze ulaşan bir grup mektup ve vesikadan da istifade ettik. Bunların başında Eyyübî- İtalyan Devletleri arasında imzalanan anlaşma metni bulunmaktadır. Bu metin Michele Amari tarafından 1863 yılında "*I Diplomi Arabi del R. Archivio Fiorentino*" adıyla yayınlanmıştır. Bu eserin içinde birçok anlaşma metni bulunmaktadır. Biz Salâhaddîn Eyyübî'nin İtalyan devletleri ile yaptığı donanma hammaddesi anlaşmaları hususunda burada yayınlanan vesikadan istifade ettik.

Bunun dışında önde gelen Haçlı komutan ve Lortlarının da Avrupa ile yazışmaları çeşitli çalışmalarda yayınlanmıştır (*The Crusades: A Reader*, ed. S. J. Allen& E. Amt, Toronto 2003; *Latters from East: Crusaders, Pilgrims and Settlers in the 12th-13th Centuries*, Trans. Malcolm Barber and Keith Bate, Farnham 2010.) . Bu mektuplarda Doğu Akdeniz'de yaşanan birçok olay rapor edilmekte ve olayların canlı tanıkları tarafından aktarılmaktadır. Bu açıdan yayınlanan bu mektuplar çalışmamız için bir takım kritik bilgiler sunmuştur. Ali Muhammed



Fehmi’de çalışmasında Mısır’ın İslâm dönemine ait birçok evrakı tercüme ederek eserine neşretmiştir<sup>47</sup>. Onun bu çalışmasında bulunan evraklarından istifade ettik.

Salâhaddîn Eyyûbî’nin elinden çıkmış birçok mektupta dönemin yazarlarınca eserlerine istinsah edilmiştir. el- İsfahânî, Ebû Şâme gibi dönemin tarihçilerinin kroniklerini kullanırken, bu kroniklerin içerisine istinsah edilmiş mektuplarda, konular ve kurumlar hakkında ifadeleriyle biza sıklıkla kaynaklık etmiştir. Biz çalışmamızda kullandığımız müstakil mektup ve vesikaları tezimizin kaynakçasında belirttik. Lakin Eyyûbî kaynaklarında istinsah edilen mektupları müstakil birer evrak olarak değerlendirmedığımızdan ayrıca belirtme gereği duymadık.

### E. Edebi Eserler

*Bahaüddîn Zühery* Eyyûbî döneminin önemli şairlerinden biridir. 1185 yılında dünyaya gelen Zühery, kaside türünde yazdığı şiirlerle büyük tanınırlık sağlamış ve Mısır çevresinde herkesin tanıdığı bir şair haline gelmiştir. Bahaüddîn Zühery’in şiirlerini Eyyûbî denizciliği için önemli kılan unsur onun şiirde deniz ve gemileri hep imge olarak kullanmasıdır. Onun birçok şiirinde gemilerden bahsedilmektedir. Biz onun bir şiirini çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde çevirirerek alıntılarla beraber, bunun dışında da birçok şiirini dönemin gemi ve denizcilik algısını anlamak adına kullandık.

Biz Bahaüddîn Zühery’in *el Vezir el- Fâzıl er- Reîs el- Beliğ el-Bâri’ el- Alâmet* adlı eserini E. H. Palmer tarafından, *Poetical Works of Bahâ-ed-Din Zoheir of Egypt* adıyla hem tahkik hemde İngilizceye tercüme edilen iki ciltlik versiyonunu kullandık.

### F. Araştırma Eserler

Ramazan Şeşen, Türkiye’de Eyyûbî tarihi alanında ilk önemli eserleri ortaya koyan bilim insanıdır. Ülkemizde özellikle Salâhaddîn Eyyûbî üzerine yazılan sayısız niteliksiz eser arasında, onun çalışmaları bize çöldeki bir vaha gibi kaynaklık etmiştir. Onun 6 farklı telif eserini tezimiz kapsamında kullanmış olmakla beraber özellikle “*Salâhaddîn Devrinde Eyyûbîler Devleti*” ve “*Salâhaddîn Eyyûbî ve Devlet*” adlı kitapları üçüncü bölümümüzü yazarken sıklıkla ifade ettiğimiz eserlerin başındadır<sup>48</sup>. Biz çalışmamız kapsamında Ramazan Şeşen’in sadece telif eserlerini değil, aynı zamanda tercüme ve tahkik ettiği kaynakları da yukarıda bahsettiğimiz üzere sıklıkla kullandık.

Ayşe Dudu Kuşçu’nun 2013 senesinde yayınladığı “*Eyyûbî Devleti Teşkilâtı*” adlı eseri çalışmamızın her bölümünde kullandığımız çok kıymetli bir eserdir. Onun çalışmasını tezimiz

<sup>47</sup> Bk. Fahmy 1966.

<sup>48</sup> Şeşen 1983; Şeşen 1987.

için önemli kılan unsur Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Teşkilâtı hakkında verdiği bilgilerdir<sup>49</sup>. Onun bu çalışması tezimizin gerek Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Teşkilâtı yapısını anlattığımız bölümünde, gerekse Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Akdeniz Mücadelelerini anlattığımız bölümde sıklıkla kullandığımız kaynakların başında gelir.

Yaacov Lev'in "*Saladin in Egypt*"<sup>50</sup> kitabı 1999'da Leiden'de basılmıştır. Eseri kapsamında Salâhaddîn'in deniz savaşlarını ve Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Teşkilât yapısı hakkında bir takım bilgiler sunmaktadır. Biz çalışmamızın birçok bölümünde Lev'in eserinden istifade ettik. M. C. Lyons ve D. E. P. Jackson'un, "*Saladin: the Politics of the Holy War*"<sup>51</sup> adlı kitabı, Salâhaddîn dönemi siyasi tarihi üzerine batıda yazılmış önemli eserlerden biridir. Eser "*Selahaddin: Kutsal Savaşın Politikaları*" adıyla Türkçe'ye çevrilmiş olsa da çeviride bir takım kavramsal hatalar olduğundan<sup>52</sup> biz bu hataların olduğu bölümlerde eserin orijinal edisyonunu temel aldık. Eser Salâhaddîn dönemi siyasi olaylarını oldukça teferruatlı bir şekilde ele almakta ve değerlendirmektedir. Bizde bu eseri ağırlıklı Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin girdiği siyasi mücadeleleri anlatırken kullandık. Stanley Lane-Poole'de Salâhaddîn Eyyûbî hakkında batıda ilk ciddi çalışmaları yapan akademisyenlerin başında gelir<sup>53</sup>. Biz onun "*History of Egypt*", "*Saladin and the Fall of the Kingdom of Jarusalem*" ve "*The Rise of Saladin*" adlı çalışmalarından tezimiz kapsamında istifade ettik.

Haçlı seferleri üzerine yazılmış monografik eserleri de çalışmamız kapsamında kullanmaya gayret gösterdik. Bernard Hamilton'un "*The Leper King and His Heirs*" adlı eseri Salâhaddîn'in çağdaşı Haçlı Kralı IV. Baldwin üzerine yazılmış teferruatlı bir eserdir<sup>54</sup>. Steven Runciman'ın "*Haçlı Seferleri Tarihi*"<sup>55</sup> adıyla Türkçeye çevrilen eseri de dönem için hayli önem taşımaktadır. Malcolm Barber'in "*The Crusader States*"<sup>56</sup> adlı eseri de Kudüs Haçlı Krallığına dair önemli bilgiler ihtiva eder. Eyyûbî- Haçlı deniz mücadelelerini anlatırken olaylara daha çok yönden bakabilmek adına bunlar ve benzeri Haçlı seferleri alakalı monografilere sıklıkla başvurduk.

Andrew S. Ehrenkreutz batıda Salâhaddîn devri Eyyûbî denizciliği ile ilgili müstakil bir çalışmaya imza atan tek isimdir. O 1955 yılında "*The Place of Saladin In the Naval History of*

<sup>49</sup> Dudu Kuşçu 2013, 362-369.

<sup>50</sup> Lev 1999.

<sup>51</sup> Lyons- Jackson 1997.

<sup>52</sup> Demir 2016, 558- 562.

<sup>53</sup> Lane- Poole 1901; Lane- Poole 1906; Lane- Poole 1969.

<sup>54</sup> Hamilton 2000.

<sup>55</sup> Runciman 1992.

<sup>56</sup> Barber 2012.

*the Mediterranean Sea in the Middle Ages*<sup>57</sup> adlı makalesini Journal of the American Oriental Society dergisinde yayınlamıştır. Tezimizin ilerleyen bölümlerinde birçok hususta Ehrenkretz'un bu çalışmasını tenkit etmemize rağmen, yayınlandığı dönemi ve eserin muhtevisyatını göz önünde bulundurduğumuzda çok kıymetli bir çalışma olduğu görülebilir. Zira 1955'de yayınlanan bu eser Salâhaddîn'in Akdeniz'de giriştiği neredeyse tüm deniz operasyonlarını değerlendirir. Bu olayları değerlendirirken dönemin tüm kaynakları kullanmaması ve dönemin denizcilik şartlarıyla tam mukayese edememesi durumu eserde bir takım sorunlu analizlere yer vermesine sebep olmaktadır. Biz bu sorunlu analizlerin her birine konu kapsamında çalışmamızın ilgili bölümünde değindik. Ayrıca bu eserin diğer bir problemi ise kurumsal ve teşkilata dair meseleler hakkında neredeyse hiç bilgi vermemesidir.

Muhsin Muhammed Hüseyin'in, 1986 yılında Beyrut'da yayınladığı “*el- Ceyşü'l Eyyûbî fi ahdi Salâhaddîn*” adlı çalışması Salâhaddîn devri Eyyûbî ordu yapısını ve askeri düzenini baştan aşağıya ele almaktadır. Eserin beşinci bölümü tamamen Eyyûbî Deniz Kuvvetlerine ayrılmış olup<sup>58</sup>, kurumsal bağlamda birçok önemli bilgiyi ihtiva etmektedir. Bu kitabı özellikle çalışmamızın ikinci kısmı olan Eyyûbî Deniz Kuvvetleri Teşkilâtını yazarken kullandık. Ahmet Muhtar Abbadî ve Seyyid Abdülaziz Salim'in ortaklaşa hazırladığı *Tarihü'l Bahriyeti'l İslamiyye fi Mısır ve 'ş- Şam* adlı eser 1981 senesinde Beyrut'da yayınlanmıştır. Bu çalışma İslâm'ın ilk devirlerinden itibaren İslâm denizcilik kurumlarını titizlikle aktarır. Mısır ve Suriye coğrafyası İslâm denizciliği için başucu eseri olan bu kitabın ilk bölümü Seyyid Abdülaziz Salim tarafından yazılmış olup, Eyyûbî dönemine kadar olan dönemi anlatmaktadır<sup>59</sup>. İkinci kısımda ise Ahmet Muhtar Abbadî tarafından Eyyûbî ve sonrası dönem anlatılmaktadır<sup>60</sup>. Kurumlardan, gemilere ve tersanelere kadar birçok konuda bilgi veren bu eserden özellikle Eyyûbî Deniz Kuvvetleri Teşkilâtını yazarken istifade ettik. Ali Muhammed Fehmi, Ortaçağ İslâm Denizciliği üzerine önemli çalışmalara imza atmıştır. Tezimiz kapsamında onun “*Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean from Seventh to the Tenth Century*” adlı eserini kullandık. Esasında onun bu kitabı bizim çalıştığımız dönemi kapsamasa da gerek ilk bölümde Eyyûbî dönemine kadar yaşanan denizcilik hadiselerini değerlendirirken, gerekse kurumsal kökenli bazı meseleleri açıklarken onun eserinden çok defa faydalandık.

---

<sup>57</sup> Ehrenkretz, 1955.

<sup>58</sup> Hüseyin 1982, 329-370.

<sup>59</sup> Salim 1981, 13- 197.

<sup>60</sup> Abbadî 1981, 201- 355.

Vasillios Christides, İslâm Denizcilik tarihi konusunda dünyadaki önemli tarihçilerden biridir. Özellikle İslâm denizcilik teknolojisi ve savaşları hususunda oldukça tutarlı ve tarafsız duruşuyla birçok meseleyi aydınlatan kıymetli metinler kaleme almıştır. Biz çalışmamız kapsamında onun birçok önemli çalışmasından faydalandık<sup>61</sup>. Biz onun bu çalışmalarından daha çok Neft ve benzeri donanımları ve Eyyübî devri gemilerini anlatırken istifade ettik. John Pryor ortaçağ Akdeniz’i üzerine önemli eserler telif etmiştir. Gemiler, gemilerde kullanılan teknoloji ve seyr-ü sefer konularında birçok kıymetli çalışması bulunmaktadır. Biz onun bu çalışmalarını özellikle Eyyübî Deniz Kuvvetlerinde kullanılan gemiler hususunda kullandık<sup>62</sup>.

Dionisius A. Agius’un tüm İslâmî dönem gemilerini titizlikle ele aldığı çalışması “*Classic Ships of Islam*”<sup>63</sup> adlı kitabı Eyyübî döneminde kullanılan gemileri yazarken sıklıkla başvurduğumuz eserlerin başında gelmektedir. Agius bu eserini yazarken devrin tüm kaynaklarını titizlikle incelemiş ve bunun sonucu gemilerin donanımlarından, seyr-ü sefer teknolojilerine kadar teferruatlı bir eser ortaya koymuştur. Neil D. MacKenzie’nin iki farklı çalışmamızı tezimiz kapsamında kullandık<sup>64</sup>. Lakin Eyyübî Deniz Kuvvetleri hakkında etraflı malumat sunan eseri 1992 yılında Kahire’de yayınladığı “*Ayyubid Cairo: A Topographical Study*” adlı kitabıdır<sup>65</sup>. MacKenzie bu eserinde Eyyübî dönemi Kahire kentini dönemin canlı kaynakları vasıtasıyla incelemiş ve bunları topografik sonuçlarla doğrulamıştır. Biz tezimizde MacKenzie’nin bu çalışmasını Eyyübîlerin Kahire’de bulunan tersaneleri kapsamında kullandık.

Nihal Şahin Utku’nun 2005 yılında tamamladığı “*Kızıldeniz’de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII.- XI. Yüzyıllar)*” adlı doktora tezinin merkezinde Kızıldeniz olmasına rağmen Akdeniz tarihi konusunda da oldukça teferruatlı bilgiler bulunmaktadır. Biz İslâm Denizcilik geleneği hususunda birçok konuda bu tezden istifade ettik<sup>66</sup>. Murat Öztürk’ün 2012’de tamamlamış olduğu “*Fâtımîler’in Deniz Gücü ve Akdeniz Hâkimiyeti*” adlı doktora tezi<sup>67</sup> Fâtımî dönemi Akdeniz tarihi için hayli önem arz etmektedir. Fâtımî dönemi deniz savaşlarından, deniz ticaretine kadar birçok konuyu geniş bir perspektifte sunan bu çalışmayı, Eyyübîlerin Fâtımîlerden miras aldığı kurum, gemi ve tersaneler bazında sıklıkla kullandık.

---

<sup>61</sup> Christides 1981; Christides 1993; Christides 1993; Christides 1996; Christides 1997; Christides 2007; Christides 2015; Christides 2017.

<sup>62</sup> Pryor 1982; Pryor 1984; Pryor 2004. Pryor 2008; Pryor- Jeffreys 2011.

<sup>63</sup> Agius 2008.

<sup>64</sup> MacKenzie 1999; MacKenzie 1992.

<sup>65</sup> MacKenzie 1992.

<sup>66</sup> Utku 2005.

<sup>67</sup> Öztürk 2012.

Burak Gani Erol'un 2012'de tamamlamış olduğu "Memlúk Deniz Kuvvetleri" adlı doktora tezi<sup>68</sup> Eyyûbî sonrası Mısır denizciliği hakkında yazılmış oldukça ayrıntılı bir eserdir. Eser Memlúk devri üzerine olsa da Mısır'da kullanılan tersane ve gemi çeşitleri Eyyûbî dönemi ile benzerlikler gösterdiği için bu benzerlik içeren hususlarda bu eserden sıklıkla istifade ettik.

Tüm bu eserlere ek olarak birçok kıymetli eseri daha çalışmamız kapsamında kullansak da bunların hepsini bu bölümde değerlendirmek mümkün olmadığından sadece belli başlıları yazmak zorunda kaldık. Çalışmamız kapsamında kullandığımız tüm kaynaklar tezimizin "Kaynakça" kısmından incelenebilir.

---

<sup>68</sup> Erol 2012.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 1. Eyyûbîlerden Önce Akdeniz’de Denizcilik

#### 1.1. Akdeniz’de Denizciliğin Oluşumu ve İlk Gemiler

Akdeniz, 2.5 milyon metrekarelik bir alanı kapsar. Esasen çok büyük bir su kütlesi olmamasına rağmen<sup>69</sup>, tüm denizci medeniyetleri omuzlarının üzerinde taşımaktadır. Denizcilik<sup>70</sup> ilk olarak beslenme ihtiyacına bir sonuç olarak doğmuştur<sup>71</sup>. Yolculuk yapmak için önceleri bir engel<sup>72</sup> olan deniz M.Ö. 3. binyılda Mısırlıların tabanı düz gemiler<sup>73</sup> inşa ederek Lübnan’a ulaşmalarından sonra yolculuğun yeni bir yöntemi haline gelmiştir<sup>74</sup>. Antik Mısır gemi çeşitliliği bakımından oldukça zengindi. Öyle ki tarih öncesi dönemlerden kalma çizimlerde direkli, kürekli birçok gemi modeli ile karşılaşırız<sup>75</sup>. Tüm bu sürece rağmen deniz yolculuğu korkulan bir yolculuk olmaktan çıkmadı ve yolculuk sadece kıyı takibi şeklinde devam etti<sup>76</sup>. Denizde yol kat edebilme, ticaret için de devrimsel sonuçlar doğurdu. Öyle ki geminin icadına müteakiben gelişen süreçle birlikte adalar ve anakara arası emtiaların değişimi arkeolojik verilerle desteklenebilir<sup>77</sup>. Modern haritalarda kıtaların arasında sıkışmış olan bu küçük iç deniz, antikçağ insanı için ucu bucağı olmayan sonsuz bir anlam taşıyordu. *Cyprian Broodbank* bu konuyla alakalı olarak, çokta büyük olmayan bu su kütlesinin Deniz Yolculuğu Tarihi ve İnsanlığın Denizcilik Tarihi üzerine nasıl etki edebildiğini “*bulgulardaki zenginlik*” ile açıklamaya eğilim gösterir. Öyle ki ona göre;

---

<sup>69</sup> Broodbank 2017, 51.

<sup>70</sup> Burada denizcilik kavramını doğrudan gemiler ve seyr-ü sefer ile bağlantılandırılmamalıdır. Basitçe, deniz üzerinden fayda sağlamaya yönelik her türlü eylemi denizcilik olarak kabul etmemiz, tarih öncesi insanın denizcilik anlayışını temellendirebilmemiz için daha sağlıklı olur.

<sup>71</sup> Abulafia 2012, 39-40.

<sup>72</sup> Braudel Akdeniz’i deniz yolculuklarından önce bir “*engel*” olarak nitelendirirken, Abulafia ise deniz yolculuğu öncesi dönemi “*Tecrit ve Uzak Tutulma*” olarak tanımlar. Wachsman 1995, 10-12; Braudel 2013, 40; Abulafia 2012, 31-42.

<sup>73</sup> Düz tabanlı ilk gemi modelleri için bk. Ek- 1

<sup>74</sup> Gilbert 2008, 28; Braudel 2013, 40; Broodbank 2017, 54. Daha önceki binyıllara ait deniz ulaşımı ile ilgili ipuçları olsa da gemiyle yapılan ilk taşıma amaçlı seferin *Byblos Yolu* adı verilen Mısır- Lübnan yolu olduğu konusunda tarihçiler hem fikirdir.

<sup>75</sup> Christides 1993a, 40.

<sup>76</sup> Braudel 2013, 40.

<sup>77</sup> Özellikle bir takım, ada menşeli madenlerin bu dönemde Yunanistan içlerine taşınmış olması, adalar ve anakara arasındaki ticari ilişkilerin deniz vasıtasıyla kurulduğuna kanıt teşkil eder; Starr 2000, 5.

“Bu bulgular gemilerin kendilerini(enkazlar ve tasvirler), eski betimlemeleri, deniz seyahatlerine ilişkin deneysel röprodüksiyonları, kıyılardaki tabiatın keşfini, malzemelerin ve nesnelerin yer değiştirmesinden elde edilen ikincil çıkarımları, ağ modellemelerini, daha sonraki karşılaştırmaları ve etnografyayı kapsar”<sup>78</sup>.

Nil üzerinde gemi ile hareket kabiliyeti sağlamak Mısır toplumunda çok önemliydi. Öyle ki Nil, Mısır ticaretinin, kültürünün ve medeniyetinin can damarını oluşturmuştur. Bu doğrultuda MÖ 4000 yılına dayanan arkeolojik veriler bize Akdeniz- Nil arasında kullanılan kare yelkenli<sup>79</sup> gemilerin varlığına işaret eder<sup>80</sup>. Bahsettiğimiz ilk gemi tasviri Sudan’da yapılan bir kazıda bir tütün kutusunun üzerine işlenmiş bir halde bulunmuştur<sup>81</sup>. Muhtemelen Nil’in rüzgârlı yapısı yelken fikrini doğurmuş olabilir<sup>82</sup>. Yelkenin varlığı kendi döneminin dinamikleri göz önüne alındığında büyük bir devrim olarak nitelendirilebilir. Zira daha öncesinde kürekli bir gemiyle on günde aşılacak mesafe yelkenin icadından sonra iki güne<sup>83</sup> düşmüştü<sup>84</sup>. Yelken teknolojisi 2000 sene içerisinde Mısır merkezinden çıkarak Cebelitarık’a kadar aşamalı bir şekilde yayılmıştır. Öyle ki Malta’da MÖ 3000 yılına tarihlenen oymalarda, yelkenli gemi tasvirleri ile karşılaşmaktayız. Yine benzer dönemlerde Kiklad Takımadalarından *Andros* Adasında kaya ve kale duvarlarına işlenen yelken tasvirleri, bu dönemde yelken teknolojisinin Ege adalarına yayıldığının kanıtıdır<sup>85</sup>. Yelkenli gemiler taşıyabildiği yük bakımından da döneminin üstün teknoloji sahibi gemilerinden çok daha üstündür. Fakat bu gemiler yapımları ve kullanımları bakımından da diğer gemilerden daha komplekti. Öyle ki bu gemilerin yapımı dikiş, doğrama, halat konusunda bilgi gerektirmesinin yanı sıra kürek kullanmak da bu gemilerde oldukça zordur. Mısır’da yapılan ilk gemilerin hammaddesi ağaçlar

---

<sup>78</sup> Broodbank 2017, 51.

<sup>79</sup> Yelken teknolojisinin ortaya çıkışı denizcilik tarihçileri için oldukça tartışmalı bir konudur. Bir takım tarihçiler yelkenin eş zamanlı olarak farklı yerlerde birbirlerinden habersiz ortaya çıktığını vurgularken bazı tarihçiler ise yelkenin devrimsel bir teknolojik gelişme olduğunu ve bu gelişmenin Akdeniz havzasında hızla yayıldığını dile getirir. Broodbank ilk yelkenli gemilerin ortaya çıkış yeri olarak çeşitli ihtimaller üzerinde dursa da en yüksek ihtimalin Nil Nehri olduğunu söyler(Broodbank 2016, 290). Gilbert 2008, 8; McGrail 2009, 110-113; Broodbank 2017, 55.

<sup>80</sup> Broodbank 2016, 290.

<sup>81</sup> Tütün kabının üzerinde bulunan motif için bk. EK- 2

<sup>82</sup> Christides 1993a, 40; De Souza 2002, 7; Casson 2002, 10-11; McGrail 2009, 2; Broodbank 2016, 291; Broodbank 2017, 55-59.

<sup>83</sup> İlk yelkenli gemiler kendi dönemlerindeki en yüksek teknolojiyi kayıpların iki katı, sıradan kanoların ise katlarca fazlası hızla gidebiliyordu.

<sup>84</sup> Broodbank 2016, 289.

<sup>85</sup> Gilbert 2008, 8; Broodbank 2017, 55-56.

akçağaç, akasya<sup>86</sup> ve ilgin ağaçlarıdır<sup>87</sup>. Özellikle Mısır gibi gemi hammaddesi bakımından son derece kıt bir alanda ilk gemilerin ortaya çıkması daha da ilginç görünmektedir<sup>88</sup>.

Tarih öncesi dönemlere ait birçok gemi imgesi günümüze ulaşmıştır. Bu imgeler, bilimsel ortamda incelenmekte ve imgelerde bulunan gemi/yelken tasvirleri oranlar göz önünde bulundurularak üzerlerindeki kamara/personel sayıları da hesaba katılarak röprodüksiyonları yapılmıştır. Bu röprodüksiyonlar üzerinden gemilerin yük miktarları ve kat edebilecekleri yollar hesaplanmıştır. Yapılan bu hesaplamalara göre ilk yelkenli gemilerin günlük kat edebileceği yol ortalama 50 km'dir ve 4-6 gün arası seyahat kapasitesi taşır. Taşıyabilecekleri yük ise personel harici 1 ton olarak hesaplanmıştır<sup>89</sup>.

Broodbank yelkenli geminin kullanımıyla başlayan sürece “*ikinci denizcilik devrimi*” adını verir ve bu dönemin deniz yolculuğu ile insanlığın gündelik yaşamındaki etki ve anlamları şöyle açıklar; “*Tekneler ve deniz yolculuğu uzun üçüncü bin yılda, yeni ve o sıralarda süregiden günlük etkinliklerin çok ötesinde anlamlar kazanmış görünmektedir. Bu yeni anlamlardan biri elbette uzak mesafe seyahati, hız ve denizcilikteki maharet olduğu kadarı olabilecek en uzak mesafelere yayılmış etkileşim bölgelerinden de anlaşılacağı üzere çok değerli gösteriş malları ile ülke içinde statü yükseltici, ülke dışında ise kimlik belirleyici malzemenin dolaşımıdır.*”<sup>90</sup>

Teknoloji yayılırken, teknolojiyi kullanan uygarlıklar da kendi ihtiyaçlarını bu teknolojiye ilave ederek yaydılar. Bin yıl içerisinde yelkenli gemiler Akdeniz’in diğer ucuna taşınırken, yelken şekilleri, direk gibi teknolojik gelişmeler de yayılıyordu. MÖ 2375- MÖ 2345 yılları arasına tarihlenen, Mısır’daki bir anıtta bulunan gemi çizimi<sup>91</sup> dönemin gemi teknolojisi hakkında hayli ayrıntılı bilgi sunmaktadır. Çizime göre bu dönemde yelken direkleri, manevra kabiliyetini arttırmak için kullanılan uzun kürekler, pruvadan pupaya uzanan uzun bir kiriş ve çapa bulunmaktadır<sup>92</sup>.

Mısır ve Ege, erken bronz çağlarının ilk denizcilik merkezleri haline geldi. Bu yüzden ilk gemiler Mısır menşei olduğu gibi, antik devirlere ait ilk rota bilgileri de Mısır menşelidir ve bilinen

---

<sup>86</sup> Mısır’da gemi üretimi için kullanılacak ağaç bulmak her devirde sıkıntılı bir durumdu. Zira Akasya ağacı Eyyübî döneminde de Mısır denizcilik endüstrisinin en kıymetli ağacıydı ve hatta tüm akasya ağaçları yasalarla korunmakta ve sadece Eyyübî donanmasının ihtiyaçları doğrultusunda kesilmekteydi. Ayrıntılı bilgi için çalışmamızın “Hammadde” başlığına müracaat ediniz.

<sup>87</sup> Broodbank 2016, 290.

<sup>88</sup> Casson 2002, 9.

<sup>89</sup> Broodbank 2017, 56-57.

<sup>90</sup> Broodbank 2017, 57.

<sup>91</sup> Çizim için bk. EK- 3.

<sup>92</sup> Broodbank 2016, 291-292.



ilk rota bilgileri MÖ 2500 yılına Mısır'a tarihlenir<sup>93</sup>. Yön bulmak eski çağlarda çok zor bir meziyetti<sup>94</sup>. Bu yüzden ilk denizciler karaya bakarak yön bulmayı tercih ettiler<sup>95</sup>. Antik devirlerde hava şartları denizcilik yapmak için temel koşuldu. Antik dönemin ünlü ozanı Hesiodos, *Günler ve İşler* adını verdiği eserinde sıcak günler sona erdiğinde gemilerin kıyıya çekilmesi gerektiğine dair önemli uyarılarda bulunur<sup>96</sup>. Esasına bakıldığında hava şartlarının denizciliğe olan etkisi çağlar boyu pek değişmemiştir.

Gemilerin bir savaş enstrümanı haline gelişi muhtemelen gemilerin ortaya çıkışından çok uzak olmasa gerek. Lakin savaşların tarihsel izleri, daha çok yazılı metinlere dayandırıldığından tarih öncesi çağlara ait savaş gemileri ile ilgili izler oldukça kısıtlıdır. Varlığına ulaştığımız en eski savaş gemisi MÖ 3000 yıllarına dayanır ve kürek sistemi üzerine kurulu olduğundan rüzgâra ihtiyaç duymaz. İlk savaş gemilerinin ortaya çıkmasının sebebi, ordunun hızlı naklinin sağlanmasına duyulan ihtiyaç idi. Muhtemelen bu gemiler zamandan mümkün olduğunca tasarruf edebilmek için kürekleri ön planda tutuyor, rüzgârın müsait zamanlarında yelkeni açıyordu. MÖ 1500 dönemine gelindiğinde askerlerin deniz üzerinden transferi gayet doğal bir durumdu<sup>97</sup>.

Geç Bronz Çağı ve Erken Demir Çağına gelindiğinde gemi çeşitleri artmış ve amaca yönelik gemiler ortaya çıkmaya başlamıştı. Bu dönemin gemileri 20 ile 30 arası kürekten oluşuyordu. Kolay hız alabilmesi için oldukça hafif ve ince üretiliyordu. Bu dönemin gemileri insan ve ürün taşıma, korsanlık, limanları abluka altına almak, baskın yapmak ve deniz savaşı yapmak için kullanılıyordu<sup>98</sup>. Bu dönemin gemileri artık açık denizde karşılaşp savaşlar yapabiliyordu. İlk açık deniz savaşları ekseriyetle gemilerin yan yana gelmesi sonucu kuvvetlerin karada olduğu şekilde çarpışması şeklinde oluyordu. Pruva mahmuzlarının kullanılarak diğer gemilerin parçalanması daha geç tarihlenen tarihlenebilir. Zira pruva mahmuzlarının kullanılması ortaya çıkışı en erken MÖ 9. yüzyıla tarihlenebilir<sup>99</sup>. Denizcilikle paralel olarak korsanlıkta aynı ivmede ilerledi. Zira Akdeniz'de korsanlık, denizcilik kadar köklü bir geçmişe sahiptir<sup>100</sup>.

Demir çağının en temel göstergesi Fenike, Yunan ve Etrüsk medeniyetlerinin üç yandan Akdeniz'de denizci uygarlıklar oluşturmasıydı. Bu medeniyetlerin kurdukları yayılmacı filolar daha

<sup>93</sup> Wachsman 1995, 11; Broodbank 2017, 55.

<sup>94</sup> De Souza 2002, 30-31.

<sup>95</sup> Her ne kadar kıyı takibi eskiçağlara ait bir seyr-ü sefer yöntemi olarak görünse de bu durum uzun dönem değişmemiş, yeniçağa kadar denizciler ekseriyetle kıyı takibine devam etmişlerdir.

<sup>96</sup> Hesiodos *Erga*, 121.

<sup>97</sup> Casson 2002, 46-47.

<sup>98</sup> Coates 1995, 136.

<sup>99</sup> Emanuel 2018, 36.

<sup>100</sup> Sestier 2017, 20.

önce hiç insanın var olmadığı adalarda yerleşimin başlamasına öncülük etti<sup>101</sup>. Akdeniz’de tüm antikçağ boyunca gemi teknolojisi coğrafi şartların yarattıkları zorlukları aşmak üzere gelişti. Özellikle Fenike uygarlığının denizcilik tarihine katkıları azımsanamayacak kadar büyüktür.

MÖ 399 - MÖ 31 yıllarının arası dönem Akdeniz’de Helenistik savaş gemilerinin yüzyılları olarak tanımlanmaktadır<sup>102</sup>. Bu dönemin en belirgin özelliği kürek teknolojisindeki gelişimdir. Kürek her zaman denizciliğin bir parçası olmasına rağmen bu teknolojinin Helenistik dönemdeki gelişimi, seyrüsefer teknolojisine oldukça fazla kazanım sağlamıştır<sup>103</sup>. Bu dönemde kullanılan gemilere kürek sayısı ile ilintili olarak beşli, yedili, onlu gibi isimler verildi<sup>104</sup>. Bu dönemin denizcilik teknolojisindeki bir diğer önemli özelliği ise gemilerde kullanılan mancınıkların ortaya çıkışıdır. Nemden etkilenmeyen ve yay tipinde inşa edilen mancınıklar bu dönemde savaş gemilerinin sıradan bir donanımı haline gelmiş ve deniz kuşatmalarının vazgeçilmez ekipmanı olmuştur<sup>105</sup>.

MÖ 3. yüzyılda Akdeniz’de Kartaca denizciliği hâkim olmasına rağmen, MÖ 264-241 yılları arasında Kartaca ve Roma Cumhuriyeti arasında yaşanan Birinci Pön savaşı Akdeniz’de yeni bir güç odağının ortaya çıkışıyla sonuçlanmıştır. Daha önce hiçbir deniz gücüne sahip olmayan Roma Cumhuriyeti, Pön savaşıyla birlikte Kartaca gemilerini örnek alarak yüz adet, beş sıra küreği olan gemi yapmıştır. MÖ 260 yılında Sicilya açıklarına karşılaşan Roma ve Kartaca güçleri, Roma’nın deniz zaferiyle sonuçlandı<sup>106</sup>. Pön savaşları sırasında yaşanan başarılı deniz çarpışmaları Roma’nın köklü denizcilik geleneğinin temeli oldu. Bu savaşın oluşturduğu başarının arından hızla büyüyen Roma denizciliği ve Akdeniz hâkimiyeti kısa zamanda Akdeniz’in her yanında hissedilebilir bir güce ulaştı.

MÖ 31 yılında yaşanan Aktion Deniz Savaşı, denizcilikte yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Mısır kuvvetlerini arkasına alan Marcus Antonius’un deniz güçleri, Octavianus’a bağlı deniz kuvvetlerine karşı büyük bir mücadele verdi. Octavianus’un deniz kuvvetleri büyük bir zafer kazandı ve Octavianus kısa zamanda Augustus adını alarak Roma’nın tek hâkimi konumuna yükseldi. Bu savaş denizcilikteki bir devrinde kapanması demektir. Zira denizcilikteki Helenistik devir ve bu devirin belirgin gemi teknolojisi olan beşli, yedili, onlu gibi gemiler bu savaştan sonra

---

<sup>101</sup> Broodbank 2017, 65-66.

<sup>102</sup> Morrison 1995, 66.

<sup>103</sup> Morrison 1995, 67- 77.

<sup>104</sup> Bu gemi tipleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. Morrison 1995.

<sup>105</sup> Casson 2002, 98- 99.

<sup>106</sup> Freeman 2013, 371- 373; Abulafia 2012, 211-216.

kullanım dışı kalmıştır<sup>107</sup>. Aktion savaşıyla yaşanan tek gelişme gemi teknolojisi üzerine değildi. Bu savaşa müteakiben süren 350 yıl boyunca Roma Akdeniz'in tek hâkimi konumuna yükseldi<sup>108</sup>.

Roma tüm filolarını İtalya merkezli oluşturmuştu. Fakat Roma'nın Akdeniz'deki genişlemesi, tüm deniz kuvvetlerinin tek bir merkezden idare edilememesi sonucunu doğurdu. Bu durumun sonucunda bölgesel filolar(*provincial fleets*) kuruldu. Bu tipteki ilk filo İskenderiye'de kurulmuştur. İskenderiye'nin ardından Suriye'de de bir deniz gücü tesis edildi. Bölgesel güçler kısa sürede Akdeniz'in kuzey limanlarına da yayıldı<sup>109</sup>. Bu limanlarda aktif deniz gücünün oluşturulması, yeniden aktif denizcilik hayatının başlamasıyla sonuçlanıyordu. Bu bölgelerde Roma'nın yeniden tesis ettiği deniz gücü, uzun vadede Bizans'a ve Bizans vasıtasıyla ise İslâm'a miras kalmıştır.

MS 330'da Constantinus, Byzantion'un bulunduğu yere kendi adına nisbetle Konstantinapolis kentini kurdu ve doğuda yeni bir Roma iktidar merkezi tesis etti. Ortaya çıkan yeni iktidar, Roma İmparatorluğunun Doğu Akdeniz'de tesis ettiği tüm bölgesel filolarında yeni sahibi oldu<sup>110</sup>. Bu dönemden itibaren Doğu Akdeniz'de Bizans hâkimiyeti başladı. Buna karşılık Sasanîler de Bizans kuvvetlerine karşı denizde yeni bir potansiyel güç yaratmak istiyorlardı. Sasanî Hükümdarı I. Hüsrev, 6. asırda güçlü bir Sasanî deniz gücü yaratmak için büyük şaba sarf etti. Sasanî deniz gücünün ilk hedefi Basra Körfezi ve Kızıl Deniz üzerine oldu. 7. yüzyılın başlarında ise Akdeniz'de Bizans karşısına yeni bir güç olarak ortaya çıktı. Bizans- Sasanî savaşları sırasında (602- 628) birçok Akdeniz adası ve Doğu Akdeniz liman kenti Sasanî filolarınca ele geçirilir<sup>111</sup>.

Sasanî denizciler 7. Yüzyılın ilk yarısında Bizans'a karşı Akdeniz'de baskı oluşturmuş olmakla beraber, kalıcı bir güç oluşturmadığı için bu baskı oldukça kısa sürdü. 7. yüzyılın ikinci yarısında ise İslâm filolarının Doğu Akdeniz'de görülmesiyle başlayan süreç Bizans üzerinde daha kalıcı etkiler yarattı, Zira Doğu Akdeniz'in Güney Limanları kısa zaman içerisinde İslâm donanmasının yeni üsleri oldu ve Roma'nın uzun yıllardır süren sarsılmaz Akdeniz hâkimiyeti kırıldı. İslâm Denizciliğinin ortaya çıkışı Bizans'ın bölgelerde bıraktığı tersaneler vasıtasıyla olmuştu fakat Arap Yarımadasının etkileşim içinde olduğu tek su kütlesi Akdeniz değildi. Zira İslâm öncesi Arap toplumlarından itibaren yarımadaanın süregelen bir Hint Okyanusu bağı vardı. Bu bağ İslâmî dönemde de kesilmedi. Müslüman denizciliği Bizans'dan aldığı gemi yapım tekniklerini, Hint okyanusundaki Çin menşeli denizcilerden aldığı teknolojiyle harmanlayarak Akdeniz'de daha

<sup>107</sup> Rankov 1995, 78-80; Casson 2002, 101.

<sup>108</sup> Rodgers 1967, 16; Pryor- Jeffreys 2011, 7.

<sup>109</sup> Rankov 1995, 80- 81.

<sup>110</sup> Christides 1993a, 42.

<sup>111</sup> Dmitriev 2017, 727, 735-736.

önce görülmemiş bir denizcilik devrimine öncülük etti. Böylelikle modern denizciliğin sahip olduğu birçok teknoloji Müslüman denizciler sayesinde batı uygarlığına aktarıldı.

## 1.2. İslâm Denizcilik Geleneğinin Oluşumu ve Kökenleri

İslâm literatürü bu gün Akdeniz olarak isimlendirdiğimiz coğrafyayı, Ege Denizi, Marmara Denizi, Tiran Denizi, İon denizi ve Adriyatik Denizi'ni de dâhil ederek *Rum Denizi* olarak görmekteydi. İslâm tarihçileri ve coğrafyacıları Rum Denizi'ni Cebelitarık'tan Kuzey Afrika sahilleri, Mısır ve Suriye boyunca kapsayacak şekilde tanımlarlardı. Toroslar boyu devam ettirdikleri Büyük Rum Denizi kavramını Kostantiniyye halicine kadar uzatır ve burada Yunan coğrafyası boyunca uzanarak Roma, Sicilya ve Fransa sahillerini dâhil ederler ve sonunda yine Cebelitarık'ta bitirirlerdi. Bu sınırlar dâhilinde saydıkları tüm adaları da Rum Denizi'nin adaları olarak görürlerdi<sup>112</sup>.

İslâm'ın denizcilik algısı zorlu bir sürecin sonunda değişmişti. Zira İslâm orduları Akdeniz kıyı kentlerini ilk ele geçirdiğinde bir denizcilik planına sahip değildi. Bu doğrultuda İslâm Devletinin uzun vadede ayakta kalması, sahip olduğu topraklarda kalıcı olması ve sınırlarını genişletebilmesi için denizcilik kurumunun tanzim edilmesi gerektiğini dile getiren ilk kişi *Muâviye* oldu. O, Suriye Valisi olduğu dönemde denizcilik ile alakalı çalışmalara başlamak için dönemin halifesi Hz. *Ömer*'e bir mektup yazdı. Fakat Hz. *Ömer* diğer bir sahil bölgesi olan ve Mısır'ın valiliğini üstlenen *Amr b. el- Âss*'a bir talimat göndererek denizcilik hakkında bir rapor hazırlamasını istedi. *Amr b. el- Âss*, *Muâviye* ile aynı görüşte değildi. O İslâm'ın geleceğini denizcilikte ve gemilerde görmüyordu. Bu yüzden *Amr b. el- Âss*'ın raporu, denizciliğin ürkütücü olduğunu bildiren ve denizden uzak durulması taraftarı olan bir rapordu. Hz. *Ömer* bu iki görüşün sonunda tercihini denizcilik için çalışmalara başlanmaması şeklinde yaptı. Hz. *Ömer* büyük bir komutandı, lakin tüm hayatını Arap Yarımadasının çetin çöllerinde gazalar yaparak geçirmişti ve suyun üzerinde giden tahta araçlara dair bir mefhumu yoktu. Ayrıca Hz. *Muhammed* ve Hz. *Ebu Bekir* devirlerinde de İslâm orduları hiç denize açılmamıştı, bu yüzden ihtiyatlı davranmayı tercih ederek denizcilik kurumunun tesisini başlatmadı<sup>113</sup>.

*Muâviye*, Hz. *Ömer*'in kesin kararına rağmen hala İslâm Donanmasının hayalini kuruyordu. Sadece bu fikrini bir süre rafa kaldırmıştı. 644 yılında Hz. *Ömer*'in vefatı *Muâviye*'ye yeniden İslâm Denizciliği konusunda çalışmalara başlama arzusunun kapısı

<sup>112</sup> Mukaddesî *Ahsen*, 16; Mesudî *Murûc*, 91; İbn Havkal *Sûretü'l Arz*, 165; Ebü'l Fida *Takvim*, 170-175.

<sup>113</sup> Belâzurî *Fütûh*, 178; İbn Haldun *Mukaddime* a, I, 645; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, III, 101; Taberî *Târîh*, XV, 26; Fahmy 1966, 51; Hourani 1995, 54- 55; Khalilieh 1998, 6; Utku 2005, 160; Öztürk 2012, 16-18; Zeydan 2013, I, 265; Djabbar 2015, 118.

araladı. Zira halife Hz. Osman olmuştu ve yeni halife bu konuda yeni bir iradede bulunabilirdi. Fakat işler yine *Muâviye*'nin arzu ettiği gibi gitmedi. Zira Hz. Osman'ın hilafetinin ilk yıllarındaki tutumu Hz. Ömer'den pek farklı değildi. Fakat Bizans kuvvetleri hazırladığı filo ile Mısır üzerine bir saldırı düzenledi. İslâm kuvvetleri, Dimyat'a kadar ilerleyen Bizans filosuna karşı hiçbir savunma geliştirememişti, zira topraklarını ele geçirmek için gelen gemilere karşı koyabilecek ne bir deniz stratejisi nede bir gemisi vardı. Durum, *Muâviye*'yi haklı çıkarmıştı ve hilafet makamı hiç vakit kaybetmeden Mısır ve Suriye'de denizcilik kurumunun tesisi hususunda emir verdi. Böylece ilk tersane inşaları başladı. Üretilen ilk gemiler hâlihazırda fetihten önceki coğrafyadan miras alınan tersanelerdi. Bu tersanelerde üretilen gemilerle İslâm anakarasına en yakın büyük ada olan Kıbrıs Adası 648-649 senesinde kuşatıldı. Kıbrıs, tarihin her devrinde olduğu gibi o zamanda stratejik olarak büyük bir öneme sahipti. Başarılı kuşatma sonrası Kıbrıs Adası vergiye bağlandı<sup>114</sup>.

Kıbrıs'ın fethi Akdeniz'in yüzyıllardır kemikleşmiş görüntüsünü değiştiriyordu. Daha önceleri *Mare Nostrum/ Mare Internum* yani *Bizim Deniz/İç Deniz* dediği ve sınırlarıyla Akdeniz'i bir göl haline getiren Doğu Roma İmparatorluğu artık denizin karşı kıyısında düşman topraklarına bakıyordu. Önceleri bu denge sadece Doğu Akdeniz'i etkilese de kısa zaman içerisinde önce Ege adaları ardından tüm Batı Akdeniz sahilleri ve adaları İslâm filolarıyla tanışmıştı<sup>115</sup>.

İslâm donanmasının yeni istikameti Suriye'nin Tartus limanının hemen karşısında bulunan *Arvad* Adası ve *Rodos* olmuştur. Bir grup kaynak bu saldırının sonucunda İslâm denizcilerinin ünlü Rodos heykeli Colossus'u yıktığı ifadelerine yer verse de<sup>116</sup>, belirtilen tarihte Colossus heykeli zaten yıkık haldeydi. İslâm filosu bu saldırıda sadece Colossus'un yıkık parçalarını ganimet olarak almıştır. Ganimet olarak alınan bu heykelin bronz parçaları Edessalı bir Yahudi tüccara satılmıştır<sup>117</sup>. Rodos saldırısını yeni bir Kıbrıs baskını takip etti zira *Kıbrıs* ahalisi Bizans'ın desteği ile Müslümanlara karşı birlik olmuştu. 653-654 yılında *Muâviye*

<sup>114</sup> Severus b. el- Mukaffa' *Tarih*, II, 12; Theofanis Omologitís *Kronografya*, 355; Makrîzî *el- hutat* a, III, 333-334; ; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, III, 101-104; İbn Kesir *el-Bidâye*, VII, 251; Belâzurî *Fütûh*, 178-183; Lewis 1951, 55-56; Fahmy 1966, 35, 36; Rodgers 1967, 33-35; Hill 1972, I, 257-258; Bostan 1989, 232; Christides 1993a, 42; Hourani 1995, 56-57; Utku 2005, 166- 171; Öztürk 2012, 20-21; Erol 2012, 3-4.

<sup>115</sup> Pirenne 2006, 176; Ostrogorsky 2011, 63-79.

<sup>116</sup> Theofanis Omologitís *Kronografya*, 481; Süryânî Mikâil *Kronik*, 131; Constantine Porphyrogenitus *Administrando*, 85; Hitti 2011, 284; Vasiliev 2016, 249-250.

<sup>117</sup> Theofanis Omologitís *Kronografya*, 481; Constantine Porphyrogenitus *Administrando*, 85; Lewis 1951, 56-57; Conrad 1996, 175-177.

önderliğinde hazırlanan güçlü bir filo Kıbrıs'a çıkarma yaparak adada 12.000 kişilik bir garnizon kurdu<sup>118</sup>.

Bizans, İslâm'ın hem kara ordularına hem de filolarına birçok kayıp vermişti. Doğu Akdeniz'deki hareket sahasının fazlasıyla daraldığını fark eden İmparator *II. Konstans*, 500-600 civarı gemiden oluşturduğu filoyu İslâm Deniz Kuvvetlerinin üzerine yolladı. Mısır ve Suriye filolarının birleşmesiyle İslâm ve Bizans deniz kuvvetleri bu gün Antalya'nın Fenike ilçesi olarak bilinen *Phoinikous* açıklarında karşılaştı. Harb tarihinde *Zâtü's-Savâri/ Zu's-Savâri* adıyla ünlenen deniz savaşının sonunda İslâm filosu büyük bir galibiyet aldı<sup>119</sup>. Bu savaş sonuçları bakımından oldukça dikkate değerdir. Zira İslâm deniz gücünün tesisi üzerinden 10 sene henüz geçmişken, yüzlerce yıllık denizcilik geleneğine sahip Doğu Roma Donanmasının açık deniz savaşında yenilgi almış olması oldukça ilginçtir<sup>120</sup>.

Emevî döneminde, Müslüman filoları bir tarafta batı Akdeniz'de saldırılarına devam ederken, Doğu Akdeniz mücadeleleri daha çok İstanbul kuşatmaları ekseninde gerçekleşmiştir. 673 yılında *Ebî Ümeyye el- Ezdî* önderliğindeki bir filo *Rodos*'u ele geçirerek burada Müslüman hâkimiyeti kurdu. *Rodos*'dan sonra *Kos*, *Sakız* ve *Arvad*<sup>121</sup> Adaları da Müslüman hâkimiyetine girdi. *Girit* üzerine bir sefer düzenlense de tüm adanın ele geçirilmesi konusunda muvaffak olunamadı<sup>122</sup>. Ege ve Marmara hattına başlatılan bu fetih hareketi muhtemelen İstanbul kuşatması için üs kurma çabasıdır. Nitekim 667<sup>123</sup> yılında İstanbul kuşatması başlamış

<sup>118</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, III, 142; İbn Kesir *el-Bidâye*, VII, 274; Lewis 1951, 56-57; Hill 1972, I, 257-268; Erol 2012, 4-5; Öztürk 2012, 24; Christides 2015, 524- 525

<sup>119</sup> Abdü'l- Hakem *Kitab-ı Fütûh*, 189-191; Taberî *Târîh*, XV, 76; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, III, 121-124; Lewis 1951, 57; Rodgers 1967, 35; Horani 1995, 59; Utku 2005, 175-177; Hitti 2011, 235.

<sup>120</sup> Yeni kurulan İslâm donanmasının galibiyeti birçok sebebe bağlanabilir. Lakin İslâm denizciliğinin de geleneksiz bir şekilde yoktan başladığını iddia etmek pek makul bir görüş olmaz. Zira ilk İslâm donanmasını oluşturan unsurlar genellikle İslâm devletinin sahip olduğu coğrafyalarda hâlihazırda bulunan Bizans bakiyesi toplumlardı. Örneğin Mısır Kıptileri İslâm Denizciliğinin yükselişinde büyük pay sahibidir; Taberî *Târîh*, XV, 76. İkinci olarak ise Müslümanlar ve Çin arasında ciddi bir deniz trafiği bulunmaktaydı ve Çin denizciliği oldukça gelişmiş durumdaydı. Bu trafiğin Müslüman coğrafyalara birçok şey öğretmiş olması muhtemeldir; Sezgin 2008, 35. Çinli Denizcilerin Müslümanlarla ilişkileri konusunda bk. Hourani 1995.

<sup>121</sup> Burada bahsettiğimiz Arvad adası yukarıda bahsettiğimiz Tartus karşısındaki Arvad değil, bu gün Marmara'da bulunan Kapıdağ yarım adasıdır.

<sup>122</sup> Nüveyrî *Nihâyet*, 209; Süryânî *Mikâil Kronik*, 131; Apak 2009, 106; Ostrogorsky 2011, 115; Djabbar 2015, 119; Avcı 2017, 249.

<sup>123</sup> Yakın zamana kadar yapılan çalışmalarda kuşatma tarihini 674-679 yılları arasına tarihlense de yakın zamanda *Marek Jankowiak* tarafından yayınlanan "The First Arab Siege of Constantinople: The Campaign of Yazid b. Mu'awiyah in 667-669" adlı makale kuşatmanın 667 senesinde başladığına dair güçlü deliller bulunmaktadır. Bk. Jankowiak 2017.

ve 2 yıllık bir kuşatmanın ardından 679 senesinde Müslüman filosu geri çekilmiştir<sup>124</sup>. Yenilgiye müteakiben *Muâviye*'nin 680'deki ölümüyle Emevî halifesi olan *I. Yezîd*, Kıbrıs garnizonunu dağıttı ve İstanbul kuşatmasından önce Ege adalarına yerleştirilen Müslüman kuvvetleri geri çekti<sup>125</sup>.

Yedinci yüzyıl Müslüman gemilerinde *civadra yelkeni*(*latin yelkeni*)<sup>126</sup> adı verilen özel bir yelken tekniği kullanılmaya başlandı<sup>127</sup>. Bu yelken tipi üçgen şekildedeydi ve Akdeniz için devrimsel bir nitelik taşıyordu. Bu yelken teknolojisi kısa zamanda Müslümanlar tarafından, Batı Avrupalı denizcilere aktarıldı<sup>128</sup>. Fuat Sezgin bu yelken tipini “*deniz seyrüsefer tarihinin en önemli ilerlemelerinden biri*” olarak nitelerken, Umberto Eco, 7. yüzyılda *Araplar* tarafından *civadra yelkeninin* uygulanmasına başlamasıyla alakalı olarak denizcilikte yaşanan teknolojik devrimi şu şekilde açıklar;

“*Bütün bu yenilikler, Roma dönemindeki ticaret gemilerinden dört kat daha büyük gemilerin inşasına izin verdi ve boyutların bu denli büyümesi civadra ile ana direk arasında yeni bir direğin -mizana direğinin- konmasıyla sonuçlandı. Daha sonraları önce ana yelkenin sonra da mizana yelkeninin üzerine kare yelkenler çekilecekti; bu sırada civadra yelkeni büyüyünce mizana direği ile ana direk de pupaya doğru kaydı ve üçüncü direk için böylece yer açıldı*<sup>129</sup>”

Emevî dönemi, denizcilik alanında büyük icraatların yapıldığı, İslâm denizciliğinin kurumsallaşmasının ve gelişmesinin önemli bir ivme kazandığı dönemdir. Yezîd'in Doğu Akdeniz'den çekilme kararına rağmen, Batı Akdeniz'de İslâm Denizciliği kurumsallaşmaya devam etmiştir. Bu dönemde Kuzey Afrika'da bulunan Emevî valisi *Hassân İbnü'l Nu'mân* Mısır'dan bir grup Kıptî tersane personeli getirtmiş ve Kuzey Afrika'da İslâm denizciliği böylelikle başlamıştır<sup>130</sup>.

<sup>124</sup> Runciman 2010, 158; Rodgers 1967, 35; Lewis 1951, 61; Utku 2005, 160; Öztürk 2012, 28.

<sup>125</sup> Yezîd, Rodos'a gönderdiği bir mektubunda burada yapılan Müslüman kalesinin yıkılması için de emir vermiştir; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, III, 494; Taberî *Târîh*, XVIII, 166; Belâzurî *Fütûh*, 178-183., 269; Utku 2005, 187; Öztürk 2012, 28.

<sup>126</sup> Fuat Sezgin bu yelken tekniğinin ne zaman geliştirildiği konusunda ihtiyatlı davranarak bu yelkenlerin 9. yüzyıldan önceye tarihlemekten Umberto Eco, 7. yüzyıl Araplarınca kullanıldığı iddiasındadır. Sezgin 2008, 54; Eco 2010, 17.

<sup>127</sup> Esasen Çinlilerin, Hint okyanusu için geliştirdiği bu teknik Arap-Çin ilişkileri doğrultusunda Araplar tarafından Akdeniz'e aktarılmıştır.

<sup>128</sup> Sezgin 2008, 54.

<sup>129</sup> Eco 2010,17.

<sup>130</sup> Lewis 1951, 64; Fahmy 1966, 70; Utku 2005, 187- 188; Pryor- Jeffreys 2011, 28; Öztürk 2012, 30.

713 yılında Girit ele geçirildi lakin kalıcı olunamadı ve ada kısa zamanda elden çıktı<sup>131</sup>. 717 yılına gelindiğinde ise *Süleyman b. Abdü'l- Melik*'in emriyle yeni bir İstanbul kuşatması başladı ve kuşatma üsleri olarak *Rodos ve Marmara* adaları İslâm filolarınca ele geçirildi<sup>132</sup>. Lakin bu kuşatma da başarısızlıkla sonuçlandı<sup>133</sup> ve çekilirken *Rodos ve Marmara* adaları da bırakıldı<sup>134</sup>. Müslümanların İstanbul kuşatmalarına karşı Bizans filosu da defalarca Mısır baskını yapsa da somut bir başarı elde edemez<sup>135</sup>.

Emevîlerin son yıllarında denizcilik oldukça geri plana atılan bir alan haline gelmişti, 747 yılında Suriye ve Mısır filolarının toplamda 1000 gemiden teşekkül ettirdikleri büyük bir kuvvet Kıbrıs açıklarında Bizans filosu ile karşı karşıya geldi. Yapılan büyük deniz savaşının sonucunda Emevî filosu korkunç bir yenilgiye uğradı<sup>136</sup>. Zâtü's-Savâri ile Bizans karşısında Akdeniz'de üstünlük sağlayan İslâm denizciliği 747 yılında Kıbrıs açıklarında yaşadığı hezimetten sonra hâkimiyetini tekrar Bizans'a kaptırdı. Zira bu olaya müteakiben gelişen kısa zaman içerisinde Emevî devleti yıkılmış ve kurulan Abbasî hilafeti ise uzun bir süre denizcilik politikası geliştirmemiştir<sup>137</sup>.

Harun Reşid dönemi İslâm denizciliğinin yeniden güçlendiği bir dönem oldu. Bu dönemde Akdeniz'in muhtelif birçok adası İslâm hâkimiyeti altına girdi. Lakin artık İslâm denizciliği tek bir bayrağın altında ilerlemiyordu. Zira 9. yüzyıldan itibaren Kuzey Afrika'da, İspanya'da, Mısır'da ve hatta Girit'de yeni İslâm emirlikleri ve devletleri vardı ve her biri kendi deniz kuvvetlerini tesis etmişti. Bunların bazıları Abbâsî hilafetini tanırken, bazıları tamamen bağımsız olduklarını ilan etmişlerdi. Bu dönemde özellikle Doğu Akdeniz adaları bir uçtan diğer uca Müslüman filolarının baskınlarına ve saldırılarına tanık olmuştur.

Eyyübî Deniz Kuvvetleri Tolunoğulları, İhşidîler ve Fâtımîlerin deniz mirasının bir devamı niteliği taşımaktadır. Zira kullanılan tersaneler, üretilen gemi tipleri ve kurumun kendisi Mısır'da Tolunoğulları ile güçlenen denizcilik mirasının bir devamıdır. Tolunoğulları Mısır merkezli bir Türk hanedanıdır. Bu hanedan Mısır'da denizcilik kurumuna hayli önem atfetmiştir. *Ahmed b. Tolun* devrinde, Eyyübî devrine ulaşan tersaneler inşa edilmiş ya da önceki devirlerden kalan tersaneler büyütülmüş ve tahkim edilerek deniz ve kara savunma

<sup>131</sup> Belâzurî *Fütûh*, 270; Pryor- Jeffreys 2011, 33.

<sup>132</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, V, 31; Taberî *Târih*, XXIV, 39; İbn Kesir *el-Bidâye*, IX, 282-284.

<sup>133</sup> Theofanis Omologitis *Kronografya*, 399-400; Rodgers 1967, 37- 39.

<sup>134</sup> Martran 1981, 160; Edmund 1996, 160.

<sup>135</sup> Lewis 1951, 68, 88-89; Pryor- Jeffreys 2011, 33.

<sup>136</sup> Nikephoros *Breviarium Historicum*, 141; Theofanis Omologitis *Kronografya*, 586; Lewis 1951, 69; Pryor- Jeffreys 2011, 33; Öztürk 2012, 34.

<sup>137</sup> Utku 2005, 191; Bozkurt 2001, 497; Öztürk 2012, 34-36.



sistemleri baştan aşağı yenilenmiştir. Tolunoğulları, Mısır savunması için sadece sur tahkimatı yapmamış aynı zamanda 100 adet savaş gemisi üreterek Kahire savunması için hazır bir filo oluşturmuştur<sup>138</sup>. İhşidiler dönemi Mısır denizciliğine ait elimizde çok sınırlı bilgi bulunmaktadır. Lakin Tolunoğulları ve İhşidiler ile çağdaş başka bir emirlik olan Girit Emirliği'nin denizcilik faaliyetleri hakkında elimizde daha derli toplu bilgiler bulunmaktadır.

Girit Emirliği'nin kuruluşundan itibaren Mısır ile organik bir bağı bulunmaktadır. Zira Endülüs'ten kaçan bir grup kuvvet önce Mısır'a yerleşmiş, Abbasî hilafetiyle yaşadığı bir takım sorunlar sebebiyle Mısır'dan da ayrılarak Girit'te bir emirlik tesis etmiştir. Peki, onları Mısır ile bağlayan husus neydi? Müslümanlar Girit'te buldukları tüm süreç içerisinde Doğu Akdeniz'de durmaksızın gazalar gerçekleştirmiş ve sahip oldukları filolarla birçok adada hâkimiyet kurmuşlardır. Girit Adasının fiziki şartları bu kadar savaş aletinin ve geminin yapılması için uygun değildi. Bu yüzden Mısır'ın hâkimleri sıklıkla Girit'e yardım etmekteydi. Girit'in düşüşü sırasında her ne kadar İhşidiler sessiz kalsa da<sup>139</sup>, Mısır hâkimlerinin Girit Emirliğine olan yardımları yadsınamaz. Girit Emirliği, *Aegina, Kos, Taşoz, Paros, Ios, Nakşa, Limni, Sisam, Sokastro, Kerpe, Dia, Christina, Monembasia, Çuha* başta olmak üzere Bizans başkentinin burnunun ucundaki adalara saldırılar düzenlemiş ve birçoğunu vergiye bağlamıştır<sup>140</sup>.

Bu sırada Kuzey Afrika'da tesis edilen Müslüman denizciliği Ağlebîler tarafından devralınmış ve devam ettirilmiştir<sup>141</sup>. İlerleyen süreçte İslâm'ın ilk dönemlerinde başlayan Sicilya akınları, Ağlebîler tarafından yürütüldü<sup>142</sup>. Akınlar başarılı oldu ve 831 yılında Palermo Ağlebî yönetimine geçti. Ağlebî dönemi boyunca Sicilya üzerine akınlar ve fetihler devam etti<sup>143</sup>. Fakat Tunus'ta 909 senesinde iktidar dengeleri tekrar değişti ve Fâtımîler Kuzey Afrika'yı ele geçirdiler. Fâtımîler, Ağlebîlerden aldıkları denizcilik mirasını bölgedeki kalıcılıklarını sağlamlaştırmak için arttırmış ve deniz cihadına fazlasıyla önem vermiştir<sup>144</sup>.

<sup>138</sup> Makrîzî *el- hitat* a, III, s.313; Fahmy 1966, 42-43; Utku 2005, 183,195; Erol 2012, 9-10.

<sup>139</sup> Öztürk 2012, 92- 96.

<sup>140</sup> Genesios *Basileiai*, 39-42; İonnis Skilicis *Synopsis*, 47-48, 108, 147-148, 169, 185, 185-186; *Theophanis Continuati*, I-IV, 111, 197, *Theophanis Continuati*, V, 217- 221; Brooks 1913, 422-423; Christides 1981, 76- 77, 81, 87, 91, 92, 95, 96, 97, 99; Christides 2017, 20-21.

<sup>141</sup> Ablebîler kurulmalarından kısa bir süre sonra Mora'da yaşayan Slavların, Bizans'a karşı isyanına deniz güçleriyle destek vermiştir; Constantine Porphyrogenitus *Administrando*, 229,231,233; Lewis 1951, 105; Setton 1954, 311; Miles 1964, 6; Christides 1981, 76, Bozkurt 2011, 497.

<sup>142</sup> Özeydin 1988, 476.

<sup>143</sup> Öztürk 2012, 39-40.

<sup>144</sup> Lev 1984, 227- 229; Öztürk 2012, 60.

Fâtımî hilafeti ilk zamanlarında çok parlak fetihlere imza atamasa ve bir dizi yenilgiyle sonuçlanan operasyon yürütülse de Fâtımî güçleri denizcilik konusundaki uğraşlarından vaz geçmedi<sup>145</sup>.

Fâtımîlerin varlık doktrinleri Abbâsî hilafetine muhalefet içerisindedir. Zira Fâtımîler, Abbâsîlerin hilafet meşruiyetine inanmıyorlar ve onlara alternatif bir hilafet iddiası içindeydiler. Onlar şianın Akdeniz'deki yeni temsilcisiydi ve tüm meşruiyetlerini şia inanç sisteminden alıyordu. Kuzey Afrika'da yeni bir deniz üssü kurmak adına korunaklı bir limanda yeni bir şehir inşası başladı. Bu şehre Fâtımî halifesi Ubeydullah el- Mehdî'ye ithafen *Mehdiyye* adı verildi<sup>146</sup>.

Fâtımî, hilafetinin Doğu Akdeniz'de söz hakkı olması için burada güçlü bir merkeze ihtiyaç duyuyordu ve bu hedefle kuruluşundan kısa bir süre sonra Mısır seferleri başladı. 914 yılında İskenderiye'de hem kara hem deniz kuvvetlerinin ortak harekâtı başladı. Fâtımî kuvvetleri Fustat'a kadar ilerledi lakin Giza yakınlarında gerçekleşen muharebede Abbâsî kuvvetleri Fâtımî kuvvetlerini mağlub etti<sup>147</sup>.

918- 919 senesinde doğrudan Fâtımî halifesinin oğlu *Ebû el- Kâsım* kumandasında yeni bir Mısır seferi düzenlendi. Fâtımî kuvvetleri el- Cize ve Eşmûneyn bölgelerini ele geçirdi. Fâtımîler *el- Reşîd*'e geldiklerinde Abbâsî donanmasının 25 adet nefit yüklü gemisiyle karşılaştı. Fâtımî filosu sayısal olarak daha fazla olmasına rağmen nefit kullanan Abbâsî filosu üstün geldi ve 80 gemilik Fâtımî filosunun büyük bir kısmı yakıldı geri kalan ise Abbâsî kuvvetlerinin eline geçti<sup>148</sup>.

Fâtımî deniz kuvvetleri Mısır'ı ele geçirmeye muvaffak olamamasına rağmen başta İtalya olmak üzere tüm Batı Akdeniz'de mücadeleye devam ettiler<sup>149</sup>. Ubeydullah el- Mehdî'den sonra Fâtımî halifesi olan Kâim- Biemrillâh döneminde de Mısır'ı ele geçirme uğraşları devam etti. Bu doğrultuda üçüncü Mısır seferi tertib edildi. Bu sırada Muhammed b. el- İhşid Mısır'a vali tayin edilmişti. Bunun üzerine Mısır donanma kumandanı Ali b. Bedr önderliğindeki bir grup Muhammed b. el- İhşid'e itaat etmeyerek Kâim- Biemrillâh'a

<sup>145</sup> Öztürk 2012, 61-65.

<sup>146</sup> Yazılıtaş 2010, 35.

<sup>147</sup> Lev 1984, 230; Yazılıtaş 2010, 36- 37; Öztürk 2012, 65- 66.

<sup>148</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, VIII, 98- 99; Lev 1984, 230- 231; Yazılıtaş 2010, 37- 38; Öztürk 2012, 66- 67.

<sup>149</sup> Fâtımî Deniz Kuvvetlerinin ilk Batı Akdeniz mücadeleleri hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Öztürk 2012, 67-99.

bağlılıklarını bildirdiler ve onu Mısır'a işgale davet ettiler. Kâim- Biemrillâh Mısır üzerine bir sefer düzenlemesine rağmen başarılı olamadı<sup>150</sup>

Fâtımîlerin son Mısır seferi Muiz- Lidînillâh döneminde tertib edildi. Bu sırada İhşidîler Abbâsî hilafetine karşı bağımsızlıklarını ilan etmiş ve Mısır'da hâkimiyetlerini sürdürmekteydiler. 965- 966 senesinde sefer hazırlıkları başladı, Tunus- Mısır arası güzergâhlar tertib edildi ve sahil bölgelerine erzak kuyuları kazıldı<sup>151</sup>. 969 senesine gelindiğinde ordu harekete geçti. Fâtımî kuvvetleri öncesinde İhşidîlerden Mısır'ı teslim etmelerini istemesine rağmen İhşidîler teslim şartlarını kabul etmedi ve 30 Haziran-5 Temmuz 969 tarihleri arasında iki ordu Giza'da karşılaştı. İhşidî kuvvetleri savaşın sonunda mağlub olarak Suriye'ye çekildi<sup>152</sup>. 969 senesinde Mısır'da Fâtımî idaresi tesis edilmiş oldu. Salâhaddîn Eyyûbî'nin 1171 senesinde Mısır'da hutbeyi Abbâsî halifesi adına okutana kadar Mısır, Fâtımî Şii hilafetinin Doğu Akdeniz'de ki en kuvvetli merkezi oldu.

Mısır'da İslâm Denizciliğinin en parlak dönemi Fâtımî halifeliği devrinde yaşandı. Zira Eyyûbî deniz kuvvetleri hiçbir zaman Fâtımî döneminde olduğu kadar geniş bir hâkimiyet ağına ve kurumsal güce sahip olmamıştır. Fâtımî Deniz Kuvvetleri Mısır'ın fethine müteakiben gelişen süreçte gerek Doğu gerekse Batı Akdeniz'de güçlü bir hâkimiyet tesis etti. Fâtımî deniz gücü ile başa çıkamayan Bizans, Kahire'ye bir elçi göndererek Fâtımî kuvvetlerinden barış istedi. Bizans ile 987- 988 tarihinde imzalanan barış anlaşması kapsamında İstanbul'da Emevî döneminde inşa edilen camide Fâtımî halifesi adına hutbe okunması<sup>153</sup>, Bizans'ın elindeki Müslüman esirlerin serbest kalması ve Fâtımîlerin ticaret ağında iyileştirmeler yapılması aktedildi<sup>154</sup>.

Fâtımîler, 10. asır boyunca Akdeniz üzerindeki hâkimiyetlerini Suriye limanlarında da güçlendirdi. Fakat 11. asırda Suriye kıyı şeridinde Türk kuvvetleri görünmeye başladı. 11. asrın ortalarında Suriye'de başlayan Türk akınları, Emîr Atsız'ın Suriye sahillerinin büyük bir kısmını Selçuklu hâkimiyetine almasıyla devam etti<sup>155</sup>. 1176 yılına gelindiğinde Askalan, Sûr, Akkâ ve Yafa hariç tüm Suriye sahil hattı Türk hâkimiyetine girmişti. Atsız, bir grup kuvvetle Mısır'da ki Fâtımî hâkimiyetini sonlandırmayı amaçlasa da Mısır'ı almaya muvaffak

<sup>150</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, VIII, 238; Yazılıtaş 2010, 50- 51; Öztürk 2012, 76.

<sup>151</sup> Lev 1984, 237; Öztürk 2012, 103.

<sup>152</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, VIII, 507; Lev 1984, 237- 238; Yazılıtaş 2010, 79- 82; Öztürk 2012, 106- 107.

<sup>153</sup> Bu madde uzun süre yürürlükte kalmamıştır. Zira 1055- 1056 yılında Selçuklu Sultanı Tuğrul Bey bu uygulamaya son vererek hutbenin tekrardan Abbâsî halifesi adına okunmasını sağlamıştır; Turan 2010b, 123- 124.

<sup>154</sup> Lewis 1951, 190; Yazılıtaş 2010, 118; Öztürk 2012, 115.

<sup>155</sup> Sevim- Merçil 1995, 346- 350; Sevim 2000, 49- 74; Yazılıtaş 2010, 180- 184; Öztürk 2012, 125.

olamadı<sup>156</sup>. 11. yüzyılda Mağrib ve Sicilya'da da Fâtımî hâkimiyeti büyük oranda zayıfladı ve kısa sürede son buldu<sup>157</sup>. Fâtımîlerin Akdeniz'deki hâkimiyetine en büyük darbe Haçlı ordularının Akdeniz'e inmesiyle vuruldu. Fâtımî Deniz Kuvvetleri hakkında oldukça teferruatlı bir eser hazırlayan Murat Öztürk; Haçlı- Fâtımî deniz mücadelelerinin iki dönemde incelenmesi gerektiğini belirterek Birinci Dönemi, 1099- 1110 yıllarına tarihler ve bu dönemin en belirgin özelliğinin Suriye kıyı kontrolünün Haçlı hâkimiyetine geçtiği dönem olarak belirtir. İkinci dönemi ise 1110- 1169 yıllarına tarihler ve bu yılları Sûr ve Askalan'ın düşüşüyle Haçlıların kıyı kontrolünü sağlamlaştırdıkları dönem olarak belirtir<sup>158</sup>.

Haçlılar bir asırdan kısa bir zaman içinde Doğu Akdeniz'in birçok önemli limanlarına hâkim oldu. 1169 senesine gelindiğinde Kudüs Kralı Amalric, Mısır'ı Müslüman hâkimiyetinden almak adına büyük bir sefer hazırladı. Kahire'ye kadar ilerleyen Haçlı kuvvetlerini bertaraf edemeyen Fâtımî veziri Şâver şehri Haçlı istilasından kurtarmak için 20 bin neft ile ateşe verdi ve Haçlı kuvvetleri çekilmek mecburiyetinde kalır<sup>159</sup>. Bu yangın sırasında neredeyse tüm Fâtımî donanması yandı<sup>160</sup>.

Bu yangından çok kısa bir süre sonra önce Fâtımî Veziri sonrasında ise Mısır Hâkimi olan Salâhaddîn, çok geçmeden Mısır ve Suriye coğrafyasının tek Sultanı haline geldi. Eyyübî Mısır'ına baktığımızda ortaya çıkan yeni siyasi yapının kurumsal bağlamda Fâtımî döneminden büyük değişimler göstermediği gözlemlenebilir. Zira Eyyübî hanedanı, Mısır'da birçok devlet kurumunu Fâtımî döneminden miras alarak devam ettirmiş<sup>161</sup>, bazı kurumlar ise Eyyübî döneminde tesis edilmiştir. Fâtımî döneminden alınan önemli kurumlardan biri de Deniz Kuvvetleri olmuş. Bu doğrultuda Eyyübî Denizciliği yukarıda anlatmaya gayret gösterdiğimiz binlerce yıllık Mısır Denizcilik kültürünü Fâtımîler üzerinden devralmıştır.

<sup>156</sup> Sevim 2000, 74- 75- 78; Yazılıtaş 2010, 184.

<sup>157</sup> Yazılıtaş 2010, 186- 187.

<sup>158</sup> Öztürk 2012, 132- 133.

<sup>159</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 273; Lane- Poole 1906, 93; Yazılıtaş 2010, 228-229

<sup>160</sup> Öztürk 2012, 157.

<sup>161</sup> Fâtımî döneminden devralınmayan tek miras şia mirasıdır. Zira Salâhaddîn'in cihadı, Haçlı kuvvetlerine olduğu kadar şia hilafetine de olmuş ve 1171de bu hilafete son vermiştir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. Eyyûbîlerde Denizcilik ve Teşkilat Yapısı

Fâtımî devri, Akdeniz’de Müslüman filolarının geniş çapta hâkimiyet tesis ettiği bir dönemdir<sup>162</sup>. Fakat yüzyıllar içerisinde Haçlı seferlerinin de etkisiyle zayıflayan Fâtımî donanması, Salâhaddîn Mısır’a geldiğinde oldukça etkisiz bir durumdaydı<sup>163</sup>. Bu yüzdendir ki Mısır’a hâkim olan Şirküh’un, Salâhaddîn’e vasiyeti de şehir surlarına ve donanmaya ihtimam gösterilmesi yönünde olmuştur<sup>164</sup>. Bu şartlar altında önce Fâtımî veziri ardından Mısır Sultanı olan Salâhaddîn, amcasının vasiyetine uyarak bu iki meseleye de ihtimam göstermiştir. Günümüzde hala varlığını koruyan Mısır’ın ünlü *Salâhaddîn Surlarını* inşa etmiş ve denizcilik adına bir dizi yenilik yapmıştır<sup>165</sup>.

Salâhaddîn’in 1172 yılında denizcilik alanında yaptığı ilk reform; denizcilerin parası olan *dinar-ı ustûl*’ün değerini arttırmak oldu. Bu dinarın değeri 5/8 iken 6/8’e çıkartılmış<sup>166</sup> ve bu yolla daha çok kişinin denizcilikle ilgilenmesi sağlanmıştır. Salâhaddîn’in kaynaklarda rastladığımız ilk filo teftişi 1177 yılında İskenderiye filosuna gerçekleştirdiği teftiştir, bunun ardından Dimyat filosuna bir teftiş daha düzenler. Salâhaddîn 1174’deki bağımsızlığına müteakiben denizcilik ile daha çok ilgilenmiş, yeni gemilerin yapım emrini vermiş ve deniz kuvvetlerinde başta personel ve donanım bakımından bir dizi reform yapmıştır<sup>167</sup>. Çalışmamızın bu bölümünde, Salâhaddîn döneminde deniz kuvvetleri ile alakalı olarak ihdas edilen reform ve kurumlardan bahsettik. Buna ek olarak ise coğrafyada çok daha eski dönemlere dayanan ve Eyyûbî döneminde, devrin şartları doğrultusunda geliştirilerek işletilen yapı ve kurumlardan da bahsettik.

<sup>162</sup> Fâtımî Deniz Kuvvetlerinin Akdeniz Hâkimiyeti için bk. Öztürk 2012.

<sup>163</sup> Şeşen 1987, 252; Öztürk 2012, 132-161; Dudu Kuşçu 2013, 362.

<sup>164</sup> İbn Haldun *İber*, V, 289.

<sup>165</sup> Dudu Kuşçu 2013, 362.

<sup>166</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 38; Şeşen 1987, 253; Sallâbî 2010, 452; Dudu Kuşçu 2013, 363.

<sup>167</sup> el- Bundârî *Sena*, 241; Makrîzî *es-sülûk*, 54; Şeşen 1987, 253; Lev 2006, 166; Dudu Kuşçu 2013, 363.

## 2.1. Dîvânü'l Ustûl

İslâm tarihinde askeri Dîvânlar oldukça eski bir gelenektir ve İslâm'ın erken devirlerine kadar dayanır<sup>168</sup>. Mısır'da varlığına rastladığımız ilk denizcilik Dîvânı, Fâtımî devrinde kurulan *Dîvânü'l Cihad (Dîvânü'l Amair)* idi. Bu kurum isimlendirme bakımından tüm savaş kurumlarını düzenliyor gibi görünse de merkezi Fustat kentinde bulunan bir tersaneydi ve ağırlıklı denizcilik hizmetlerinin yürütülmesinden sorumlu idi<sup>169</sup>.

1181 yılında *Dîvânü'l Ustûl* adı verilen, Eyyübî Deniz Kuvvetlerinin her türlü kanadını düzenlemek üzere bir kurum Salâhaddîn'in emriyle kuruldu. *Dîvânü'l Ustûl*'a, Eyyübî Deniz Kuvvetlerinin finansı için *Feyyum* kentinin tüm gelirleri, *el-habsü'l cüyüşî* adı verilen askeri vakıf gelirleri, kazancı 8.000 dinarı bulan soda maden gelirleri ve ileride bahsedecek olduğumuz *Nil filusunun* yıllık kazancı ve *sint* ormanları son olarakta *Fustat* kentinin zekâtı vakfedildi. Bütün bunlara ek olarak *Behnesâ*'nın *İşneyn* ve *Tanbaza* köyleri bu Dîvânın emrine girdi. Bu kurumun başına geçen kişiye istediği bölgeden istediği gibi personel seçme özgürlüğü tanındı ve yayınlanan genel kararname doğrultusunda da valilere donanma personeli bulunması konusunda kolaylık sağlamaları emrolundu<sup>170</sup>.

Salâhaddîn, kendisinden sonra da işleyecek bir kurum tesis etme gayesi taşıyordu. Zira Mısır'da denizcilik olmadan ayakta kalmak mümkün değildi<sup>171</sup>. Günümüz kapsamında düşünecek olursak bu kurum bir denizcilik bakanlığı görevi görmekteydi. Bu kurum gemilerin üretiminden, denizde kullanılan savaş aletlerinin üretimine ve hammadde trafiğine kadar birçok aşamayı düzenliyor olmalıdır. Eyyübî Denizciliği Salâhaddîn'den sonra Üçüncü Haçlı Seferi felaketiyle büyük bir darbe yedi. İlerleyen yıllarda denizcilik konusunda belli adımlar atılmasına rağmen bu kurum Salâhaddîn sonrası dönemde unutuldu. Zira *ustulî* (denizci) kelimesi Salâhaddîn sonrası Mısır'ında hakaretamiz bir ifade haline geldi<sup>172</sup>. *el-Melikü'l-Âdil*, *el-Melikü'l Kâmil*, *el-Melikü's Salih* dönemlerinde denizcilik anlamında önemli başarılar elde edilmiş olsa da denizcilik meseleleri bir daha Salâhaddîn dönemindeki gibi Eyyübî Devleti'nin kalıcı bir politikası olamadı.

<sup>168</sup> Örneğin Emevî devrinde donanma masrafları için büyük fonlar oluşturan kurumlar bulunmaktaydı; Utku 2005, 189.

<sup>169</sup> Fahmy 1966, 49; Öztürk 2012, 206.

<sup>170</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 65; Hüseyin 1986, 332-336; MacKenzie 1992, 34, Lev 2006, 167-178; Sallâbî 2010, 452; Zeydan 2013, 269; Dudu Kuşçu 2013, 364.

<sup>171</sup> Ehrenkretz 1955, 108.

<sup>172</sup> Şeşen 1983, 165; Şeşen 1987, 255; Dudu Kuşçu 2013, 367.

## 2.2. Hammadde

Denizcilik ve donanma hammaddesi her daim Mısır topraklarında bir sıkıntı teşkil etmiştir. Mısır coğrafyasına tam hâkimiyet sağlamak isteyen her devletin bir donanma tesis etmesi elzemdi. Zira ilk gemilerin Mısır coğrafyasında ortaya çıkmış olması da bu durumu destekler. Lakin bu coğrafyanın en büyük problemi; denizcilik için gereken hammadde bakımından zayıf olmasıydı. Deniz kuvvetleri genel manada çok fazla ekipman ve hammadde ihtiyacı duyan bir kurumdur. Örneğin İslâm'ın erken dönemlerine ait bazı evraklarda *palmiye ağacı*, *bakır zincir*, *halat*, *koruyucu*, *iplik* gemilerde kullanılan malzemeler arasında zikredilir<sup>173</sup>. Donanma hammaddelerinin temel unsurları olan demir ve kereste Eyyûbî döneminde *el- Metcerü's-Sultani* adı verilen İskenderiye' de ki bir kurumdan geliyordu<sup>174</sup>. Bu kurumun amacı başta donanma olmak üzere tüm savaş aletlerinin hammadde teminini sağlamaktı<sup>175</sup>.

Gemi üretmek için esas hammadde ahşap idi. Mısır ise, Nil'in çevresindeki dar bir alan haricinde ağaçtan yoksun bir coğrafyaya sahipti. Eyyûbî Mısır'ında denizcilik için en ehvenişer ağaç Arapça kaynaklarda "*sint*" adı verilen akasya<sup>176</sup> ağacıdır<sup>177</sup>. *Sint* tek başına gemi inşası için yeterli bir ahşap kaynağı olmamakla beraber yine de kullanılmaktaydı. Mısır'da *sint* ağacı ormanları *el- Bahnasa*, *Safat*, *Rişeyn*, *Uşmûneyn*, *Asyût*, *İhmîm* ve *Kûs* bölgelerinde bulunmaktaydı. Burada bulunan tüm *sint* ormanları tamamen Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin kullanımındaydı ve sadece gemi üretimi için kullanılmasına izin verilmekteydi<sup>178</sup>. Tersane dışından *sint* gereği duyan bir kişi bölgedeki yöneticiye başvuruyor ve izin çıkması halinde kütük başına yüz dinar ödeyerek bir devlet görevlisinin nezaretinde kesebiliyordu<sup>179</sup>. Bu ağaçlarla alakalı olarak "*resmü'l hirac*" ve "*mukarrarü'l sint*" isimli vergiler toplanıyordu.

<sup>173</sup> Fahmy 1966, 37.

<sup>174</sup> Dudu Kuşçu 2013, 363.

<sup>175</sup> Abbadi 1981, 273; Sallâbî 2010, 452.

<sup>176</sup> Burada bahsettiğimiz akasya ağacının "*acacia nilotica*" adı türüdür. Bu türün temel özelliği başta Mısır olmak üzere Afrika'da görülüyor olması ve bu bölgelerde ortalama 15-18 metreye kadar uzayarak geniş bir enine sahip olmasıdır. Bu bakımdan düşünürsek gemi yapımı için makul ebatlarda olduğu anlaşılabilir.

<sup>177</sup> Akasya ağacı antik dönemden beri Mısır denizciliğinde kullanılan temel ağaçtır. Zira tarihte bilinen ilk gemilerde Mısır'da akasya ağaçlarından yapılmıştır Broodbank 2016, 290.

<sup>178</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 288; Makrîzî *el- hutat* c, 358; Sallâbî 2010, 451; Dudu Kuşçu 2013, 364.

<sup>179</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 288-289; Makrîzî *el- hutat* c, 358; Bu miktar dönemin şartlarında düşünülünce bir kütük için çok yüksek bir meblağdır. Muhtemelen bu kadar yüksek bir para karşılığı tek kütük için istenmesinin sebebi caydırıcılık oluşturmaktır.

Yukarıda saydığımız orman bölgelerine atanan yerel yöneticiler donanma için kullanılacak olan *sint* ağaçlarının kesinlikle kesilmemesi konusunda emir vermişlerdir. Sadece cılız dalların yakacak amaçlı kesilmesine izin veriliyordu. Fakat bu cılız dalların kesilmesi ve satışı da katı kanunlarla düzenlenmiştir. *Hatabü'l nâr* adı verilen bu cılız parçalar devlet kontrolündeki bayilerde 100 parçası 4 dinara satılıyordu. Bu cılız dallar Mısır'ın her yanına Nil üzerinden dağılır ve yakacak amaçlı kullanılırdı<sup>180</sup>. Ali Muhammed Sallâbî, bu politikayı “*Mısır ormanların devlet arazi haline getirilmesi*” olarak yorumlar<sup>181</sup>.

*Sint* her ne kadar Mısır için önemli bir donanma hammaddesi olsa da tek başına çok fazla bir anlam ifade etmiyordu. Zira en heybetli obrukları dahi sedir gibi ağaçların yanında oldukça cılız kalmaktadır. Ayrıca gemi inşası için kötü bir ağaçtı<sup>182</sup>. Bu sebepten ötürü ahşap temini için farklı yollara da gidiliyordu. Lübnan dağları ve Toroslar her daim Mısır denizciliğinin önemli ahşap hammaddesi merkezleriydi<sup>183</sup>. Bütün bunlara ek olarak aşağıda bahsedeceğimiz İtalyan devletleri ile yapılan ticaret antlaşmalarının önemli kalemlerinden biri ahşap hammaddesiydi. Ahşap edinmenin bir yolu da düşman topraklarından kesmektir. Bazı seferlerde Eyyübî kuvvetlerinin düşman topraklarında ağaç kestiğine dair malumatlar bulunur<sup>184</sup>. Lübnan ormanlarında bulunan Sedirler hammadde bakımından fazlasıyla önemlidir. Fakat Eyyübîlerin Lübnan üzerinde tam hâkimiyet kurması 1187 yılını bulduğundan bu ormanlardan tam anlamıyla ancak 1187 yılından sonra faydalanmış olabilir.

Dönemin diğer bir önemli hammaddesi demirdir. Gemi üretimi için ikinci elzem hammadde olan demir ortaçağda en önemli madenlerden biriydi. Demir, tersane haricinde Eyyübî dönemi silah merkezleri olan *kazâ'inü'l silâh* adlı kurumun da temel ihtiyaçlarından biriydi<sup>185</sup>. Salâhaddîn'in elindeki en önemli demir madeni Aclun'da bulunuyordu<sup>186</sup>. Muhtemelen buradan çıkan demir Mısır'a gemi üretimi için taşınmaktaydı. Aclun dönemin önemli demir madenlerinin birine sahip olsa da o sıra Eyyübî döneminde gerçekleşen savaşların sayısı düşünüldüğünde buradan çıkan demirin yeterli olmadığını aşikârdır. Bu noktada dönemin Suriye sınırları içerisinde yer alan en büyük demir kaynağı Beyrut'da bulunan demir

<sup>180</sup> Makrîzî *el- hutat* c, 358-359.

<sup>181</sup> Sallâbî 2010, 451.

<sup>182</sup> Broodbank 2016, 290.

<sup>183</sup> Runciman 1992, III, 301.

<sup>184</sup> Şeşen 1987, 103, 119.

<sup>185</sup> İbn Mamâtî *Kitâbü'l Kavanin*, 319.

<sup>186</sup> Nicholson- Nicole 2005, 14.



madenleriydi<sup>187</sup>. Salâhaddîn 1187 yazında Suriye sahillerine umumi bir saldırı başlattı. Bu saldırının sonucunda 6 Ağustos 1187 tarihinde Beyrut Eyyûbî idaresine girdi<sup>188</sup>. Böylelikle 1187 tarihinden itibaren Beyrut demir madenlerinin yönetimi Eyyûbî idaresine geçmiş oluyordu<sup>189</sup>.

Zift; gemi yapımında kullanılan diğer bir elzem malzemedir. Ahşap bilindiği gibi suyu rahatlıkla geçirir ve su aldığı takdirde şişerek ağırlaşır. Bu yüzden geminin su geçirmez olması gerekmektedir. Geminin tüm gövdesinin su geçirmezliğinin sağlanması için ziftleme işleminin yapılması gerekirdi. Gemiye sürülen zift belli bir süre sonra seyrelir ve tekrarlanması gerekirdi. Zift, kalafatlama işleminin ikinci aşamasını oluşturur. Kalafatlanmak için kızakta bulunan geminin öncelikle ahşap parçalarının arasındaki açıklıklara çeşitli hayvan postlarından dolgu yapılırdı<sup>190</sup> daha sonra oluşan düz zemin üzerine zift sürülürdü. Zift elde etmek için katran ve ham reçine belli oranlarda karıştırılır sıcakken sıvı hale geçen bu malzeme sürüldükten sonra soğumaya bırakılırdı. Belli bir süre bekletilen zift soğur sonucunda oldukça katı bir hal alırdı<sup>191</sup>. Zift başta Akkâ olmak üzere tüm denize limanı olan şehirlerde ihtiyaç duyulan bir malzemeydi ve bu yüzden kuyularda muhafaza ediliyordu<sup>192</sup>. Eyyûbî döneminde zift İtalya şehir devletlerinden de alınan emtialar arasındaydı.

Deniz kuvvetlerinin ihtiyaç duyduğu hammaddeler bunlarla sınırlı değildi. İplik, hayvan postu, bakır gibi birçok malzeme donanmanın ve deniz kuvvetlerinin diğer şubelerinin ihtiyaçlarıydı. Salâhaddîn, Suriye coğrafyasında varlığını tam anlamıyla kuvvetlendirebilmesi için limanlara hâkim olması gerektiğinin farkındaydı. Lakin Mısır her ne kadar denizcilik geçmişinin güçlü olduğu bir coğrafya olsa da denizcilik için ham maddenin yetersizliği büyük bir sıkıntı arz ediyordu. Onun tüm Doğu Akdeniz'e hâkim olabilecek bir deniz gücü olabilmek için Mısır'daki ham maddenin fazlasına ihtiyacı vardı. Eyyûbîler tüm bu ihtiyaçları önce kendi kanallarından temin etmeye çalışıyor ve yetmeyen kalemlerde İtalyan Şehir Devletleri ile muahedeler akdederek temin yoluna gidiyordu. Eyyûbî döneminin donanma hammaddesi

---

<sup>187</sup> Mukaddesî *Ahsen*, 167.

<sup>188</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 39-44; Makrîzî *es-sülûk*, 83-84; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 426-428; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 304; Atiya 1962, 80; Şeşen 1987, 112-113; Aşur 1996, 64-65; Dudu Kuşçu 2013, 108-109.

<sup>189</sup> Demirin varlığı kadar işlenmesi de önemli bir meseledir. Bu konuda ortaçağın ünlü müellifi el- Bîrûnî hayli teferruatlı bilgi sunar. Ağırlıklı kılıç yapımından bahsetse de ortaçağda demirin türleri ve işlenmesi hakkında bk. el- Bîrûnî *Cemâhir*, 331-341.

<sup>190</sup> Ryder 1997, 62.

<sup>191</sup> Bozkurtoğlu Özcan 2017, 62.

<sup>192</sup> Bakır 1997, 552; Güngörmez 2014, 73.

hususunda en öne çıkan devlet Pisa olmakla beraber diğer İtalyan devletleri ile de çeşitli anlaşmalar yapılmıştır.

İtalyan Şehir Devletleri ile Mısır arasındaki donanma hammadde temini için yapılan antlaşmalar, Eyyûbî devrinin öncesine dayanmaktadır. Helen Nicholson ve David Nicolle, İslâm Denizciliğinin Pisa, Cenova ve Venedik tüccarlarının hammadde antlaşmaları sayesinde 12. yüzyıla kadar ayakta kaldığını ifade eder<sup>193</sup>. Fâtımîler Devrinde de, Mısır'a kereste, demir ve zift tedariki için Pisalılar ile 1154 tarihli bir antlaşma yapılmıştır. Salâhaddîn tarafından yapılan anlaşma ise bu anlaşmanın yenilenmesi durumudur<sup>194</sup>. Hammadde teminine dayanan bu anlaşmalar Pisa, Ceneviz ve Venedik ile yapılmıştır<sup>195</sup>. Bu devletlerle yapılan antlaşmalardan elimize sadece Pisa ile yapılan antlaşmanın metni kalmıştır<sup>196</sup>. Ceneviz ve Venedik ile yapılan anlaşmaların varlığını ise kroniklerin, noter belgelerinin ve mektupların bize ilettiği seviyede biliyoruz. Öyle ki 12. asır boyunca İskenderiye, İtalyan tüccarların en önemli ticaret limanlarından biridir<sup>197</sup>. Fakat mevcut veriler Venedik ile olan ticari bağın, diğer devletlere oranla daha zayıf olduğunu göstermektedir<sup>198</sup>.

23 Eylül 1173 tarihinde Bail, Nübye ve Sebe patrikleri, Barbacana Pskopozu ve Kahire'nin eski papazı tanıklığında<sup>199</sup> yapılan anlaşma demir, kereste ve ziftin Pisalılar tarafından Mısır'a satışını taahhüt ediyordu<sup>200</sup>. Bu antlaşma Pisa elçisi Aldebrandus ile Salâhaddîn tarafından, Salâhaddîn'in sarayında imzalanmıştı. Salâhaddîn, donanması için sağlanacak olan hammadde karşılığında Mısır'da yaşayan Pisalılar için bir hamam ve kilise inşaatına izin veriyor ayrıca onlara ibadet hakkı tanıyordu. Bununla birlikte Salâhaddîn, Pisalıların kendi ölçü birimlerinde ticaret yapmasına özgürlük sağlıyordu. Ayrıca Mısır'a uğrayan tüccar Pisalılar yanlarında getirdikleri altın ve gümüş için vergiye tabi tutulmuyorlar, sadece dönerken yanlarında götördükleri parayı gümrüğe bildiriyorlardı<sup>201</sup>. Antlaşma maddelerinde Pisalılara sadece imtiyaz tanınmıyor aynı zamanda onların usulsüzlük yapmasını engelleyen önlemlerde bulunuyordu<sup>202</sup>. Anlaşma metninde küçük Pisalı tüccarlarında Mısır'da

<sup>193</sup> Bu ifade abartılı bir yaklaşım olmasına rağmen gerçeklik payı vardır; Nicholson- Nicolle 2005, 13.

<sup>194</sup> Abulafia 2008, 421; Öztürk 2012, 194.

<sup>195</sup> Şeşen 1987, 94; Constable 2003, 114-115; Güngörmez 2014, 63.

<sup>196</sup> Pisa ve Salâhaddîn arasında yapılan ticaret antlaşmasının metni için bk. Ek- 4

<sup>197</sup> Runciman 2008, II, 147.

<sup>198</sup> Madden 2003, 61.

<sup>199</sup> *Eyyûbî-Pisa anlaşma metni*, 261.

<sup>200</sup> *Eyyûbî-Pisa anlaşma metni*, 258.

<sup>201</sup> *Eyyûbî-Pisa anlaşma metni*, 258.

<sup>202</sup> *Eyyûbî-Pisa anlaşma metni*, 258-259; Heyd 2000, 444, Frenkel 2011, 42.

dilediği gibi ticaret yapmasına izin veriliyordu<sup>203</sup>. Bu imtiyazlar Pisa ticaretinin odak noktasına Mısır'ı koymasına sebep olmuş<sup>204</sup>, bu antlaşmadan sonra özellikle İskenderiye'de yaşayan Pisalılar ile Eyyûbîlerin ilişkileri hayli gelişmiştir. Öyle ki üçüncü bölümde bahsettiğimiz 1174 yılında gerçekleşen Sicilyalıların İskenderiye çıkartması sırasında İskenderiye'nin yerleşik Pisalıları şehri savunmuştur<sup>205</sup>.

Eyyûbî- İtalyan ticareti uzun süre geçerliliğini korumuş ve devamlılığını sürdürmüştür. Öyle ki Salâhaddîn'in 1174-75 tarihli, Bağdat'a yolladığı bir mektubunda düşmanların bazılarıyla iyi ilişki kurmanın gerekliliği, Venedik, Pisa ve Cenevizlilerin ürünlerinden iyi silahlar yapmak gerektiği anlatılmaktadır<sup>206</sup>. 1173 yılında Pisa elçisi Aldebrandus ile yapılan antlaşmayı 1176 ve 1180 yılında yapılan yeni antlaşmalar takip etmiştir. Bu sırada elçilerin muhatabı Sultan'ın Mısır naibi *el- Melikü'l Âdil* olmuştur<sup>207</sup>. Bu antlaşmalar Pisa- Eyyûbî ticaretine 1173 antlaşmasından farklı bir yenilik getirmemiştir<sup>208</sup>. Ayrıca bu meseleye Pisa açısından da bakmak gerekir. Demir madenlerinin bolluğu ve demir üretiminin ülke sanayisindeki önemi göz önünde bulundurulursa<sup>209</sup>, bu malzemeye hazır bir alıcı olması Pisa ticareti için büyük önem taşımaktadır. Her ne kadar Eyyûbîler demir hammaddesi için Pisalılara ihtiyaç duymuşsa, Pisalılar da hazır pazar bulmak açısından Eyyûbîlere ihtiyaç duymuştur.

Yukarıda da değindiğimiz üzere Pisa harici ülkeler ile nasıl bir antlaşma yoluna gidildiği hakkında elimizde net bir belge bulunmamakta. Fakat bize bu ticaretin varlığına dair ipuçları veren bir takım kayıtlar mevcuttur. 1173 tarihine ait Venedik noter belgeleri, Venedik'ten İskenderiye'ye yapılan kereste ticaretin önemli bir kanıtıdır<sup>210</sup>. Ceneviz ise 1177 senesinde *Rosso della Volta* adında bir elçi göndermiştir<sup>211</sup>. Fakat bu elçi ile yapılan görüşme ya da antlaşma hususunda elimizde belge bulunmamaktadır<sup>212</sup>.

Bu antlaşmalar temelde Eyyûbî Deniz Kuvvetleri'nin gemi ihtiyacını karşılamak amacıyla yapılmıştır. Bu kuvvetlerin ise temel amacı Haçlı kuvvetlerine karşı yapılan saldırılar veya Haçlılar tarafından yapılan saldırılara karşı yapılan savunmalardır. Yani Katolik dünyanın

<sup>203</sup> *Eyyûbî-Pisa antlaşma metni*, 258.

<sup>204</sup> Goody 2012, 194.

<sup>205</sup> Heyd 2000, 445.

<sup>206</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 178.

<sup>207</sup> Şeşen 1987 94

<sup>208</sup> Heyd 2000, 444-445.

<sup>209</sup> Heyd 2000, 433; Pryor 2008, 425.

<sup>210</sup> Constable 2003, 115.

<sup>211</sup> Heyd 2000, 446; Mack 2003, 25.

<sup>212</sup> Day 1981, s.162.

bir parçası olan bu üç devletin, kendi tarafları üzerinde kullanılacak savaş malzemelerine hammadde temin etmeleri Hristiyan dünya tarafından büyük bir endişe ile karşılanmış ve papalığın yaptırımlarını gerektirmiştir<sup>213</sup>. Papalık 1179, 1215 ve 1245 senelerinde yapılan konsüllerde Eyyûbîlere donanma hammaddesi<sup>214</sup> ve silah satanları ve gemilerine kılavuzluk edenleri aforoz etmekle tehdit etmiştir. Verilen karara göre; yukarıdaki kurallara uymayanlar tutsak edilecek ve malları müsadere edilecektir. Yapılmış olan ekümenik konsülleri bölgesel olanları izledi. 1195 *Montpellier* ve 1251 *Nicosie (Lefkoşa)* konsülleri de Müslümanlara denizcilik malzemesi satışı konusunda ciddi tehditler ihtiva etmektedir<sup>215</sup>.

Salâhaddîn'in Mısır hâkimiyetinin ilk yıllarından itibaren titizlikle ilgilendiği hammadde ticareti konusu, Mısır'ın hâlihazırda hammadde ticaretini yürüttüğü ülkelerle ticarete devam etmesi şeklinde olmuştur. Bir taraftan “*Haçlı*” toplumunun bir parçası olan bu devletler ile kutsal cihat misyonunu yürüten Salâhaddîn arasındaki bu ilişki karşılıklı çıkar düzeyinde olmuş ve Mısır Eyyûbî Sultanlığı boyunca devamlılığını korumuştur. Öyle ki Eyyûbîlerin yıkıldığı dönemde dahi konsüllerdeki tehditlerin devam etmesi, bu devletlerin hala hammadde ticaretini devam ettirdiğinin bir işaretidir.

### 2.3. Personel

İslâm'ın erken devirlerinde Mısır bölgesinde denizciler genellikle bölgedeki Kıptî topluluktan seçiliyordu. Örneğin Taberî; *Zâtü's- Savâri* savaşı ile alakalı olarak personeli sadece Kıptîlerden oluşan gemilerden bahsetmektedir<sup>216</sup>. İlerleyen yıllarda Müslüman denizciler yetişmekle beraber, Bizans'dan esir alınmış ve ihtida etmiş ünlü donanma komutanları da olmuştur. *er- Ravza* Adasına gemi siparişi için gönderilen İslâm'ın erken devirlerine ait bir evraka göre tersanede *kalafatçı*, *marangoz*, *demirci* ve diğer işçiler bulunmaktadır<sup>217</sup>. Bu görevliler gemi inşa etmekte, hasarlı gemileri tamir etmekte ve temizlemektedir. Makrîzî, İslâm filolarına personel alınırken kılıç ve ok kullanabilmenin temel

<sup>213</sup> Şeşen 1987, 94. Constable 2003, 114.

<sup>214</sup> Ehrenkreutz 1955, 105; *Marino Sanudo Torsello*, Lateran Konsillerinde Sarazenlere silah satışını engelleme çabalarına değinmiş Papalığın çabalarından ayrıntılı bilgi vermiştir. Ayrıntılı bilgi için bk. *Marino Sanudo Torsello Liber*, 302-303.

<sup>215</sup> Venediğe 1198 tarihinde gönderilen bir mektupta Sarazenlere *Demir*, *keten*, *zift*, *savaş aleti*, *halat*, *gemi* ve *ahşap* satışının yasak olduğu kesin bir dille ifade edilmekte ve özellikle Mısır'a giden tüccarların hassasiyetine değinilmektedir. *Venediğe Yazılan 1198 Tarihli Mektup*, 224-225; Heyd 2000, 431-432.

<sup>216</sup> Taberî *Târih*, XV, 76.

<sup>217</sup> Fahmy 1966, 37.

şart olduğunu ifade eder<sup>218</sup>. Buna ek olarak Makrîzî'nin bahsettiği dönemlerde Müslümanların denizci olmasına yönelik bir teşvikinde var olduğunu söyleyebiliriz; zira Emevî devrine ait bazı evraklarda özellikle tersane personeline önem verildiği, çalışanların desteklendiği ve gemicilerin sigortalandığı ifadelerine yer verilir<sup>219</sup>. Hatta V. Christides Müslüman mürettebatın her zaman Hristiyanlara göre daha fazla para kazandığını aktarır<sup>220</sup>. Muhtemelen bunun en büyük sebebi, geminin tüm mürettebatının savaş anında görevini bırakıp güvertede savaşa katılması gerekliliğidir.

Eyyûbî deniz kuvvetlerinde personellerin büyük çoğunluğunu tersane personeli ve gemi mürettebatları oluşturmaktaydı. Eyyûbî dönemine gelindiğinde ilk zamanlar guzât<sup>221</sup> adı verilen denizcilerin maaşları 1/4 oranında idi lakin Salâhaddîn'in denizcilikte yapmaya çalıştığı reform bağlamında bu maaşlar bir miktar yükseltildi<sup>222</sup>. Ayrıca donanma mensupları maaşlarını *Dîvânü'l Ustûl*' vakıfları üzerinden alıyor, yine aynı vakıflar üzerinden erzak masrafları da veriliyordu<sup>223</sup>. Eyyûbî deniz kuvvetlerinin temel personel ihtiyacını Mağrib kökenli denizciler gidermekteydi<sup>224</sup>. Biz bu denizcilerin hangi koşullarda eğitildiğini bilmiyoruz. Lakin Eyyûbî filolarında istihdam edilen denizcilerin nitelik yönünden oldukça zayıf olduğu Sûr kuşatmasındaki filonun acil durum karşısındaki amatör tavrından anlayabiliyoruz<sup>225</sup>. Zira bu durum dönemin tarihçileri tarafından da ciddi manada tenkit edilmiştir. Bu konuda *el- İsfahanî* şu sözleri aktarır;

*“Bu yenilgi göstermektedir ki Mısır'daki yetkililer filoya gerekli ihtimamı göstermemiş ve (gemilerde) doğru kişiler istihdam edilmemiştir. Aksine işi bilmeyen ve tecrübesiz kişiler göreve getirilmiştir. Bunun sonucunda (mürettebat) kaçınılmaz olarak kokuyordular ve itaat etmeleri gerektiğinde bunu yerine getirmiyorlardı<sup>226</sup>.”*

Ortaçağ denizcilik tarihi alanında önemli çalışmalara imza atan Susan Rose, *el- İsfahanî*'nin konuyla alakalı tutumunun bir teknik problemden, ahşap ya da demirle ilgili bir

<sup>218</sup> Makrîzî *el- hitat* a, III, 333-334.

<sup>219</sup> Utku 2005, 190.

<sup>220</sup> Christides 1997, 444.

<sup>221</sup> Şeşen 1987, 253.

<sup>222</sup> İbn Mamâtî *Kitâbü'l Kavanin*, 346,364-366.

<sup>223</sup> Utku 2005, 189.

<sup>224</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 209-210, 342; Sallâbî 2010, 454-455

<sup>225</sup> Sûr kuşatması ve denizcilerin bu sırada kaçılması ile ilgili çalışmamızın “Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin 1187 Sûr Muharasası” bölümüne müracaat ediniz.

<sup>226</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 71.

aksaklıktan ya da gemilerle ilgili bir sorundan değil de sorunun tamamen personel hatasından kaynaklanıyor olmasının sebebinin, dönemin mürettebatının denizciliğe zorlanan kişilerden oluşturulmuş olmasına dayandırır<sup>227</sup>. Lakin Susan Rose'nin bu görüşü kaynaklar tarafından desteklenecek rasyonel bir tutum değildir. Zira durum böyle olsa bile bunu destekleyecek yeterli kanıt bulunmamaktadır.

Sûr kuşatmasında yaşanan bu sorundan sonra muhtemelen mürettebat konusunda yeniliğe gidilmiş olmalıdır ki kaynakların Akkâ müdafaası sırasında *Hüsam ed- Din Lû'lû* önderliğinde gelen denizciler için kullandığı ifadeler daha olumludur<sup>228</sup>.

Eyyübî Deniz Kuvvetlerinde personel sınıflandırmasına dair elimizdeki kaynaklarda net bir bilgi bulunmamakla beraber kaynakların ifadelerinden bir takım bilgi kırıntıları bulmak mümkündür; *Dîvânü'l Ustûl*'e başkanlık eden kişi Eyyübî Deniz Kuvvetlerinin en üst makamında bulunuyordu. Dîvânın çalışma sistemi hakkında kaynaklarda ayrıntılı bilgi bulunmadığından bu Dîvânın diğer üyeleri hakkında bilgimiz yok. Donanma bazında değinecek olursak donanmanın en yetkili kişisi *mütevelli el- ustûl* olarak geçmektedir<sup>229</sup>. Bu kişinin günümüzdeki amirallik karşılığında bir rütbeye sahip olduğunu söyleyebiliriz. Eyyübî donanmasının başındaki bildiğimiz ilk isim *Muhammed ibn İshak*'dir<sup>230</sup>. Göreve ne zaman başlayıp ne zaman ayrıldığını bilmemekle beraber 1177-78 senesinde bu görevi üstlendiğini biliyoruz. Çalıştığımız süreç kapsamında Eyyübî donanmasının başında bulunan ikinci isim ise *Hüsam ed- Din Lû'lû*'dür. O, Salâhaddîn dönemi boyunca başarılı deniz hamleleri yapmış önemli bir denizcidir. Ermeni kökenli olan ve Fâtımî döneminden beri Mısır'da askeri görevler yapmış olan *Hüsam ed- Din Lû'lû*<sup>231</sup> Üçüncü Haçlı Seferleri boyunca yaptığı başarılı hamlelerle Akkâ müdafaasına büyük katkılar sağlamış, şehrin deniz yoluyla düşmesini engellemiştir<sup>232</sup>. *Hüsam ed- Din Lû'lû*'nün askeri kariyeri Salâhaddîn'den sonra da devam etmiş, kara ordularında kumandanlık yapmıştır. Bu gün *Tabor* dağı üzerinde bulunan birçok kitabede dönemin Sultanı *el- Melikü'l Âdil* adına dağın *Hüsam ed- Din Lû'lû* tarafından fethedildiği yazmaktadır<sup>233</sup>. *Mütevelli el- ustûl* tüm donanmanın başıydı ve tüm filolar ona bağlıydı. Farklı

<sup>227</sup> Rose 2002, 40.

<sup>228</sup> Şeşen 1981, 166.

<sup>229</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* a, X, 117.

<sup>230</sup> Makrîzî *el- hutat* b, II, 19, 30-31.

<sup>231</sup> Şeşen 1987, 255; Lev 2007, 127; Dudu Kuşçu 2013, 367.

<sup>232</sup> Akkâ müdafaası ve Eyyübî filolarının ablukaya karşı yürüttüğü operasyonlar için çalışmamızın "III. Haçlı Seferi: Eyyübî Donanmasının Çöküşü" başlığına müracaat ediniz.

<sup>233</sup> Raphael 2011, 20-24.

limanlara konumlanmış olan filolarında kendi kumandanları bulunmaktaydı. Örneğin Sûr kuşatmasında Akkâ önlerinden gelen filonun kumandanı *Fahris Bedran* adında biriydi ve sadece Akkâ'dan gelen 10 gemilik filoya liderlik ediyordu<sup>234</sup>. Bildiğimiz bir diğer mevkiide *reisü'l bahreyn* mevkiidir. Bu görevdeki kişi filo ya da donanmanın komutanı değil, mürettebatın reysidir<sup>235</sup>. Bu gibi üst düzey donanma yetkililerine yaptıkları işin karşılığı olarak iktalar bahşediliyordu<sup>236</sup>.

#### 2.4. Tersaneler

*Dârü's Sinâ'a* kelimesi İslâm harb tarihinde gemilerin üretildiği yer manasına gelmektedir. Kelime anlamı olarak incelediğimizde sanayi veya üretim merkezi gibi çeşitli anlamlara gelir. Bu kelime köken bakımından tamamen Arapça olmakla beraber kelime önce İspanyolca'ya sonrada neredeyse tüm Avrupa dillerine geçmiştir<sup>237</sup>. İşin ilginç tarafı günümüz doğu dillerine Avrupa üzerinden gelen “*tersane*” kelimesi esasen *Dârü's Sinâ'a*'nın bozulmuş halinden başka bir şey değildir<sup>238</sup>. *Dârü's Sinâ'a*'nın geminin bakımını yapmak, gemiyi kalafatlamak, gemi inşa etmek ve gemileri temizlemek gibi görevleri vardı<sup>239</sup>.

İslâm orduları ilk olarak ele geçirdiği coğrafyalarda hali hazırda bulunan tersaneleri kullanmıştır. Müslüman kuvvetleri Mısır'a ilk hâkim olduğunda tersaneleri çok önemsememesine rağmen ilerleyen süreçte İslâm denizciliğinin gelişmesiyle Mısır tersaneleri önem kazanmıştır. Bu noktada Mısır'daki Müslüman nüfus, denizcilik ve gemi mühendisliği konusunda bilgi sahibi olmadığından denizcilik personeli Mısır Kıptilerinden seçilmiştir<sup>240</sup>. Hatta 8. yüzyılın başlarında Kuzey Afrika'da başlayan ilk denizcilik çalışmalarında yeterli tersane personeli olmadığı için Mısır'dan Kıptî gemi ustaları getirtilmiştir<sup>241</sup>.

Eyyûbî döneminde donanma için gemi üreten tersanelere *sinâ'at el- amâ'ir* denirdi. Eyyûbî dönemi tersanelerinde askeri gemilerin üretilmesinin yanı sıra ticari amaçlı gemilerde üretilmekteydi<sup>242</sup>. Zira aşağıda bahsedeceğimiz savaş nakliye gemilerinin birçoğu barış

<sup>234</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* a, 132.

<sup>235</sup> Dudu Kuşçu 2013, 113.

<sup>236</sup> Lev 2006, 167.

<sup>237</sup> Kelime çeşitli Avrupa dillerine Darsana, Atarzana, Arsenal formlarında geçmiştir.

<sup>238</sup> Fahmy 1966,104; Abbadi 1981, 216.

<sup>239</sup> Fahmy 1966, 37; Makrîzî *el- hutat* a, III, 331-332.

<sup>240</sup> Taberî *Târîh*, XV, 76; Hourani 1995, 57-58.

<sup>241</sup> Lewis 1951, 64; Fahmy 1966, 70; Pryor- Jeffreys 2011, 28; Öztürk 2012, 30.

<sup>242</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 286, 308.

dönemlerinde tüccarlar tarafından kullanılmaktaydı. Mısır'da Eyyûbî hâkimiyetinin tesisinden önceki dönemlerden miras alınan tersaneler de olmakla beraber Eyyûbî döneminde Kahire'de *Fustat* ve *er-Ravza* tersanelerinin aktif kullandığını biliyoruz. Kahire de bulunan el- Maks tersanesinin ise Eyyûbî döneminde kullanımını hayli belirsiz bir konudur<sup>243</sup>. Buna ek olarak Eyyûbî döneminin önemli yazarlarından İbn Mamati, İskenderiye ve Dimyat'ta da aktif çalışan Eyyûbî tersanelerinin varlığına değinmektedir. Eyyûbî döneminde tersanede personele ihtiyaç hâsıl olması durumunda sivil memurlar atanmaktaydı<sup>244</sup>.

Sayıdığımız tüm tersaneler Nil nehri üzerine kurulmuştur ve bunun en önemli sebebi imalat kolaylığı ile hammaddeye yakınlığıdır<sup>245</sup>. Buna ek olarak yukarıda hammadde başlığında belirttiğimiz üzere Mısır, donanma yapmak için yeterli hammaddenin bulunduğu bir nokta değildi. Bu sebeple tersanelerin hammaddenin geldiği ticaret merkezlerine yakın, ya da bu noktalardan kolay nakliyenin sağlanabileceği yerlere kurulduğu görülebilir.

Tersanelerin esas görevlerinden biri de gemilerin kalafatlanmasıdır. Dönemin gemileri ahşap ağırlıklıdır ve kolay hasar almaya meyillidir. Hasar alan gemiler uzun yıllar kullanılabilmek adına bir dizi bakım işlemine tabi tutulurlardı. Bir geminin tersaneden çıktıktan sonra ömrü iki yıldır. Gemi iki yıl içerisinde tekrardan ziftlenerek kalafatlanmazsa geminin su geçirme ihtimali artar ve gemi kurdundan mustarip olarak batma ihtimali doğardı. Kalafatlama işlemi ahşapların arasına çeşitli hayvan yünleri ile dolgu yapılması daha sonrada tüm gövdenin ziftlenmesi ile tamamlanırdı. Dolgu, ahşap parçaları arasındaki açıklıkları kapatırken, zift gövdenin üzerinde bir koruyucu görevi görürdü. Kalafatlama sırasında hayvan yünü en sık kullanılan dolgu malzemesidir. Bu gün ortaçağ gemi batıkları üzerinde yapılan incelemelerde gemi kalaslarından alınan numunelerle kalafatta kullanılan yünün hangi hayvanlardan alındığı araştırılmış ve sığır, keçi ve koyun yününün ağırlıklı olarak kullanıldığı ortaya çıkmıştır<sup>246</sup>. Fakat bu araştırmalar Avrupa menşeli gemilerin batıkları üzerine yapılmaktadır. Bu yüzden ortaya çıkan sonuçlarda Avrupa'da sık görülen hayvanlar bulunur. Fakat muhtemelen Mısır tersanelerinde üretilen gemiler kalafatlanırken bölgede yetişen farklı hayvanların da yünleri kullanılıyor olmalıdır.

Biz çalışmamızın bu bölümünde Eyyûbî döneminde Eyyûbî sınırları topraklarında faaliyet gösterdiğimiz tersanelerden bahsetmeye gayret gösterdik. Bahsettiğimiz bu tersanelerle alakalı günümüze ulaşan herhangi bir yapı kalıntısı bilinmemektedir. Biz bu tersanelerin

<sup>243</sup> MacKenzie 1992, 50.

<sup>244</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 286.

<sup>245</sup> Erol 2012, 34.

<sup>246</sup> Ryder 1997, 62.



konumuyla alakalı kaynakların bize aktardığı ifadelerden yola çıkarak Kahire haritası üzerindeki konumlarını belirledik<sup>247</sup>.

#### 2.4.1. Fustat Tersanesi

Fustat tersanesi Eyyûbî devrinde en aktif kullanılan tersanedir. Bu tersane Nil Nehri üzerine İhşidîler devrinde Muhammed b. Toğaç'ın emriyle 936 senesinde inşa edilmiştir. Bu tersane dönemin en önemli teknolojilerinden biri olan prefabrik gemiler üretebiliyordu. Bu gemiler Nil kenarında üretildikten sonra parçalara ayrılarak hayvanlar vasıtasıyla deniz kıyısına taşınıyor ve taşındığı yerde tekrar monte ediliyordu<sup>248</sup>. Tersane, adını üzerinde kurulmuş olduğu şehirden almıştır. Mısır denizcilik tarihi açısından önemli bir geçmişe sahip olan bu tersane sıklıkla yine Nil üzerindeki Ravza Adasında yapılan ve Cezire adıyla da bilinen tersane ile karıştırıldığından bazı kaynaklarda Mısır tersanesi olarak anılmaktadır<sup>249</sup>. Bu tersane Fâtımî döneminde oldukça önem kazanmış ve hatta Fâtımî veziri *Mem 'ûn el- Batâihî* tarafından buraya “*Dârü 'z- Zebîb*” adı verilen bir ek bina yapılmıştır<sup>250</sup>.

Şehir ve tersanenin Eyyûbî idaresine girdiğinde nasıl bir halde olduğu konusunda kesin bir bilğimiz olmamakla beraber, Fatîmi hanedanının son yıllarında yaşanan bir olay şehrin Eyyûbî yönetimine ilk geçtiğindeki durumu hakkında fikir verebilir. 12 Kasım 1168 tarihinde Amalric komutasında Mısır'a gelen Haçlı ordularını durduramayacağını anlayan Fâtımî veziri Şâver 20 bin nefit kullanarak tüm Fustat'ı ateşe vermiştir<sup>251</sup>. 54 gün süren yangın sırasında şehri kaplayan boğucu duman sebebi ile Amalric şehri terk etmek zorunda kalmıştır<sup>252</sup>. Şîrkûh ve Sâlahaddin'in Mısır'a bu yangın sonrasında geldiği<sup>253</sup> ve Sâlahaddin'in vezirliğinin bu yangından sadece 3 ay sonra başlamış olduğunu düşünürsek Sâlahaddin'in devraldığı Fustat'ın çok da iyi halde olmadığını anlayabiliriz. Öyle ki İbn Cübeyr, Fustat'a geldiğinde yangının

<sup>247</sup> Kaynakların ifadelerinden yola çıkarak hazırlanan tersaneler haritası için bk EK- 5.

<sup>248</sup> Ehrenkretz 1955, 104; Abbadi 1982, 219; Şeşen 1987, 60.

<sup>249</sup> Makrîzî *el- hutat* a, III, 344.

<sup>250</sup> Öztürk 2012, 222-223.

<sup>251</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 273; Lane- Poole 1906, 93; Yazılıtaş 2010, 228-229.

<sup>252</sup> Lane- Poole 1906, 93.

<sup>253</sup> Fâtımî Halifesi *el- 'Âdid* karısının ve kızlarının saçlarından birer tutam ekleyerek Nureddin'e yolladığı mektubunda Haçlıların elinden kurtarılmak için yardım talep etmiş. Bunun üzerine Nureddin tarafından tertip edilen ordunun başına Sâlahaddin'in amcası Şîrkûh geçirilmiş, Nureddin'in ricasıyla sefere katılan Salâhaddin'in Mısır günleri de böylelikle başlamıştır. İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 274-275; Abû'l- Farac *Mahktebhanuth*, II, 406-407; Yazılıtaş 2010, 228-229.

izlerini gördüğünü iletmektedir<sup>254</sup>. Buna rağmen tersane Eyyûbî döneminde aktif olarak kullanılmıştır. Eyyubilerin son yıllarında *el- Melikü's Salih*, Fustat'da ki ticari ve askeri merkezlerin Giza'ya taşınmasına dair bir emir vermiştir. Bu emirle tüm savaş gemileri, Nil gemileri ve tersanenin kendisi Fustat'dan Giza'ya taşınmış ve üretim burada devam etmiştir<sup>255</sup>. Fakat Giza'ya taşınan tersanenin burada ne kadar faal kaldığı meçhuldür. Zira Memlûk döneminde Giza'da kullanılan herhangi bir tersane bulunmamakta ve Fustat tersanesi aktif olarak kullanılmaya devam etmekteydi<sup>256</sup>.

#### 2.4.2. Er-Ravza/ el- Cezîre Tersanesi

*er- Ravza* mevki<sup>257</sup>, Nil üzerindeki bir adadır. Bu adanın üzerine kurulan tersane Mısır'da İslâm döneminde kurulduğunu bildiğimiz ilk tersanedir<sup>258</sup>. Bizans'ın 7. yüzyılda gerçekleştirdiği Mısır baskınında hiçbir mukavemete uğramamasıyla Dimyat'a kadar ilerlemesi sonucu İslâm deniz kuvvetlerinin kurulması kararı verilerek burada ilk tersane inşa edildi<sup>259</sup>. Konum olarak Fustat'dan oldukça uzak bir mevki olmamasına rağmen ada üzerinde olmasının avantajlarına sahiptir. Zira ada üzerine gemilerin çekilmesi için kızak kurmak tersane mimarisi açısından çok daha kolay olduğundan, ada üzerinde yapılan tersanelerin örneği Akdeniz havzasında çoktur. İslâm'ın ilk yıllarında kurulduğu yere nispetle bu tersaneye ada anlamına gelen *el-Cezîre Tersanesi*<sup>260</sup> adı verilmiştir. Mısır kilisesinin kayıtlarını yazan İbn Laklak, *el-Melikü'l-Âdil* döneminde Cezire'deki yeni tersane ile Giza arasına gemilerle köprü kurulduğunu anlatır<sup>261</sup>. Bu kayıta belirtilen “yeni” ifadesinden yola çıkacak olursak *er- Ravza* tersanesinin Âdil devrinde yenilendiği ya da ada üzerinde yeni bir tersane inşa edildiği sonucuna varabiliriz. Ayrıca buradan çıkarabileceğimiz bir sonuçta Âdil döneminde tersanenin

<sup>254</sup> Seyyid 2001, 174.

<sup>255</sup> İbn Laklak *Târîh*, 279-280.

<sup>256</sup> Erol 2012, 34-41.

<sup>257</sup> Tersaneinin Kahire'deki konumu için bk. EK- 5.

<sup>258</sup> Makrîzî *el- hitat* a, III, 344; Abbadi 1982; 217.

<sup>259</sup> Severus b. el- Mukaffa' *Tarih*, II, 12; Fahmy 1966, 35, 36.

<sup>260</sup> Makrîzî *el- hitat* a, III, 344.

<sup>261</sup> İbn Laklak *Târîh*, ١٨. (İbn Laklak'ın bu eseri hem Arapça hem de İngilizce çift yönlü basılmıştır. Bu bilgi, İngilizce tercümede 38. sayfada bulunmasına rağmen “tersane” kelimesinin doğru tercüme edildiğini düşünmediğimiz için kitabın Arapça yönünü kullanarak dipnotta bulunan sayfa numarasını Arap rakamlarıyla vermeyi uygun bulduk. Zira modern rakamları kullanacak olsaydık okuyucuyu çevirinin 18. sayfasına yönlendirmiş olurduk.) Ayrıca *er- Ravza* ve Giza arasındaki gemilerle yapılan köprüyü Makrîzî de onaylar ve 30 gemi kullanıldığını dile getirir (Makrîzî *el- hitat* c, 192.)

adanın batısında olduğu sonucudur. Zira Giza ile tersane arasına bir köprü inşa edebilmek için bu iki noktanın karşılıklı olması gerekmektedir. Tersane Eyyûbî devrinde gemi üretimine ve tadilatına devam etmiş olup, Eyyûbî sonrası dönemde de aktifliğini sürdürmüştür<sup>262</sup>.

### 2.4.3. El- Maks Tersanesi

*el- Maks*, Kahire sınırlarında yer alan diğer bir tersanedir. Nil kenarında yer alan bu tersane hakkında kaynaklar Fâtımî döneminde 10. yüzyılın ikinci yarısı yaptığı bilgisini aktarır<sup>263</sup>. Tersanenin kurulu olduğu bölge, kullanılan bir liman haline gelmiş ve 200 yıldan uzun bir süre aktifliğini korumuştur. Eyyûbî döneminden *el- Maks*, önceleri Kahire surlarının dışında olmasına rağmen, Salâhaddîn'in Kahire surlarına yaptırdığı yenileştirme sırasında sur içine dâhil edilmiştir<sup>264</sup>. Eyyûbî dönemi Kahire'sinin topoğrafik tarihini yazan Neil D. MacKenzie, kaynakların ifadeleri ve coğrafyanın gereklilikleri doğrultusunda bu tersanenin Salâhaddîn döneminde aktif gemi üretmediği kanısındadır<sup>265</sup>. Bizim kanaatimize göre muhtemelen *el-maks* tersanesi Kahire surlarının yapımına kadar kullanılmış olabilir. Fakat bölgenin sur içine dâhil edilmesinin ardından muhtemelen bu tersane kullanılmaz hale gelmiştir.

### 2.4.4. İskenderiye Tersanesi

Eyyûbî döneminde İskenderiye'de faal bir tersane olduğu bilinmektedir<sup>266</sup>. İskenderiye tersanesi Muaviye dönemine kadar geçmiş olan Mısır'ın en eski tersanelerinden biridir. İskenderiye'de İslâm öncesi dönemden bir tersane daha olduğu bilgisi olmasına rağmen bu tersanenin onunla aynı olup olmadığı veya konumuna ait kaynaklarda belirtilen bir bilgi bulunmamaktadır<sup>267</sup>.

---

<sup>262</sup> Erol 2012, 36.

<sup>263</sup> Makrîzî *el- hutat* a, III, 342; MacKenzie 1992, 5,

<sup>264</sup> MacKenzie 1992, 5, 33,

<sup>265</sup> MacKenzie 1992, 33,

<sup>266</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 286.

<sup>267</sup> Fahmy 1966, 28-30; Christides 1993a, 42.

### 2.4.5. Dimyat Tersanesi

Dimyat kentinde kurulan tersane de Nil'in kıyısında yer almaktadır. Tersanenin tam kuruluş yılı bilinmemekle beraber 710 yılına tarihlenen bir evraktan, burada gemi üretildiği anlamı çıkmaktadır<sup>268</sup>. Kent 10. yüzyılın önemli sanayi bölgelerinden biriydi<sup>269</sup>. Dimyat, Mısır içlerine açılan ilk kapıdır. Bu yüzden korunması önemli bir mevkiidir. Nitekim tüccarlar ve sair ziyaretçilerin Dimyat'dan içeri girmesi çok arzu edilen bir durum değildir. Bu yüzden Ortaçağ Müslüman Mısır'ında Dimyat güçlü duvarlarla korunurdu<sup>270</sup>. Dimyat geçişi çok önemlidir ve gemilerin Mısır içlerine girememesi için her daim burada zincir bulunmaktadır<sup>271</sup>. Tersanenin tam konumunu maalesef bu gün bilmiyoruz. Bunun muhtemelen en büyük sebebi Eyyûbî Sultanı *el-Melikü'l Salih*'in bölgeyi Haçlılardan korumak için tamamen tarumar etmesidir<sup>272</sup>. Zira bu sırada tersane de yıkılmış olmalıdır. Fakat konumu her halükarda zincirin içerisinde olmalıdır.

## 2.5. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Görevleri

Deniz kuvvetleri denildiğinde ilk akla gelen donanma ve donanmaların giriştiği savaşlardır. Fakat deniz kuvvetleri birçok unsurdan oluşmaktadır. Örneğin; bir liman kentinde gözetleme burcu personelinden, liman zincirlerini indirip kaldıran personele kadar geniş bir görev tanımı deniz kuvvetlerinin parçasıdır. Biz bu başlık altında Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin çeşitli görevlerinden bahsetmeye gayret göstereceğiz.

### 2.5.1. Askerî Görevleri

Tüm bunların içerisinde en kritik görev deniz kuvvetlerinin askeri görevidir. Askeri görev donanmanın bizzat içinde olduğu görevlerdir ve dönemin tüm askeri kademelerinde olduğu üzere İslâm hukuku dâhilinde denizcilik yapılmaktadır<sup>273</sup>. İslâm hukukunun temelinde “*İnsanlar(=Devletler), su, ateş ve otta ortaktırlar*” hadisi vardır ve denizler dâhil olmak üzere tüm sular bitişik buldukları toprağa tabi kabul edilmektedir<sup>274</sup>. Bu doğrultuda denizde de aynı

<sup>268</sup> Fahmy 1966, 31- 31.

<sup>269</sup> İbn Havkal *Sûretü'l Arz*, 137.

<sup>270</sup> Mukaddesî *Ahsen*, 185.

<sup>271</sup> Yâkût el-Hamavî *Mucem*, II, 472.

<sup>272</sup> Ebü'l Fida *Takvim*, 117.

<sup>273</sup> İslâm denizcilik hukuku konusunda önemli bir çalışma kaleme alan *Hassan S. Khalilieh*'in *Islamic Maritime Law* adlı eserinde İslâm Deniz Savaşı hukuku ile ilgili önemli bir bölüm bulunmaktadır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. Khalilieh 1998, 116-127.

<sup>274</sup> Khalilieh 1998; 116-117; Aydın 2008, 138-140.

karada olduğu gibi cihat kanunları geçerlidir ve barış yolları tükendiği noktada devreye girerler<sup>275</sup>. Biz Eyyûbî Deniz Kuvvetleri'nin askeri icraatlarına çalışmamızın “Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Akdeniz Faaliyetleri” adlı üçüncü bölümünde değindik.

### 2.5.2. Sahil Güvenlik, Haberleşme ve Ulaştırma

Eyyûbî devrinde sahil koruma görevleri iki temel noktada incelenmelidir. Bunların birincisi saldırı anında kullanılan savunma teknikleridir. Bunların başında sahile neft döşenmesi vardır<sup>276</sup>. Genellikle kilden üretilen çömlek neft şişeleri ateşe verilerek küçük bir bot yardımı ile fark edilmeden gemilerin arasına gönderilirdi. Gemilerin neft aleviyle teması sonucu gemi alev alır zincirleme bir yangın başlar ve bu yangının sonucunda kuşatmayı sürdüren tüm filo yanabilirdi<sup>277</sup>. Sahil güvenlik adına siper kazma ya da yaklaşmakta olan kuvvetleri ok yağmuruna tutma gibi önlemler de alınmaktaydı.

Deniz kuvvetlerinin haberleşme ve ulaştırma görevleri de bulunmaktaydı. Elçi yolculukları deniz kuvvetlerinin sağladığı gemiler vasıtasıyla yapılır, deniz üzerinden birçok elçi ve ulak Mısır ve Suriye sahilleri arasında yolculuk ederdi. Bu işlemleri gerçekleştiren birçok kademe bulunmaktaydı. Örneğin gemiler başlığında bahsedeceğimiz *Uşari* tipi gemiler Nil üzerinde habercilerin taşınmasında sıklıkla kullanılan gemilerden biridir. Daha küçük haberci taşıyan gemilere ise *Şebbâre* adı verilirdi<sup>278</sup>. Gayr-i Müslim ülkelerden gelen habercilerin kendi gemileri ile Nil'den içeri giriş yapmasına izin verilmediğinden muhtemelen İskenderiye ya da Dimyat'da kendi gemilerini demirleyerek bu tip gemilere geçmeleri isteniyordu. Biz çalışmamızın bu başlığında bir dizi sahil güvenlik, haberleşme ve ulaştırma konusunu anlatmaya gayret gösterdik.

<sup>275</sup> Zuhayli 1996, 94.

<sup>276</sup> Neft hakkında ayrıntılı bilgi için çalışmamızın “Neft” başlığına müracaat ediniz.

<sup>277</sup> Bu durumun en güzel örneği Bizans Haçlı ittifakının Dimyat baskını sırasında Mısır kuvvetlerinin neft yüklü gemi saldırısıyla başlattığı zincirleme patlamalardır. Neftlerin oluşturduğu patlamalar sonucu Haçlı- Bizans ittifak filosu neredeyse yok olmuştur. Ayrıntı için çalışmamızın “Bizans- Haçlı İttifakı ve Bu İttifakın Mısır Üzerine Düzenlediği Sefer” başlığına müracaat ediniz.

<sup>278</sup> İbn Hallikân *Vefeyât*, I, 174; Abdüllatif el- Bağdadî *kitâbü'l ifâdeh*, 187-189.

### 2.5.2.1. Keşif Filoları

Keşif filoları özellikle Mısır sahillerinin korunması için önem arz eden gemilerdir. Bu filolarda bulunan gemiler oldukça hızlı ve küçüktür<sup>279</sup>. Kaynaklar bu gemilerin kaç personelden oluştuğu ya da şekil özelliklerinden bahsetmemekle beraber muhtemelen hem rüzgâr hem de kürekten faydalanıyor olmalıdır. Bu tip gemiler İskenderiye'den Kıbrıs'a kadar geniş bir bölgede düzenli seyr-ü sefer halindedir ve yaklaşmakta olan bir filoyla karşılaşınca filodan çok daha hızlı bir şekilde İskenderiye'ye inerek istihbarat taşımaktadırlar<sup>280</sup>.

### 2.5.2.2. Liman Zincirleri

Limanlara kurulan zincirler ilkçağdan itibaren kullanılan en eski sahil güvenlik yöntemlerinden biridir<sup>281</sup>. Bu tip zincirler Mısır ve Suriye limanlarında da sıklıkla kullanılmaktadır. Örneğin Dimyat kentinin zinciri 854 yılında Bizans'ın Dimyat'a yaptığı saldırı sırasında *el- Mütevekkil* tarafından sipariş edilmiş ve zincirin çekilmesi için iki kule inşa edilmiştir. Bu zincir, Eyyübî sürecinde de birçok saldırının Mısır merkezine ulaşmasına engel olmuştur. Ortaçağ coğrafyacılarının anlatımlarına göre Akkâ, Beyrut ve Sûr şehirleri de henüz 10. yüzyılda limanlarında zincir bulunuyordu<sup>282</sup>. Bu zincirler belli aralıklarla değiştiriliyordu. Örneğin Dimyat kentinin zinciri 1181 yılında kente yapılan tahkimat sırasında Salâhaddîn'in emriyle değiştirilmiştir<sup>283</sup>. Eyyübî döneminde Sûr, Beyrut ve Akkâ limanlarının zincir çekili limanlar olduğunu biliyoruz.

Zincir sistemi basit bir çalışma düzenine sahipti. Genellikle iki kule veya mendirek arasına çekilen bu zincirler geçmesine izin verilen bir geminin gelmesi halinde zincirle ilgilenen personeller tarafından gevşetilirdi. Zincir salındığında gemi tabanının değmeyeceği kadar aşağı iner ve böylelikle gemi rahatlıkla geçirdi. Diğer zamanlarda zincir her zaman çekili halde durmaktaydı<sup>284</sup>. Zincir bir limanın temel savunma sistemlerinin başında geliyordu. Coğrafyanın

<sup>279</sup> Keşif/ Devriye filoları eski İslâm donanmalarında da görülmektedir. Örneğin Girit'te 824 yılında kurulan Müslüman emirliğinin de adanın etrafına yerleştiği devriye gemileri bulunmaktaydı; Christides 1981, 87.

<sup>280</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 150; Niketas *Historia*, 112; Lane-Poole 1906, 103; Ehrenkreutz 1955, 103; Ehrenkreutz 1972, 80; Şeşen 1987, 56.

<sup>281</sup> Kedar 2012, 3-4. Benjamin Z. Kedar'ın çalışması tüm dünya kuşatma tarihinde zincirin önemini ayrıntısı ile gözler önüne serer. Bk. Kedar 2012.

<sup>282</sup> İbn Havkal *Sûretü'l Arz*, 264; Mukaddesî *Ahsen*, 150, 335-336.

<sup>283</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 65.

<sup>284</sup> Nâsır-ı Hüsrev *Sefernâme*, 23-24.

da el vermesi koşuluyla zincirin çekili olması şehrin tam abluka altına alınmasını engelleyebilirdi<sup>285</sup>.

### 2.5.2.3. İskenderiye Feneri ve Gözetleme Burçları

İskenderiye’de bulunan Deniz feneri Eyyûbî döneminde varlığını sürdüren ve aktif bir şekilde kullanılan önemli bir gözetleme kulesidir. Neredeyse tüm körfeze hâkim bir konumda olduğu için düşman donanmalarının gelişini çok uzak mesafeden görebilir ve tedbir alınabilirdi. İskenderiye Feneri ya da diğer adıyla *Pharos*, Antik Akdeniz Uygarlıkları açısından da bir sembol olma niteliği taşımaktaydı. Mısır’ın fethiyle Fener, İslâm kuvvetlerinin hizmetine girmiştir<sup>286</sup>. İskenderiye Feneri bir ihtiyacın sonucunda yapılmıştır. Öyle ki İskenderiye’nin konumu, gerek gözetleme gerekse gemilere yol gösterecek bir yapının gerekliliği doğurmuştur<sup>287</sup>. Bu doğrultuda *Pharos Adasında* I. Ptolemaios Soter döneminde (MÖ 305- 283) yapımına başlanan fener, II. Ptolemaios Philadelphos devrinde (MÖ 288- 246) tamamlanmıştır. Fener İslâm dönemine kadar birçok deprem geçirdiğinden tarih boyunca birçok restorasyona maruz kalmıştır<sup>288</sup>.

Fenerin boyu konusunda antik ve İslâmî kaynaklar yaklaşık rakamlar vermektedir, Fener yaklaşık olarak 120-135 metre yüksekliğindedir ve iki katlıdır. Bu yüksekliğinin yaklaşık olarak %70’i alt katı, kalanı ise üst katıdır<sup>289</sup>. Fenerin üzerinde bir ayna bulunmaktaydı. Bu ayna yaklaşık 50 km uzaklıktan görülebilir<sup>290</sup>. Tolunoğulları devrinde, Tolunoğlu Ahmet bu yapıya bir kubbe ekletmiştir<sup>291</sup>. İskenderiye fenerinin üzerindeki ayna bir hayli önemlidir. Bu aynanın işlevleri konusunda kaynaklarda birçok bilgi olmasına rağmen<sup>292</sup> bu bilgiler efsaneyle karışıktır. Nasır Hüsrev bu aynanın amacının güneş ışınlarını toplayıp yönlendirerek yaklaşan düşman gemilerini ikiye ayırmak olarak tanımlar<sup>293</sup>. Fakat bu bilgi kesinlikle rasyonel görünmemektedir. el- Gırnâtî de benzer bir bilgiyi verir ve Fenerin Çin demirinden yapıldığını ve gün boyu güneşe çevrildiğini belirtir. el- Gırnâtî, eğer uzun süre bir gemiye tutulursa bu

<sup>285</sup> Ehrenkreutz 1955, 103.

<sup>286</sup> Güngörmez 2015, 224.

<sup>287</sup> Abulafia 2012, 187.

<sup>288</sup> Hairy 2017, 100- 102, 108.

<sup>289</sup> Clayton, 1998, 147.

<sup>290</sup> Kassem 2011, 277; Güngörmez 2015, 226.

<sup>291</sup> İbnü’l Esir *el- Kâmil* b, VII, 199-299.

<sup>292</sup> Güngörmez 2015, 229-230.

<sup>293</sup> Nâsır-ı Hüsrev *Sefernâme*, 62.

ışığın gemide bir yangın çıkarabildiğine değinir<sup>294</sup>. Yeterince büyük bir aynanın ışığı tek bir yere yansıtması sonucu ahşabı alevlendirebilmesi makul görülebilir. Fakat bunun için çok uzun süre aynı noktaya nişan almak gerekeceğinden başarı şansı düşüktür. Ayrıca bir gemide ateş oluşturmak fazla zaman alacağından yaklaşan bir filoyu bu şekilde yakmak tamamen imkânsızdır. Bu noktada Benjamin'in ifadeleri daha akla yatkın görünmektedir. Öyle ki o fenerin yüksekliğinden dolayı düşman filolarının çok uzak mesafeden görülebileceğini ve bu sayede gerekli önlemin alınabileceğini belirtir<sup>295</sup>. Bahsedilen aynanın Selçuklu coğrafyasında haberleşme amaçlı kulelerde bulunan aynalarla bir benzerliği olabilir<sup>296</sup>, fakat elimizdeki kaynaklar bu noktada bize yeterli veri sunmadığından kesin bir kaniya varmak mümkün değildir.

İskenderiye Feneri, büyüklüğü ile tüm Eyyûbî limanları içerisinde istisnai bir durum olmakla beraber hemen hemen tüm limanlarda gözetleme burçları bulunmaktaydı. Bu burçlar her an personel barındıran, limana hâkim yüksek yapılardır. Bu burçlarda memur personeller İskenderiye Fenerinde olduğu gibi dönüşümlü olarak sahili gözetlerler ve yaklaşan yabancı bir gemi gördükleri takdirde haber verirlerdi<sup>297</sup>.

#### 2.5.2.4. Dalgıçlar

Eyyûbî Deniz kuvvetlerinin bir haberleşme kolu da dalgıçlardır. Dalgıçlarla haberleşme genellikle tüm kentin abluka altında olduğu durumlarda kullanılırdı. Bu dalgıçlar gece görünmeyecekleri saatlerde bellerine bağladıkları su geçirmez keselerin içine mektup ve benzeri evrakı veya parayı saklar ve uzun dalışlar yaparak garnizondan dışarıdaki ordugâha haber taşırlardı<sup>298</sup>. Bunun dışında bazı durumlarda yukarıda bahsettiğimiz nefis şişelerini denize düşme işini de dalgıçlar yapabiliirdi.

<sup>294</sup> el- Gırnâti *Tuhfetu'l Elbâb*, 120.

<sup>295</sup> Benjamin *Rihle*, 178.

<sup>296</sup> Duggan- Şen 2016, 13.

<sup>297</sup> Suriye sahillerindeki asimetric şehirleşme bu ve benzeri yapıların çoğunun yok olmasına sebep olmuştur. Fakat Akkâ'da harabesi bulunan Sinekli Burç bu konuya iyi bir örnek sayılabilir. Sinek burcun görseli için bk. Ek- 7

<sup>298</sup> Şeşen 1987, 138; Lyons- Jackson 2006, 377; Sallâbi 2010, 675-676.



### 2.5.2.5. Hint Okyanusunda Koruma Hizmeti

Eyyûbîlerin mücadele sahalardan biri Akdeniz olduğu gibi, diğer hâkimiyet alanı Kızıldeniz ve Aden bölgesidir. Eyyûbî Deniz Kuvvetleri Yemen ve Aden üzerine birçok askeri operasyon yürütmüş ve bölgede güçlü bir hâkimiyet sağlamıştır. Bu doğrultuda Eyyûbî Deniz Kuvvetleri'nin bir üssüde Hint Okyanusu'nun kapısı olan Yemen'de kurulmuştur<sup>299</sup>. Eyyûbî kuvvetleri bu dönemde bölgesel bir vergisini şini tipi gemiler adına topluyordu. Bu vergiye 'öşür el-şavani(şiniler vergisi)' adı veriliyordu<sup>300</sup>. Bu verginin temel amacı, Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin bölgede başta deniz ticareti olmak üzere tüm bölgeye okyanustan sağladığı korumadır. Zira bu sırada Eyyûbî deniz kuvvetleri Hindistan'a kadar uzanan tüm koylarda tüccar gemilerini korsan saldırılarından korumuştur<sup>301</sup>. Bu usulü bu bölgeye Eyyûbîler getirmiş olup Eyyûbî hâkimiyetinden sonrada bölgedeki hâkim kuvvetler şiniler adına vergi toplamaya devam etmiştir<sup>302</sup>.

### 2.5.2.6. Nil Filosu

Eyyûbî devri Mısır'ında her daim bir Nil filosu bulunmaktaydı. Bu filoya *el- marakibü'l mulavvaha* adı verilirdi. Bu filoya bağlı gemiler tamamen Sultanlığa bağlı olmakla beraber bir kişiye kiraya verilirdi. Bu kişi yıllık ödediği bir ücretin karşılığında Nil nehrinin faal olduğu dönemde Nil nehrinde bu filo ile taşımacılıktan, ticari işlere kadar Nil'de ki birçok işi yerine getirirdi. Buradan elde edilen gelir Dîvânü'l ustül'e aktarılırdı<sup>303</sup>. Esasında Eyyûbîler devrinde nehir gemiciliği de hayli önemlidir. Nehir gemilerinin hızına ve bu gemilerle yapılan yolculuğa dair ilginç malumatlar bulunmaktadır. Örneğin; İbn Şeddad'ın bir elçilik görevinde 322 km olan yolu 50 saatte aldığına dair göze çarpan bir malumat bulunur<sup>304</sup>.

<sup>299</sup> Margaritti 2007, 29; Margaritti 2008, 567.

<sup>300</sup> Smith 1994, 131; Abudahesh 2005; 218; Margariti 2007, 164.

<sup>301</sup> Abudahesh 2005; Margariti 2008, 568- 569; 218-221; Bakır 2010, 390.

<sup>302</sup> Löfgren 1986, 181.

<sup>303</sup> Severus b. el- Mukaffa' *Tarih*, III, 143; İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 290; Dudu Kuşçu 2013, 364.

<sup>304</sup> Lyons-Jackson 2006, 219.

## 2.6. Eyyûbî Deniz Kuvvetleri'nin Sahip Olduğu Teknoloji

Eyyûbî hanedanı varlığının neredeyse tamamını Haçlılar ile mücadelelere harcamıştır. Hanedanın Mısır'da yönetimi devralmasını müteakiben birinci ve ikinci Haçlı seferlerinin sonucunda kurulan devletlerle mücadelelere başlamış ve Eyyûbî hanedanın Memlûk darbesiyle Mısır'dan çekilme tarihine kadar toplamda 5 büyük Haçlı seferi daha yapılmıştır<sup>305</sup>. Böyle bir dönemde Eyyûbî kuvvetleri teknoloji üretmektense İslâm denizcilik teknolojilerini dönemin şartlarına uygun olarak geliştirerek kendi kurumlarında kullanmışlardır. Esasen denizcilik teknolojisi bölgesel özellikler göstermekle beraber temelde benzer unsurları taşımaktadır. Örneğin Eyyûbî tersanelerinden çıkan bir şini ile bir Avrupa kadırgası temelde aynı amaca hizmet eden ve görünüm bakımından da muhtemelen birbirine benzerlik gösteren gemilerdi. Bu noktada gemi görünümlerinin benzer olması durumuna Üçüncü Haçlı Seferlerindeki iki olay kanıt olabilir. Birinci olay, Haçlı Kuvvetlerinin Mısır'dan gelen Eyyûbî filosunu kendi gemileri sanmasıdır. Haçlılar yan yana oldukları gemilerin yapısal özelliklerinden kuşkulayıp Müslümanlara ait olabileceği fikrine hiç kapılmamıştır ve kendilerine saldırana kadar gelen büyük filoyu Haçlı kuvveti sanmıştır. İkinci olay ise yine Üçüncü Haçlı Seferleri sırasında Beyrut'dan çıkan Eyyûbî yardım gemisinin fark edilmemek için Haçlı bayrağı çekmesi ve bunun sonucunda hiçbir Haçlı kuvvetinin onun Müslüman oluşundan şüphelenmemesidir. Biri Haçlı diğeri İslâm kaynaklarında geçen bu iki olay bize dönemin aynı amaçlara hizmet eden gemilerinin görünüş bakımından pek uzak olmadığı fikrini vermektedir. Muhtemelen bu benzerlik diğer gemi tipleri içinde geçerlidir<sup>306</sup>.

### 2.6.1. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Kullandığı Gemiler

Deniz kuvvetlerinin en önemli savaş gücü donanmalardır ve donanmayı gemiler meydana getirir. Eyyûbî dönemi, gemi teknolojisi bakımından daha önceki Mısır denizcilik tarihinde kullanılan gemilerin üretilmeye devam ettiği bir dönemdir. Bu dönemde Mısır tersanelerinde daha öncesinde üretilmekte olan gemiler üretilmeye devam edilmiştir ve gemilerde bilinen bir yenilik yapılmamıştır. Eyyûbî kuvvetleri Akdeniz'de olduğu gibi Kızıldeniz ve Yemen kıyılarında da oldukça aktif durumdadır. Sonraki yüzyıllarda kadırga olarak anılacak olan “şini” tipi gemiler, Hint Okyanusunda ilk olarak Eyyûbî döneminde boy

<sup>305</sup> 4. Haçlı seferi İstanbul üzerine düzenlenmiş olmakla beraber numaralandırılmamış Haçlı seferlerinin haricinde gerçekleşen seferlerde vardır.

<sup>306</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 477-479; Anonim *Itinerarium*, 86; Ambroise *Estoire*, 77; İbn Şeddâd *Nevadir a*, 205-206; İbnü'l Esir *el- Kâmil b*, XII, 55; Ehrenkreutz 1955, 113; Conder 1897, 259; Şeşen 1987, 141; Sallâbî 2010, 674-675; Barber 2012, 335; Dudu Kuşçu 2013, 132; Mallet 2014b, 101-102.

göstermiş ve Eyyûbî sonrası dönemde de yaygın kullanımı devam etmiştir. Müslüman gemileri genellikle siyah renge boyanmaktaydı ve yelkenleri beyaz renkteydi<sup>307</sup>. Eyyûbî dönemi sanatı gemileri önemsiyor ve onlara kıymet veriyordu. Bu gün Kahire İslâm Sanatları müzesinde Eyyûbî dönemine tarihlenen bir gemi tasviri bulunmaktadır<sup>308</sup>. Gemiler sadece görsel sanatlara değil edebiyata da ilham vermiştir; Salâhaddîn devri Mısır'ının ünlü şairi *Bahâeddîn Züheyr* bir şiirinde Mısır kıyılarındaki gemileri şöyle tanımlar;

“*Allâh kutsasın onu kıyılarımıza getiren gemileri,  
Onlar ki bize büyük yükümlülükler yüklerler;  
Taşıdıkları yükte öyle güzel seyr ü sefer ederler ki,  
Okyanusun cemalindeki güzellik benlerine benzerler*<sup>309</sup>”

### 2.6.1.1 Şini

Şini tipi gemiler Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin askeri kanadının en önemli gemileridir. Bu tip gemiler tamamen savaşmaya yönelik gemilerdir ve filoların en aktif gemileridir. Şini savaş halindeyken en çok kullanılan gemi tipidir<sup>310</sup>. Ayrıca bu tip gemiler savaş gücüne sahip en büyük gemi tipi olma özelliğine sahiptirler<sup>311</sup>. Şini, Bizans'ın *dromon* tipi gemilerine eş özellikler göstermektedir<sup>312</sup>. 7. yüzyılda *şini* ve *dromon* neredeyse aynı görünüme sahipken<sup>313</sup> sonraki yüzyıllarda iki teknolojiye kendi ihtiyaçları doğrultusunda farklılaştı. Esasen bir Akdeniz gemisi olan *şini*, Eyyubilerin Aden politikası sebebiyle Hint Okyanusuna taşınmıştır<sup>314</sup>. Makrîzî'ye göre 100 Müslüman *şinisi* toplamda 10.000 adet savaşçı ve 4.000 adet köle taşımaktadır<sup>315</sup>. Buradan hesapla bir *şinide* yaklaşık 140 kişi bulunmaktadır. Dönemin

<sup>307</sup> Christides 1997, 444.

<sup>308</sup> Bahsedilen gemi motifi için bk. Ek- 8

<sup>309</sup> Bahaüddîn Züheyr *el-Vezir*, 284.

<sup>310</sup> Hüseyin 1986, 342.

<sup>311</sup> Şini tipi gemilerin anlatımlara uygun yapılan çizimleri için bk. Ek- 9 ve Ek- 10

<sup>312</sup> Hocker 1995, 95; Christides 1997, 444; Christides 2007, 263; Agius 2008, 334-335; Öztürk 2012, 213.

<sup>313</sup> İki geminin aynı özelliklere sahip olmasının sebebi ilk İslâm kuvvetlerinin hâlihazırda Bizans'dan miras aldığı tersanelerde, Bizans'ın tersane çalışanlarıyla, Bizans geleneğini kullanarak yapmasından kaynaklanır; Christides 2015, 515.

<sup>314</sup> Margariti 2007, 164.

<sup>315</sup> Makrîzî *el- hutat c*, 275; İslâm kaynakları Avrupadan gelen kadırgalara da kendi dillerindeki *şini* kelimesini kullanır. Bu noktada Makrîzî kendi gemilerden bahsettiği için Müslüman *şinisi* diye belirtme gereği duyduk, zira Makrîzî'nin diğer bir eseri olan *es-sülûk*de Sicilya'dan gelen her bir *şininin* 150 gemi taşıdığı bilgisi

diğer bir tanığı olan Ebû Şâme ise bir şininin 150 adet piyade taşıdığı bilgisini verir<sup>316</sup>. Dönemin Eyyübî Kurumlarına dair önemli bilgiler sunan İbn Mamati ise bir şininin 140 kürekte oluştuğu bilgisini verir<sup>317</sup>. Bu ifadeler doğrultusunda bir şininin 300 ton civarında yük taşıma kapasitesi olduğu söylenebilir<sup>318</sup>.

Şiniler ilk dönemde iki, ilerleyen dönemlerde ise üç yelkenli gemilerdir ve uzunlukları yaklaşık olarak 40 metredir<sup>319</sup>. Bu gemilerde, taşıdığı savaşılar haricinde 30 civarı gemi piyadesi, 140 kürekçi<sup>320</sup> yolculuğun uzunluğuna göre de 2 ya da 3 adet kaptan bulunuyordu<sup>321</sup>. Toplamda yaklaşık 200 mürettebatı olduğunu söyleyebiliriz<sup>322</sup>. Hem yelken hem de kürek gücüne sahip olduklarından oldukça hızlı gemilerdir. Bu gemilerin kürek sistemi çift sıralıdır<sup>323</sup>. Üst sırada olanlar güvertenin üzerinde görünür bir şekilde otururken, alt kısımdakiler güvertenin alt kısmında kalır<sup>324</sup>. Şininin dümen sistemleri hakkında görüşler oldukça tartışmalıdır. Christides bu tip gemilerin pupasında bulunan tek dümen teknolojisine geçtiğini iddia ederken, Pryor bu görüşü zorlama bularak pupasında iki büyük yönlendirici kürek kullanıldığını iddia eder<sup>325</sup>. Biz bu ikileme Christides'in iddiasını daha sahi bulduk; zira Arapların hâkim olduğu coğrafyalar ile Çin arasındaki deniz bağı İslâm'ın öncesine dayanmaktaydı<sup>326</sup>. İslâm sonrasında da bu gelenek çok değişmemiştir<sup>327</sup>, bu kapsamda tek

---

bulunmaktadır. Esasen bakıldığında Müslüman şinininin toplam kapasitesinden çok uzak bir rakam değildir. (Makrîzî *es-sülûk*, 49.)

<sup>316</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 165.

<sup>317</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285.

<sup>318</sup> Agius 2008, 336.

<sup>319</sup> Christides 1997, 444; Öztürk 2012, 213; Christides 2015, 515.

<sup>320</sup> Bu rakamlar Eyyübî dönemi için geçerlidir. Zira Geniza dökümanlarına göre 11. Yüzyılda 100 kürekli ve 150 kişi taşıma kapasitesindeydi Gil 2008, 258. Muhtemelen şini tipi gemiler bir asrı geçkin bir zaman içerisinde daha büyük bir forma ulaşmıştır.

<sup>321</sup> Christides 2007, 264.

<sup>322</sup> Christides 2015, 515; İlk bakışta rakamları topladığımızda geminin çok daha kalabalık olduğu sonucuna ulaşılabilir. Ama bu dönemin bir piyadesi yeri gelince kürek başına geçebileceği için en makul rakam bu gözükmektedir.

<sup>323</sup> *Itinerarium*'un Eyyübî gemileriyle Haçlı gemileri arasındaki bir mücadeleden bahsettiği sırada tarif ettiği güverte ve kürek düzeni bu gemilerin çift sıra kürek sistemi sahip olduğu sonucunu çıkarmamıza yardımcı olur; Anonim *Itinerarium*, 89; Christides 1993a, 44; Pryor 1995, 109, 110; Nicolle 2007, 260; Christides 2015, 517.

<sup>324</sup> Christides 2015, 519; Bu kürek sisteminin görünümü için bk. Ek- 11

<sup>325</sup> Pryor 2004, 72.

<sup>326</sup> Hourani 1995, 38, 41-50.

<sup>327</sup> Hourani 1995, 62-63, 66-72; Sezgin 2008, 35.

dümen teknolojisinin Çin menşeli olduğu düşünülürken<sup>328</sup>, ilk Müslümanlar bu teknolojiyi zaten biliyor olmalıdır.

John H. Pryor, Eyyûbî döneminde iki tipi şini olduğunu belirterek, bunlarının birincisini *gurâb*, diğerinin ise *musattah* olduğunu ileri sürmektedir<sup>329</sup>. İbn Mamati, donanmada kullanılan gemileri saydığı bölümde *gurâb*ın şini ile aynı şey olduğunu söyler, fakat *musattah* özelinde sadece geminin adı gibi olduğunu söyler. Musattah düz ve yassı anlamlarına geldiğinden kaynağın bu konudaki tutumu oldukça kapalıdır<sup>330</sup>. Çok katlı olan bu gemide savaş haline geçilince ise okçular geminin güvertesine çıkarak diğer gemilere ok atıyordu. Kürekçilerin kullandığı kürekler oldukça uzundu<sup>331</sup>. İaşe ve teçhizat gibi malzemeler için ise gemilerin bir deposu bulunmaktaydı<sup>332</sup>. Şini tipi gemilerin pupasına doğru olan kısımda kaptan köşkü bulunmaktaydı. Willermus Tyrensis, Beyrut'u kuşatmaya gelen Eyyûbî gemilerinin *gagalı*, *sivri uçlu* olduğunu dile getirir<sup>333</sup>. Beyrut kuşatmasına muhtemelen şinilerle gidilmiş olduğundan Eyyûbî döneminde bu gemilerin dışa dönük sivrileştirilmiş pruva mahmuzuna sahip olduğu düşünülebilir<sup>334</sup>. Erken dönemlerde petrol püskürtme sistemleri bu gemilerde olsa da Eyyûbî döneminde petrol daha çok harraka tipi gemilerden püskürtülürdü<sup>335</sup>, bu dönemde şinilerde sadece petrol atabilen mancınıklar bulunmaktaydı<sup>336</sup>.

9. ve 10. yüzyıllarda Müslüman denizcilik teknolojisi bir zirve yaşadı ve şini bu dönemde en donanımlı haline geldi<sup>337</sup>. Bu yüzyıllarda kullanılan şini tipleri ile Eyyûbî döneminde kullanılan şini tipleri teknolojik açıdan büyük oranda aynıdır. Memlûk döneminde ise şini tipi gemilerde bir dizi yenilik meydana gelmiştir. Zira Memlûk şinileri ateş gücüne sahipti ve top atabiliyordu<sup>338</sup>.

---

<sup>328</sup> Christides 1996, 64-68.

<sup>329</sup> Pryor 2004, 74.

<sup>330</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285.

<sup>331</sup> Christides 2015, 515.

<sup>332</sup> Erol 2012, 60.

<sup>333</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 475.

<sup>334</sup> Pruva mahmuzu geminin ön kısmında bulunan sivri dirsek kısmıdır. Bu kısım iki geminin karşılaşması durumunda karşıdaki gemiyi delmek için kullanılırdı.

<sup>335</sup> Christides 2007, 264.

<sup>336</sup> Hüseyin 1986, 342; Bakır 2010, 390.

<sup>337</sup> Christides 1997, 444.

<sup>338</sup> Christides 1997, 444; Agius 2008, 334-337.

### 2.6.1.2 Tarida

*Tarida*, Eyyûbî donanmasında atları taşımakla yükümlü gemilerdir. At taşıma gemilerinin kökeni Bizans dönemine dayanmaktadır. 10. yüzyıla gelindiğinde neredeyse tüm denizci devletlerin at taşımaya tahsis ettiği özel gemi tipleri vardı<sup>339</sup>. 11. yüzyıla gelindiğinde atlı süvarileri taşımak için yapılan gemiler oldukça gelişmişti. Örneğin; Anna Komnena, Normal Kral Robert'in her bir taşıma gemisine 200 atlı adamın bindiği bilgisini verir<sup>340</sup>. Bu tip gemiler uzun yolculuklarda atların her türlü ihtiyacını karşılamaya yönelik inşa edilirdi. Zira savaş alanlarında atlar büyük öneme sahip olduğundan onların taşınmasına ayrı bir ehemmiyet verilirdi. Haçlı seferlerinde at taşıma gemileri oldukça önemli bir yere sahipti. Zira buraya savaşmak ve sonunda yerleşmek amacıyla gelen kuvvetlerin at olmaksızın başarı sağlaması oldukça zordu. Bizde ilk Haçlı seferinden itibaren Haçlı seferlerinde at taşıma gemilerinin oldukça yoğun kullanıldığını biliyoruz<sup>341</sup>.

*Tarida*, Eyyûbî donanmasında çoğunluk bakımından ikinci sıradadır. Taridanın asıl amacı at transferini sağlamak olsa da<sup>342</sup> mancınıklar, ateşli silahlar, personel, savaşçılar da bu gemiyle taşınabilirdi<sup>343</sup>. Hem yelken hem de kürek teknolojisine sahip olan bu gemilerin kürekleri her zaman hazır olmasına rağmen yol alırken kürek kullanılmıyordu. Eğer düşmandan kaçılması ya da manevra yapılması gerekirse mürettebat kürek başına geçer ve gemiyi hızlandırır<sup>344</sup>. Bu tip gemiler yaklaşık olarak 40 adet at taşıyabiliyordu ve arka kısımlarında atların rahatça girmesi ve yüklerin yüklenebilmesi için bir kapı bulunurdu<sup>345</sup>. Uzunlukları ise yaklaşık olarak 30-35 metreyi bulabilirdi<sup>346</sup>. Sicilya kuvvetlerinin Salâhaddîn üzerine yapmış olduğu İskenderiye saldırısında Eyyûbî kaynakları 1500 süvarinin 36 taridadan indiğini aktarır<sup>347</sup>. Buradan hesapla Sicilya'dan gelen taridaların da 40-42 kişi arasında kapasitesi olduğu ve Eyyûbî donanmasında kullanılan taridalarla aynı hacme sahip olduğu söylenebilir.

<sup>339</sup> Pryor 1982, 9-12.

<sup>340</sup> Anna Komnena *Aleksiad*, 29.

<sup>341</sup> Haçlı seferlerinde kullanılan at taşıma gemilerine yönelik Pryor'un "Transportation of Horses by Sea Durin the Crusades" makalesi oldukça tatminkâr malumat sunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bk. Pryor 1982.

<sup>342</sup> *Tarida* tipi gemilerde atların taşınma biçimi için bk. Ek- 12

<sup>343</sup> Salim 1981, 135.

<sup>344</sup> Agius 2008, 341.

<sup>345</sup> İbn Mamâtî *Kitâbü'l Kavanin*, 285; Salim 1981, 135; Hüseyin 1986, 341; Bostan 1996, 10; Agius 2008, 34; Öztür 2012, 215; Erol 2012, 60.

<sup>346</sup> Christides 2007, 266.

<sup>347</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 11-13; Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn* IV, 164- 165.

Bütün bunlara ek olarak bu gün Marmaris'in Serçe Limanı adlı mevkiinde 11. yüzyıldan kalma bir *tarida* batığı bulunmaktadır<sup>348</sup>.

### 2.6.1.3 Harraka

Ateş püskürtmek ortaçağ şartlarında bir geminin sahip olabileceği önemli bir teknolojidir. Deniz savaşlarında bu tip bir gemiye sahip olmak, doğru yönetildiği takdirde çok büyük bir üstünlük sağlamakta idi. *Harraka* gemileri petrol püskürtten gemilerdi ve *harraka* kelimesi muhtemelen Bizans'ın Rum Ateşi kullanan gemileri için kullandığı “*pyrhora*” ya da “*kakapyrhora*” kelimelerinden devşirilmiştir. Eyyûbî dönemi petrol teknolojisine hayli önem verilen bir dönemdir. Bu dönemde petrolün her türlü savaşlarda kullanılmıştır<sup>349</sup>.

*Harraka*, Eyyûbî öncesi dönemde aktif kullanılan bir gemi çeşidiydi<sup>350</sup>. Bu gemiler Akdeniz'den Nil Nehrine, Afrika kıyılarına ve Yemen sahillerine kadar aktif olarak kullanılırdı. Gemi içerisindeki püskürtme sistemi, sıvı halde ateş püskürtülerek savaş halinde olduğu gemileri yakabiliyordu. Bu gemide debbabe ve mancınık tipi savaş aletleri de bulunuyordu. Bu gemilerin erken modellerinde sadece petrol batırılmış oklar fırlatılıyordu. İlerleyen süreç içerisinde petrol püskürtülebilir hale getirildi<sup>351</sup>.

Geminin alt kısmında bulunan petrol püskürtme sisteminde bir kazan mevcuttu. Bu kazan petrolle dolduruluyor daha sonra geminin pruva kısmından bir sifon yardımıyla püskürtülüyordu. Püskürtme mekanizması genellikle bakır bir aksandan oluşuyordu<sup>352</sup>. Kazandaki petrolün sifona ulaşması işlemi için bir pompa sistemi bulunuyordu. Püskürtme sistemindeki körük ise petrolü ısıtan mangaldaki ısıyı kontrol altında tutardı<sup>353</sup>. Bu gemilerde *neffâton* adı verilen petrol püskürtme konusunda bilgili personel bulunurdu<sup>354</sup>. *Harraka* tipi gemiler 100 kürekten oluşuyordu<sup>355</sup> ve şinilerden daha küçük gemilerdi<sup>356</sup>.

<sup>348</sup> Christides 2007, 265.

<sup>349</sup> Petrol hakkında ayrıntılı bilgi için çalışmamızın “Petrol” başlığına müracaat ediniz.

<sup>350</sup> Salim 1981, 134; Haldane 1999, 137- 139; Agius 2008, 343-344; Pryor- Jeffreys 2011, 64; Erol 2012, 52; Öztürk 2012, 214-215.

<sup>351</sup> Severus b. el- Mukaffa' *Tarih*, III, 105; Hocker 1995, 95; Agius 2008, 345; Öztürk 2015, 98.

<sup>352</sup> Christides 2007, 266.

<sup>353</sup> Haldane 1999, 140; Bu sistemin tahmini çizimi için bk. Ek- 14.

<sup>354</sup> Christides 2015, 519.

<sup>355</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285;

<sup>356</sup> *Harraka*'nın kaynaklara dayalı çizimi için bk Ek- 13.

#### 2.6.1.4 Hammale

*Hammale*, Eyyübî donanmasının nakliye ile sorumlu gemi tipidir. Her türlü iaşe malzemesine ek olarak savaş makineleri, savaş aletleri için yedek parçaları, savaşlarda çalışan asker harici personelleri, donanmaya ait malzemeleri ve tersane personeli bu tip gemilerle taşınırdı<sup>357</sup>. Esasen asker sevkiyatı için tasarlanmamış olmalarına rağmen gerektiği durumlarda at ve asker sevkiyatı içinde kullanılabilirdi<sup>358</sup>.

#### 2.6.1.5 Şelendî

Şelendi Bizans'ın *chelandion* adını verdiği gemilerin İslâm dünyasındaki karşılığıdır. Avrupa'da da aynı amaca hizmet eden gemilere *salandria* denmektedir<sup>359</sup>. Bu gemilerin tarihi kökenleri eskiye dayanmakla beraber tarihin her dönemi yük taşıma gemileri olarak kullanılmıştır.

Şelendi tipi gemiler umumi nakliye için kullanıp, hiçbir emtiyaya özel nakliye aracı değildir. Bu tip gemiler asker, at, teçhizat, iaşe ve benzeri her türlü yükü taşımakla yükümlüydü. Savaş durumlarında kullanıldığı için dönemin şartlarında zırhlı imal edilen bu gemilerde 90 kürekçi bulunurdu. 2 ya da 3 yelkene sahip bu gemiler aynı zamanda kürekçilere de sahipti. Geminin uzunluğu 30-35 metre arasında olup, mürettebatı haricinde 50 ila 100 kişiyi rahatlıkla taşıyabilmekteydi ve yaklaşık 125-250 ton arası kapasitesi bulunmaktaydı<sup>360</sup>. Bu tip gemiler altta kürekçiler bulunacak şekilde 2 katlı olarak tasarlanmıştır. Güverte kısmında bulunan askerler gereken durumlarda düşmanla savaşabilirdi<sup>361</sup>. Güvertesinde asker barındırdığı için bu gemiler akıncı müfrezesi olarak da kullanılmıştır<sup>362</sup>.

<sup>357</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285; Erol 2012, 52-53; Öztürk 2012, 217.

<sup>358</sup> Hüseyin 1986, 345.

<sup>359</sup> Pryor 1984, 377-378; Pryor 1995, 110.

<sup>360</sup> Christides 2007, 265.

<sup>361</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285; Taberî *Târîh*, XXXIV, 125; Salim 1981, 135-136; Hüseyin 1986, 342; Christides 2007, 265; Agius 2008, 225; Öztürk 2012, 216-217; Erol 2012, 59.

<sup>362</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285.



### 2.6.1.6 Butsa

Butsa Eyyûbî donanmasında yer alan en büyük gemiydi. Çok katlı ve çok sayıda yelkenden oluşan bu gemi, umumi nakliye için kullanılırdı. Bu gemilerde savaş için gerekli olabilecek her türlü emtia taşınırdı<sup>363</sup>. Taşıma kapasitesinin hayli yüksek olmasından dolayı Eyyûbî- Haçlı mücadelelerinde büyük rol oynadı<sup>364</sup>. Butsa tipi gemiler 1000 kişiye kadar yolcu alabiliyordu<sup>365</sup>. Nitekim Mısır kilisesi kayıtlarına göre her bir Butsa 1000 kişi taşımaktaydı<sup>366</sup>. Eyyûbî döneminde ele geçirilen bir butsada 1000 kişinin bulunduğu bilgisi verilirken, başka bir ele geçirilen butsada 300 üzerinde kişi olduğu bilgisi vardır<sup>367</sup>. Lakin bu durum, 300 kişi taşıyan butsanın küçük olduğu anlamına gelmez. Zira bu butsa Akkâ'ya donanma malzemesi götürüyordu ve muhtemelen yolcu dışı birçok malzemesi vardı. Butsa tipi gemiler Üçüncü Haçlı Seferi sırasında Akkâ müdafilerine iâşe ve teçhizat yardımı için kullanılan gemilerden biridir. Bu gemilere büyüklüklerine atfen *nıfs- ed- dūnya* denilmektedir<sup>368</sup>.

### 2.6.1.7 A'zazi

A'zazi, donanmanın ihtiyaçlarını taşımak için kullanılan nakliye gemisidir<sup>369</sup>. İbn Mamati, Eyyûbî donanmasında kullanılan gemileri açıklarken bu gemiden bahseder lakin onun dışında kaynaklarda karşılaştığımız bir gemi tipi olmadığı için bu gemi ile bilgilerimiz oldukça sınırlıdır<sup>370</sup>.

### 2.6.1.8 Uşari

Uşari tipi gemiler, Sultanlar, Halifeler<sup>371</sup>, Melikler ve Elçiler gibi önemli kişilerin naklini gerçekleştirmek için inşa edilmiş gemi tipleridir. Gemi tasarlanırken yolcunun konforu ve güvenliği üzerinde durulmuştur. Geminin genel tasarımına baktığımızda, diğer gemilerde bulunmayan ve güvertenin üzerine konumlandırılmış kubbeli bir kamara bulunmaktadır. Bu bölüm ahşap plakalarla birleştirilmiştir ve burada taşınan kişinin dışarıyı rahatlıkla görebilmesi

<sup>363</sup> Erol 2012, 45; Öztürk 2012, 217.

<sup>364</sup> Hüseyin 1986, 343.

<sup>365</sup> Erol 2012, 45; Öztürk 2012, 217.

<sup>366</sup> Severus b. el- Mukaffa' *Tarih*, III, 127.

<sup>367</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 77; Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,200- 235; Ehrenkretz 1955, 110.

<sup>368</sup> Erol 2012, 45.

<sup>369</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285.

<sup>370</sup> Hüseyin 1986, 346-347.

<sup>371</sup> Fâtımî halifeleri bu tip gemileri ulaşım ve tören amaçlı sıklıkla kullanmıştır. Ayrıntılı bilgi için bk. Fahmy 1996, 49.

için pencereler bulunmaktadır. Canlı renklerle boyanan bu bölümün içerisinde ise taşınan önemli kişinin oturması için minder ve kişisel ihtiyaçları için tuvalet bulunmaktadır. Uşari sadece önemli kişiyi değil, aynı zamanda onun mahiyetinde bulunan köleler ve memlûklerini de rahatlıkla taşıyabilecek büyüklükte bir gemi türüdür. Ayrıca taşınan önemli kişilerin, eğer isterse kendi mahiyetindeki kişilerden ayrı olarak sadece şahsına ait kullanabileceği özel odası bulunmaktadır. Gemi tasarımının bir diğer temel özelliği ise mürettebatın, yolcudan tamamen izole edilmiş bir şekilde güvertenin alt kısmında bulunmasıdır. Bir Uşari'de yaklaşık olarak 20 kürekçi çalışmaktadır<sup>372</sup>. Gemidekilerin erzakı ve yolcuların eşyaları içinde geminin en alt kısmında bir bölüm daha bulunmaktadır<sup>373</sup>. Büyüklüğü konusunda elimizde net rakamlar olmamakla beraber<sup>374</sup>, kaynakların ifadesine göre bu gemi Fırat ve Nil Nehrindeki denizcilik faaliyetleri için üretilen Şebbâre'den haylice büyük ve geniştir<sup>375</sup>. Bu gemilerin Mısır'daki kullanımı oldukça eskiye dayanmaktaydı. Zira 11. yüzyıla ait Geniza dokümanlarında bu gemiler hakkında oldukça fazla malumat bulunur<sup>376</sup>.

Uşari tipi gemilerin Nil'de karşılaştığı en büyük tehlike hipopotam saldırılarıdır. Zira hipopotamlar Nil'de karşılaştıkları bu tarz gemileri kovalamakta ve onları yakaladıkları durumda gemilere saldırarak gemiyi parçalamak suretiyle tüm yolcularını öldürmektedir<sup>377</sup>. Bu sebepten ötürü bu tarz gemilerin kaptanları muhtemelen bu durum karşısında manevralar yapabilecek yetkinlikte kişilerden seçilirdi.

### 2.6.1.9 Şebbâre

Şebbâre, Nil üzerinde kullanılan diğer bir taşıma gemisidir. Uşari tipi gemilerden farklı olarak daha büyüktür ve sevkiyat amacıyla kullanılmaktadır<sup>378</sup>. Ayrıca elçilerin taşınmasında da kullanılan gemilerden biridir<sup>379</sup>. Yukarıda bahsettiğimiz hipopotam saldırıları Şebbâre tipi gemiler içinde ölümcül sonuçlar açabiliyordu.

<sup>372</sup> Fahmy 1996, 150.

<sup>373</sup> Abdüllatif el- Bağdadî *kitâbü'l ifâdeh*, 187-189; Fahmy 1966, 151-152; Agius 2008, 301-303; Erol 2012, 61,62.

<sup>374</sup> İbn Battuta Çin yolculuğu sırasında Uşari benzeri bir gemi gördüğünü belirtmekte ve Uşari'nin boyunu 10 arşın olarak vermektedir. Ancak hem bölgesi hem de dönemi bizimle uyumlu olmadığı için geminin farklılıklar göstermiş olabilir. İbn Battuta *Rihle*, II, 902.

<sup>375</sup> İbn Hallikân *Vefeyât*, I, 174; Abdüllatif el- Bağdadî *kitâbü'l ifâdeh*, 187-189.

<sup>376</sup> Gil 2008, 253.

<sup>377</sup> Abdüllatif el- Bağdadî *kitâbü'l ifâdeh*, 97,99.

<sup>378</sup> Erol 2012, 58.

<sup>379</sup> İbn Hallikân *Vefeyât*, I, 174; Abdüllatif el- Bağdadî *kitâbü'l ifâdeh*, 187-189.

### 2.6.1.10 Berkûş

Berkûşlar oldukça küçük gemilerdir ve boyutlarından dolayı çok sığ yerlere yaklaşabilirler. Yaklaşık 5 ile 7 ton arası yük taşıma kapasitesine sahiptir<sup>380</sup>. Bu gemiler genellikle tatlı su ihtiyacını karşılamak için görev yapmaktadır lakin savaş durumlarında erzak ya da asker taşımaları gerektiği zamanlarda da kullanılmıştır. Bu gibi durumlarda 25 asker taşıyabilirdi<sup>381</sup>. Üçüncü Haçlı Seferi sırasında Akkâ abluka altına alındığında şehirdeki emirler bu tip gemileri kullanarak görünmeden Akkâ'dan kaçmıştır<sup>382</sup>.

### 2.6.2. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Sahip Olduğu Donanım

Ortaçağ'da deniz savaşları kendilerine has teknolojiler içerse de kara savaşları ile benzerlikleri de bulunurdu. Uzak mesafeden gemilere zarar vermek için geliştirilen aşağıda değindiğimiz teknolojiler haricinde genellikle gemiler birbirlerine yaklaşır ve iki gemi arasına köprü atılarak çarpışmalar yapılırdı. Bu durumda kılıç ve ok gibi, harb tarihinin hâlihazırda en kuvvetli silahları doğrudan deniz savaşlarının da temel donanımları olarak kullanılmaktaydı. Fakat bunların haricinde dönemin gemi teknolojilerinin barındırdığı bir takım savaş aletleri bulunmaktaydı. Bütün bunların haricinde gemilerin pruvalarında mahmuz bulunmaktaydı. İlk karşılaşma anında doğru manevrayı yapan gemi mahmuzunu ile düşman gemisine telafi edilmesi zor bir hasar verebilirdi. Biz bu bölümde Eyyûbî deniz kuvvetlerinin deniz savaşlarında kullandığı donanımlarını anlatmaya gayret gösterdik.

#### 2.6.2.1. Neft<sup>383</sup>

Yunanca *naphtha* kelimesinden gelen neftin, Semitik dillerden türediği düşünülmektedir. Antik devirlerde balık yağı, bitkisel yağlar ve bazen bal kullanılarak üretilen bu maddenin kullanımı tehlikeli olduğundan yasaklanmıştır<sup>384</sup>. Neft kelimesi genellikle Arapça da ateş anlamına gelen nar kelimesini destekleyen ya da bu kelime ile yer değiştiren bir kelime

<sup>380</sup> İbn Mamati bu gemilerin 100 irdeb yük taşıyabildiğini belirtir. Bir irdeb bölgesel ve dönemsel farklara göre yaklaşık 50 ila 70 kg arasında değiştiğinden biz bu rakamı vermeyi uygun bulduk. İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285-286.

<sup>381</sup> İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*, 285-286; Hüseyin 1986, 345; Erol 2012, 46; Öztürk 2012, 218.

<sup>382</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 358; Hüseyin 1986, 346; Şeşen 1987, 155; Lyons- Jackson 2006, 396.

<sup>383</sup> Bu başlıkta Neft teknolojisinin ayrıntısı hakkında bilgi verilmeyecektir. Bu başta neftin Eyyûbî dönemine kadar gelişiminin kısa bir özeti verilecek ve Eyyûbîlerin bu teknolojiye katkıları değerlendirilecektir. Bu teknolojinin Eyyûbî öncesi ve sonrası kullanımına dair ayrıntılı bilgi edinmek için bkz: Muhammad 2009,

<sup>384</sup> Richardson 1993, 884.

olarak kullanılmıştır<sup>385</sup>. Neft, modern Arapçada ham petrolü tanımlamak için kullanılmış olsa da Erken dönem İslâm devletleri, Fâtımî ve Eyyûbi devrinde bu kelime bir silahı ifade etmektedir. İbn-i Mengli, *Akham* adlı eserinde neft/nar kelimelerini “*Yunan Ateşi*” olarak tanımlamıştır. Neft taşıyan ve bu nefti kullanabilen gemilere İslam denizcilik terminolojisinde *harraka* denir<sup>386</sup>. Rum Ateşi Doğu Roma dünyasında başarılı bir şekilde kullanılan bir donanım olmakla birlikte İslam denizcilik geleneğindeki yeri yeterince bilinmemektedir. Doğu Roma bu silahı ilk kez 677-679 yılında İstanbul’u Müslüman filosuna karşı savunduğunda kullanırken<sup>387</sup>, İslam Deniz kuvvetlerinin bu yöntemi öğrenmesi uzun sürmemiştir. Zira 715-717 seneleri arasında İstanbul kuşatması yapan İslam Deniz Kuvvetleri Neft kullanmaktaydı<sup>388</sup>. Zira dönemin önemli bir kaynağı olan *Kitâbü'l Uyun ve'l- Hadâik fi Ahbâr el- Hakâik*’de kuşatma silahlarının arasında nefti sayılmaktadır<sup>389</sup>. Her ne kadar başlangıçta silah aynı olsa da yıllar içerisinde iki toplumda bu silahı kendi ihtiyaçları doğrultusunda geliştirdi ve ilerleyen yüzyıllarda Grek ateşi ve Neft denilen teknolojiler birbirlerinden farklı hale geldiler<sup>390</sup>.

Neft, söndürülmesi güç ve suyun üzerinde yanmaya devam eden bir ateş oluşturabiliyordu<sup>391</sup>. Neft teknolojisinin Mısır denizcilik geleneğine ne zaman entegre olduğu tam olarak bilinmemekle beraber 9. yüzyılın ikinci yarısında Nil’de kullanıldığına dair kayıtlar mevcuttur<sup>392</sup>. İlerleyen süreçte ise önce Mısır’ın Kızıldeniz sahillerinde sıklıkla kullanılan bu teknoloji Fâtımî devrine gelindiğinde Mısır denizciliği açısından iyi bilinen bir teknoloji haline gelmiştir<sup>393</sup>. İlerleyen bölümlerde de görüleceği üzere Eyyûbi liman savunmasında çok büyük öneme sahip olan bu silahın, Eyyûbi devri kullanımına dair elimizde hayli tatminkâr bilgi

<sup>385</sup> Neft kelimesinin nar kelimesiyle olan bu ilişkisi Yunanca *hygron pyr* ya da *medikon pyr*(Sıvı ya da Fars ateşi) terimleriyle gayet uyumludur. Christides 1993b, 884.

<sup>386</sup> Harraka tipi gemilerin genel özellikleri için çalışmamızın “Harraka” başlığına müracaat ediniz.

<sup>387</sup> Demirkent 1992, 256; Zeydan 2013, I, 249.

<sup>388</sup> Christides 1993b, 885; Hatta yine aynı dönemde Muhammed b. Kasım’ın Hint seferinde ateş fırlatan kuşatma araçları kullandığı hakkında bilgi mevcuttur. Christides 1993, 885. Tüm bunlara rağmen Tarek M. Muhammad kullanılan materyalin anladığımız manada Neft ya da Grek ateşi olup olmadığını sorgulayarak Müslümanların Grek Ateşi diye adlandırdıkları şeyin tam olarak neyi ifade ettiği konusunda kaynakların yetersiz olduğu vurgusunu yapar Muhammad 2009, 65.

<sup>389</sup> Anonim *Kitâbü'l Uyun*, 24-25.

<sup>390</sup> Muhammad 2009, 58-59.

<sup>391</sup> Salim 1981, 142.

<sup>392</sup> Severus b. el- Mukaffa’ *Tarih*, II, 62.

<sup>393</sup> Muhammad, 2009, 66.

bulunmaktadır<sup>394</sup>. Bununla birlikte Haçlı kuvvetlerinin özellikle kara neftine karşı tedbirleri gayet güçlüydü. Öyle ki Akkâ kuşatması sırasında inşa etmiş oldukları debbelerde 4 katmanlı bir malzeme teknolojisi geliştirmişlerdir. Birinci katman ahşap, ikinci katman kurşun, üçüncü katman demir ve dördüncü katman pirinç malzemedendir yapılmıştır<sup>395</sup>. Bu ise debbabenin neften hiçbir şekilde etkilenmemesini sağlamıştır. Fakat denizde kullanılan neftlere karşı gemilerde benzer katmanlı bir teknoloji geliştirildiğine dair elimizde bir kanıt bulunmamaktadır.

Neft, Eyyübî Deniz ve Kara kuvvetlerinin vaz geçilmez donanımlardan biridir<sup>396</sup>. Biz Eyyübî döneminde neftin deniz ve karada farklı şekillerde kullanıldığını biliyoruz. Mancınık ile fırlatmak için farklı bir teknoloji kullanılıyordu. Ayrıca doğrudan gemiden sıvı halde salınan bir teknolojinin yanı sıra denize özel şişelerle ateşe verilerek döşenen bir yöntem daha bulunuyordu<sup>397</sup>. Denize gizlice döşenen ve özel şişelere doldurulan neftler, ateşe verilerek mancınıkla ya da doğrudan elle düşman üzerine fırlatılabilirdi. Yine ok uçlarına da bu madde sürülmek suretiyle ateşe verilir ve okun düştüğü yerde söndürülmesi zor bir ateş ortaya çıkarılabilirdi<sup>398</sup>. Neft püskürtme kuleleri de neftin kullanıldığı başka bir alandı. Bu maddeyi kullanmakla yükümlü kişiye *neffâton* adı verilir<sup>399</sup>. Bu işi yapan kişiler çok özenle görevlendirilmekte ve sayıları da muhtemelen oldukça az tutulmaktaydı<sup>400</sup>. Neftin en yoğun kullanım yeri, doğrudan neft püskürtmek için üretilen gemilerdir.

Neft ek olarak Eyyübî devrinde nefti daha kalıcı hale getirmek için çeşitli formüller geliştirilmiştir. Zira Eyyübî dönemi harb ustalarının geliştirdiği bu formüller ile ateş söndürülse

---

<sup>394</sup> Dönemin savaş teknikleri ve zanaatı üzerine yazılan Tarsûsî'nin "*Tabıratu Erbâbi'l- Elbâb fî Keyfiyyeti'n-Necât Fi'l-Hurûb*" adlı eserinin içerisinde Eyyubiler devri Neft kullanımı üzerine çok önemli bilgiler bulunur. 1187 senesinde kaleme alınan bu eser dönemin savaş teknolojileri hakkında çok önemli bilgiler ihtiva etmektedir. Eser bizzat Salâhaddin Eyyübî'ye takdim edilmesi bakımından çok büyük bir önem taşımaktadır. Eserin 10. Bölümü tamamıyla Neft kullanımına ayrılmış olup, Eyyubiler dönemi Neft kullanımının tüm ayrıntılarını gözler önüne sermektedir. Eserin tanıtımı için bkz: Göksu 2010.

<sup>395</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, V, 13. Muhammad 2009, 68.

<sup>396</sup> Öyle ki Ebû Şâme, Akka kuşatmasında yenilgiye giden yolda Neftlerin bitmiş olmasını bir bahane olarak görür, Ebû Şâme, V, 19-21. Bununla beraber, Eyyübî- Haçlı deniz savaşlarının canlı tanıklığını yapmış hemen hemen tüm Müslüman ve Haçlı kaynakları Eyyübî neftinin yıkıcılığı konusunda ayrıntılı anlatılarda bulunmuştur. Eyyübî deniz kuvvetlerinin savaş sırasında neft kullanımları hakkında "*Salahaddin Devri Eyyübi Deniz Kuvvetleri*" başlığına çeşitli örnekler bulunmaktadır.

<sup>397</sup> Mardî et- Tarsûsî *Tabırat*, 123; Salim 1981, 142.

<sup>398</sup> Mardî et- Tarsûsî *Tabırat*, 123.

<sup>399</sup> Taberî *Târih*, XXXIII, 55-56; Öztürk 2012, 210; Christides 2015, 519.

<sup>400</sup> Haldane 1999, 143.

bile bir süre sonra eski haline gelebilecek özel yağlar geliştirilmiştir. Neft bu yağlar ile zenginleştirilerek düşmanı etkisiz kılmak için daha yakıcı bir hale getiriliyordu<sup>401</sup>.

### 2.6.2.2 Çengel

Çengel ortaçağ gemi donanımlarının en önemli parçalarından biridir. Güçlü bir zincirin ucunda sert demirden yapılmış bir çengel bulunurdu. İki gemi karşılaştığında biri diğerinin ahşap levhalarının üzerine çengeli atar ve çengel levhaya girdiği takdirde çengeli atan gemi diğer gemiyi çekerek ona hasar verebilirdi<sup>402</sup>. Lakin düşman gemisinin çeken gemiden daha güçlü olması durumunda çengel kırılabilirdi<sup>403</sup>.

### 2.6.2.3. Tabut

Tabut adı verilen donanım genellikle çoğu gemide kullanılan bir teknolojidir. Gemilerin üst kısımlarında bulunan sandık benzeri kutulara bu isim verilirdi. Bu kutuların içine belli sayıda mürettebat girer ve savaş halinde düşmanın üzerine taş, kızgın yağ ve Neft atarlardı<sup>404</sup>. Hatta bazı durumlarda düşman üzerine bu yüksek noktadan yılan ve akrep dahi atılırdı<sup>405</sup>.

### 2.6.2.4 Bâsilik

Bâsilik bir çeşit zincirdir ve uçlarında ağır demirden yapılmış nar büyüklüğünde güller bulunurdu. Bunlar düşman gemisinin üzerine atılır ve gemide büyük yarıklar açarlardı<sup>406</sup>.

### 2.6.2.5 Mancınık

Deniz kuvvetleri için bir önemli silahta mancınıktır. Mancınık temel anlamda kara ordularına ait bir silah olsa da mancınığı deniz kuvvetlerinin kullanımına sokan bazı durumlar vardır. Öncelikle kuşatılan nokta her zaman karaya çıkmak için elverişli olmayabilirdi. Bu gibi durumlarda mancınıklar gemilerin üzerine kurularak liman surları ve kuleleri gemilerdeki mancınıklarla dövülmüştür. Bu durum dünya harb tarihinin muhtelif dönemlerinde olduğu gibi Eyyûbî döneminde sıklıkla karşımıza çıkmaktadır<sup>407</sup>.

<sup>401</sup> Mardî et- Tarsûsî *Tabsirat*, 125.

<sup>402</sup> Hüseyin 1986, 347.

<sup>403</sup> Zeydan 2013, I, 273.

<sup>404</sup> Hüseyin 1986, 348.349.

<sup>405</sup> Öztürk 2012, 210.

<sup>406</sup> Salim 1981, 141; Hüseyin 1892, 347; Öztürk 2012, 209.

<sup>407</sup> Brown 1974, 57; Nicholson 2004, 156; Dudu Kuşçu 2013, 368.

Mancınık ortaçağ harb tarihinin en önemli kuşatma silahlarından biridir<sup>408</sup>. Kökeninin antik Fenike uygarlığına dayandığı düşünülmele beraber Yunan ve Makedon döneminde yaygınlaştırılmıştır<sup>409</sup>. Yapımında kullanımı elzem malzemeler ahşap kiriş ve halat olmakla beraber<sup>410</sup>, tek tip mancınık teknolojisinden bahsetmek doğru olmaz. Zira zaman içerisinde bu teknoloji kendi içerisinde bir değişime uğramıştır<sup>411</sup>. Eyyûbî döneminde mancınıklar çeşitli formlarda bulunuyorlardı. Mancınıklar devrin kaynaklarında hızlı kurulabilen ve kullanımı kolay savaş aletleri olarak tanınırdı. Fakat kullanımı daha zor ve daha büyük forma sahip mancınıklardan da bahsedilir. Mancınık genel olarak taş atan bir teknoloji olmakla beraber<sup>412</sup>, yukarıda da açıkladığımız üzere Neft ve hatta kızgın yağ şişeleri de mancınıklara yüklenerek düşmana karşı fırlatılırdı<sup>413</sup>.

Mancınığı, büyüklüğüne göre sayısı değişen bir grup asker yönetirdi. Onlar mancınığın kurulumunu, yüklemesini ve atışını yaparlar ve sonrasında diğer atış için mancınığı tekrar hazırlardı<sup>414</sup>. Bu kişilerden bazıları muhtemelen mancınığın tamirini de yapabiliyordu. Öyle ki devrin şartlarında hazırlanmış mancınıklar atış ve yükleme sırasında hasar görüyor olmalıdır.

Eyyûbî döneminin önemli yazarlarından Usame ibn Munkız, kendi yüzyılında Bizans'ın kullandığı mancınıkların 20-25 okka yani yaklaşık 12-15 kg<sup>415</sup> ağırlığındaki taşları atabildiğine değinir. Ayrıca yine Munkız'ın ifadelerine göre mancınığın attığı bir taş, ok atımından bile daha uzak bir mesafeye ulaşabilir<sup>416</sup>.

---

<sup>408</sup> France 1999, 105.

<sup>409</sup> Devries- Smith 2007, 41-42, 224; Zeydan 2013, I, 244.

<sup>410</sup> Hindley 1971, 34.

<sup>411</sup> Nicholson 2004, 90; Devries- Smith 2007, 41.

<sup>412</sup> Nicolle 2007, II, 221- 223.

<sup>413</sup> Mardî et- Tarsûsî *Tabsırat*, 123; Öztürk 2012, 210.

<sup>414</sup> Nicole 2007, II, 224; Petersen 2013, 144.

<sup>415</sup> Lev 2006, 196.

<sup>416</sup> Usame ibn Munkız *Kitâbu '-l İ'tibâr*, 147-148.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. Eyyübî Deniz Kuvvetlerinin Akdeniz Faaliyetleri

#### 3.1. Salâhaddîn Eyyûbî'nin Fâtımî Vezirliği Yıllarında Gerçekleşen Denizcilik Faaliyetleri

Fâtımîler döneminin son yılları birçok sebepten ötürü zayıf bir dönemdir. 10. asırda Akdeniz'de hâkimiyet kurmuş olan Fâtımî kuvvetleri, ilerleyen süreçte özellikle ilk Haçlı seferlerinin sonrasında bir daha eski güçlerine kavuşamamıştır<sup>417</sup>. Giderek zayıflayan Mısır Fâtımî halifeleri artık vezirlerin gölgesinde kalmaya başlamıştır. Akdeniz'de Haçlılar karşısında tek kuvvet olan Fâtımî deniz kuvvetleri ise aynı doğrultuda zayıflamış<sup>418</sup> ve Mısır'ın stratejik konumunu kullanabilmek bir yana Suriye limanlarındaki tüm hâkimiyetini dahi kaybetmiştir<sup>419</sup>. İşte tam bu süreçte Salâhaddîn Eyyübî'nin Mısır'a girmesi ve kısa bir süre sonra amcası Şirkûh'un ölümü üzerine Fâtımî vezaretini eline alması mevcut siyasi görüntüyü değiştirmiştir.

#### 3.1.1. Bizans- Haçlı İttifakı ve Bu İttifakın Mısır Üzerine Düzenlediği Sefer

Şirkûh'un Mısır'ı alması Haçlılar arasında çok büyük bir infial yaratmıştır<sup>420</sup>. Hızla ittifak arayışına giren Haçlılar, Bizans ile ittifaka girişmiştir<sup>421</sup>. Mısır'ı ele geçirmek konusunda oldukça istekli olan Bizans bu kuşatmaya büyük bir filo ile katılmıştır. Filonun büyük olduğu kesin olmakla beraber, kaç gemiden oluştuğu hakkında kaynaklarda çelişkili ifadeler vardır. Willermus Tyrensis 150 savaş gemisi, atların taşınmasıyla görevli 60 tane gemi ve 10 ila 20

<sup>417</sup> Fâtımî Deniz Kuvvetlerinin Haçlılar karşısındaki durumu hakkında bk: Öztürk 2012, 132- 161. Murat Öztürk'ün şu ifadeleri Fâtımîler Devrinde Haçlılarla deniz üzerinden yürütülen mücadeleleri oldukça açık bir şekilde ifade etmekle beraber ilerleyen süreçte Eyyübî Deniz Kuvvetleri'nin de yaşayacağı süreci gözler önüne sermektedir; “Doğu Akdeniz’de Haçlılar ve Müslümanlar arasındaki deniz mücadelesindeki şaşırtıcı gerçeklerden birisi Fâtımîler’in bu çarpışmalarda tüm yükü tek başlarına göğüslemiş olmalarıdır.” Öztürk 2012, 133.

<sup>418</sup> Öztürk 2012,113.

<sup>419</sup> Albertus Aquensis *Historia*, 659-661; Lewis 1951,241-242; Goitein 1964, 302.

<sup>420</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,149; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 284; Lane-Poole 1906, 103. Haçlılar, Mısır'da güçlü bir otorite bulunmasının Kudüs'e kadar uzanacak bir fetih hareketi ile sonuçlanacağından endişe ediyordu, bu durumun önlemini önceden almak isteyen Haçlılar hızlı bir ittifak arayışına girmişler ve Mısır'da yükselişini anladıkları bu kuvvetin önünü daha yükselmeden kesmek istemişlerdir.

<sup>421</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 361; Niketas *Historia*, 111; İbn Hallikân *Vefeyât*, IV, 492; Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 149; Lane-Poole 1906, 103; Şeşen 1987, 56; Purton 2009,295; Man 2016, 75.



adet arası Dromon olduğunu ifade ederken, Niketas, Willermus Tyrensis ile uyumlu bir şekilde tüm gemilerin 200'ün üzerinde olduğunu ifade eder. Diğer taraftan Makrîzî ise 1200 gemi olduğunu öne sürerken Salâhaddîn, yazdığı bir mektupta bu sayının 1000 kadar olduğunu belirtir<sup>422</sup>. Makrîzî ve Salâhaddîn'in verdiği rakamlar dönemin şartları göz önüne alındığında oldukça abartılı görünmektedir, bunun sebebi kuvvetle muhtemel kazanılan zaferi daha meşrû gösterme arzusudur. Mısır'a Kıbrıs üzerinden ilerleyen Bizans filosu yol üzerinde Salâhaddîn tarafından görevlendirilmiş olan 6 gemilik keşif filosu ile karşılaşmıştır<sup>423</sup>. Bizans filosu hızla bu keşif filosunu engellemek istemiş, fakat sadece iki tanesini zapt edebilmiş, geri kalan 4 gemi ise Mısır'a ulaşmış ve yaklaşmakta olan tehlike konusunda Salâhaddîn'i uyarmıştır. Bunun üzerine Salâhaddîn, savaş ekipmanlarını hazırlatarak askerlerini savunma için hazır hale getirmiştir<sup>424</sup>. Salâhaddîn, Haçlı kuvvetlerinin Kahire'ye kadar ilerlemesi ihtimaline karşılık Kahire'de beklemiştir<sup>425</sup>. Salâhaddîn, yeğenleri olan Takiyüddin Ömer ve Şihabetin Mahmut el-Harîmî'yi Dimyat müdafaası için yeni birliklerin başında göndermiştir<sup>426</sup>.

Haçlı kuvvetleri kara yolundan 27 Ekim 1169'da Dimyat yakınlarına gelirken, yolda fırtınaya yakalanan Bizans filosu ancak 1 Kasım tarihinde Haçlı kuvvetlerine yetişebilmiştir<sup>427</sup>. Bizans filosu Dimyat'a ulaştığında iyi teçhiz edilmiş askerlerle dolu bir savunma kulesi ve bu kuleyle şehir arasında gerilmiş olan ve Nil nehrinin yukarısına geçmeye izin vermeyen bir zincir ile karşılaşmıştır<sup>428</sup>. Zincir sadece askeri operasyonu engellememiş, aynı zamanda Bizans filosunun kaleyi abluka altına almasını da engellemiştir<sup>429</sup>. Dimyat yeterince istihkâm edilmemişti ve şehirde yeterince müdafî bulunmuyordu. Buna rağmen Bizans- Haçlı ittifak

<sup>422</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 361; Niketas *Historia*, 111; Makrîzî *el- hitat* b, II, 61, 17; Şeşen 1987, 56; Lyons- Jackson, 1997, 36.

<sup>423</sup> Niketas *Historia*, 112; Ehrenkretz 1955, 103; Şeşen 1987, 56.

<sup>424</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 150; Niketas *Historia*, 112; Lane-Poole 1906, 103; Ehrenkretz 1972, 80; Şeşen 1987, 56.

<sup>425</sup> Bu konuda kaynaklar farklı sebepler ileri sürmektedir. Bir kısım kaynaklar Salâhaddîn'in, yokluğunda Mısırlıların arkasından vurması çekincesi ile Kahire'de kaldığı iddiasında bulunmasına rağmen, tarihsel süreç doğru incelendiği takdirde 1168 yılında Haçlı kuvvetlerinin Kahire yakınlarına kadar ilerlediği ve Şaver'in Kahire'yi kurtarmak için tüm Fustat'ı ateşe verdiği düşünülürse, asıl savunulması gereken şehrin Kahire olduğu açıktır. Lane-Poole 1969; 565; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 284; Lyons&Jackson 1997, 96-97; Yazılıtaş 2010,228.

<sup>426</sup> Ehrenkretz 1972; 20; Azzam 2015, 112.

<sup>427</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 363; Niketas *Historia*, 113; Lane-Poole 1906, 104; Ehrenkretz 1972, 80; Şeşen 1987, 56.

<sup>428</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 363; Lane-Poole 1906, 104; Willermus Tyrensis *Historia*, II, 363; Purton 2009, 295; Man 2016, 75.

<sup>429</sup> Ehrenkretz 1955, 103.

kuvvetleri taarruzu başlatmakta üç gün gecikmiştir. Bu süre içerisinde şehre gemiler dolusu Türk askeri getirilerek şehir savunmaya hazır hale gelmiştir<sup>430</sup>.

Bizans- Haçlı ittifak kuvvetleri yanlarında getirdikleri savaş kuleleri, mancınıklar ve koçbaşlarını hazırlayarak şehrin kuşatmasına başladılar<sup>431</sup>. Savaş uzun süre karadan kale kuşatması şeklinde ilerledi. Aynı süreçte Haçlı- Bizans ittifak kuvvetleri başarılı bir ilerleme kaydetmelerine rağmen müdafiler şehri savunmaya devam ediyorlardı. Kuşatma kısmî olarak ilerlemesine rağmen kesin zafer kazanılamıyordu. Bu sırada Aralık ayı gelmiş, şiddetli yağmurlar başlamıştı<sup>432</sup> ve Bizans kuvvetlerinde iase sıkıntısı baş göstermiş idi.<sup>433</sup> Buna rağmen müdafilerin herhangi bir iase ya da teçhizat sıkıntısı yoktu<sup>434</sup>. Öyle ki tüm ihtiyaçlar Nil nehri üzerinden sağlanabiliyordu<sup>435</sup>.

Bu sırada savaşın kaderini değiştiren şey, Mısır kuvvetlerinin Bizans filosunu tamamıyla yakmak amacıyla denize döşediği petrolerdir. Willermus Tyrensis denize salınan petroleri anlatırken durumu oldukça basit göstermektedir. Öyle ki Willermus Tyrensis; Dimyat halkının bir küçük bir gemiyi yanıcı malzemeler ve ziftle doldurduğunu ve bunu ateşe verdiğini, bu ateşe verilmiş geminin ise doğru bir rüzgâra tutularak neredeyse bütün Bizans filosunu yok ettiğini anlatır<sup>436</sup>. Fakat dönemin Petrol teknolojisi göz önüne alındığında<sup>437</sup> Willermus Tyrensis'in anlatısı akla yatkın görünmemektedir. Öyle ki büyük bir yangın çıkmış ve Bizans filosunun tamamına yakını bu yangında yok olmuştur<sup>438</sup>. Böylesine büyük bir yangını tesis

---

<sup>430</sup> Haçlı ve Bizans kuvvetleri arasındaki anlaşmazlık kuşatmadan önce başlamış ve yaşanan bu anlaşmazlıklar savaşın ilerleyişini sıklıkla aksatmıştır. İki kuvvetin arasında mütemadiyen devam eden bu anlaşmazlık kaynaklara da farklı şekillerde yansımıştır. Öyle ki Niketas neredeyse her fırsatta yenilginin sebebinin Haçlı kuvvetlerinin aksamalarına ve kararsızlıklarına bağlarken, Willermus Tyrensis nispeten daha ılımlıdır. Kendisi bu gecikmeyi anlatırken “*Herşey hazırsa beklemek tehlikelidir*” diyerek aksaklıkların sebep olduğu sonuçları işaret etmektedir; Willermus Tyrensis *Historia*, II, 364; Niketas *Historia*, 112-113.

<sup>431</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 149; Willermus Tyrensis *Historia*, II, 365; Niketas *Historia*, 113.

<sup>432</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 366.

<sup>433</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 366; Niketas *Historia*, 113-114; Lane-Poole 1906, 105.

<sup>434</sup> Ehrenkreutz 1972, 90; Şeşen 1987, 56.

<sup>435</sup> Willermus Tyrensis çekilen zincirin Dimyat ve Kahire arasındaki irtibatı kesmediğini açıkça belirtir. Willermus Tyrensis *Historia*, II, 363.

<sup>436</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 366-367.

<sup>437</sup> Dönemin savaş teknolojileri üzerine yazılarak Salâhaddin Eyyûbi'ye takdim edilen bir kaynakta devrin Petrol teknolojisi hakkında tüm ayrıntıları gözlemek mümkündür ayrıntılı bilgi için çalışmamızın “*Neft*” başlığına müracaat ediniz.

<sup>438</sup> Makrizi yanan gemilerin sayısını 300 olarak zikretmektedir. Bu sayı her ne kadar mübalağalı olsa da, kaynaklar donanmanın çok büyük bir kısmının yandığı konusunda hemfikirdir. Makrîzî *el- hitat* b, II, 61, 17; Willermus Tyrensis *Historia*, II

edebilmek için çok daha etkili maddelerle daha profesyonel yöntemlerle yerleştirilmiş olan petrolün kullanılması gerekmektedir. Bu sebeple Dimyat müdafaası esnasında Mısır kuvvetlerinin petrol silahını doğru bir şekilde kullandığını ifade edilebilir<sup>439</sup>.

Savaş, kıtlık ve Bizans filosunun yanmasından sonra pek uzun sürmemiş, kuşatmanın 50 ila 55. günü civarında kuşatma kaldırılmıştır<sup>440</sup>. Haçlı kuvvetleri sadece Dimyat'ı almamakla kalmamış, bu savaş sırasında birçok Haçlı bölgesine Nûreddîn tarafından akınlar düzenlenmiştir<sup>441</sup>. Kalan Bizans filosu ise 4 Aralık 1169 tarihinde dönüş yolu için denize açılmış olmasına rağmen mevsim bu geri dönüş yolu için pek uygun değildi. Kalan gemilerin de birçoğu dönüş yolunda batmış ve sadece çok azı 1170 yılında İstanbul'a dönmüştür<sup>442</sup>.

Bir donanma savaşından çok bir kıyı savunma savaşı olarak değerlendirebileceğimiz 1169 Dimyat müdafaası, denizcilik tarihi bakımından farklı şekillerde yorumlanmaya müsait bir olaydır. Müdafaaya boyunca sadece Nil'den asker getirmek amacıyla kullanılan gemiler dışında gemilerden hiç bahsedilmemektedir. Bu durum, dönem şartlarında deniz kuvvetlerinin elinde çok sınırlı gemi olduğunu göstermektedir<sup>443</sup>. Fakat deniz kuvvetlerinin sadece gemilerden mürekkep olduğunu düşünmek, denizcilik tarihi bakımından oldukça basit bir görüştür. Olay rasyonel olarak incelendiği takdirde, Mısır kuvvetlerinin petrol konusundaki becerisi sayesinde müdafaanın başarılı olduğu sonucu çıkarılabilir.

Salâhaddîn gün geçtikçe Mısır üzerindeki hâkimiyetini arttırmış ve ilerleyen süreçte Fâtımî hilafetini bitirerek Mısır'ın hâkimi haline gelmiştir. Bu süreç içerisinde Eyyübî Deniz Kuvvetleri Akdeniz'de durgun bir süreç geçirdi. Akdeniz'de geçirilen bu durgun süreç boyunca Deniz Kuvvetleri Akabe körfezinde bulunan Eyle üzerinde ve Yemen'de iki sefer gerçekleştirdi. Bu iki sefere coğrafî açıdan tezimizin sınırlarını aştığı için ancak başka bir çalışmanın konusu olabilir. Lakin Eyyübîlerin deniz stratejisine bakıldığında şu açıkça ifade edilebilir ki Eyyübî Deniz Kuvvetleri Akdeniz'de her daim bir savunma gücü oluşturmuştur. Fakat Kızıldeniz ve hatta Hint Okyanusu üzerinde daimi bir saldırı gücüdür.

<sup>439</sup> Şeşen 1987, 56.

<sup>440</sup> Makrîzî *el- hutat* b, II, 61, 17; Ehrenkreutz 1972, 80.

<sup>441</sup> Neredeyse tüm Arap kaynakları savaşın zaferini Salâhaddîn'in yanısıra Nureddîn'e de yüklemektedir. Öyle ki Haçlıların bu yenilgisi çoğu Arap tarihçi tarafından bahsetmiş olduğumuz akınlardan korkan Haçlıların geri dönmesi, ya da Nureddîn'in yardıma gelmesinden korkmaları ve geri dönmeleri şeklinde yorumlanmıştır. İbn Hallikân *Vefeyât*, 493; Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 151; Makrîzî *el- hutat* b, II, 61, 17; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 285; Beyyümî 2005, 159.

<sup>442</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 368; Niketas *Historia*, 117; Kılıç 2007, 420-421; Man 2016, 75; Avcı 2016, s.19.

<sup>443</sup> Öztürk 2012, 159; Man 2016, 75.

### 3.2. Salâhaddîn Eyyûbî'nin Sultanlığı Yıllarında Eyyûbî Deniz Kuvvetleri

Mısır'da Abbâsî halifesi adına hutbe okutulması, ardından da son Fâtımî Halifesinin ölümü, Salâhaddîn'i Mısır'ın tek hâkimi haline getirmişti. Salâhaddîn her ne kadar Mısır'ın tek hâkimi olsa da dönemin şartları altında Nûreddîn Mahmûd Zengî tüm meşruiyetini koruyordu. Modern araştırmalar Nûreddîn Zengî ve Salâhaddîn'in arasındaki meselelerde tam manasıyla fikir birliği içerisinde değildir<sup>444</sup>. Fakat her ne olursa olsun tarihsel süreç Salâhaddîn'in, Nûreddîn Zengî'nin yaşadığı süre boyunca ona tabi olduğunu göstermektedir<sup>445</sup>. Bu doğrultuda Nûreddîn Mahmûd Zengî'nin 1174 senesindeki ölümü Salâhaddîn'i tamamen bağımsız hareket etmesinin önünü açtı. Bu tarihten itibaren Salâhaddîn, sınırları hızla büyüyen bir Sultanlığın yegane hâkimi konumuna yükseldi<sup>446</sup>.

#### 3.2.1. Sicilya Donanması'nın İskenderiye ve Tinnis Çıkartmaları

1173 senesinde Kudüs Kralı Amalric, Salâhaddîn'e karşı savaşabilmek için batıya yardım çağrısında bulunmuştur<sup>447</sup>. Bu yardım çağrısı çok büyük bir yankı uyandırmamakla beraber Sicilyalılar bu çağrıya kulak vermişlerdir. Diğer taraftan ise 'Umârat el- Yemenî ve çevresi Fâtımî hilafetinin kaldırılmasına bir tepki olarak Salâhaddîn'e karşı bir komplo planı kurmuştur<sup>448</sup>. Haçlı kuvvetleri bu komployu destekleyerek kendi planlarını gerçekleştirme amacı gütmüşlerdir. Amaçları ise; bu komplo neticesinde Salâhaddîn'in ölmesi, bunun sonucunda ise Amalric'in kuvvetleri ve Norman Kuvvetlerinin Mısır'ı istila etmesiydi. Bu sebepten ötürü komplo, Haçlılar ve Sicilyalı Normanlar tarafından desteklenmiştir<sup>449</sup>.

Suikast girişiminin başarılı olacağını ve Amalric'in de takviye kuvvetleri ile desteğe geleceğini düşünen Sicilya kralı II. William büyük bir filo hazırlatıp Lecce Kontu Tankred

<sup>444</sup> Şeşen, 1987, 58; Kök 1993, 413-446; Gök 2013, 160-162.

<sup>445</sup> İmâdeddîn'in şu cümleleri bu durumu açık bir şekilde gözler önüne sermektedir; “ *Salâhaddîn, Nûreddîn'in emrinden dışarı çıkmazdı. Bütün konularda onun sağlam görüşlerine müracaat ederdi* ” Şeşen 1987, 58.

<sup>446</sup> Atiya 1962, 76.

<sup>447</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 330; Matthew 1995, 279.

<sup>448</sup> Wieruszowski 1971, 40.

<sup>449</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 320-321; Lane-Poole 1906, 127; Ehrenkretz 1972, 113,124; Şeşen 1983, 39; Matthew 1995, 279; Lyons- Jackson, 1997, 67; Lev 1999, 86-94.

kumandasında İskenderiye çıkartması için göndermiştir<sup>450</sup>. Fakat durum Norman ve Haçlı kuvvetlerinin sandığının aksine gelişti. Salâhaddîn 1174 senesi baharında bu komplodan haberdar olmuş ve bu komployu hızla bastırmıştır<sup>451</sup>.

Sicilya Deniz Kuvvetleri, dönemin Batı Akdenizi'nin en kuvvetli deniz güçlerinden biriydi<sup>452</sup>. Salâhaddîn'in bir mektubuna göre Norman deniz kuvvetleri bu çıkartmaya her biri 150 piyade taşıyan 200 adet *kadırga*<sup>453</sup>, erzak ve günlük gereçleri taşıyan 40 adet *merkeb*, mancınık ve benzeri savaş aletlerini taşıyan 6 gemi<sup>454</sup> ve 6 adet süvari birlikleri ve at taşımakla yükümlü *tarda* ile katılmıştır<sup>455</sup>. Salâhaddîn, esirlerden aldığı bilgiye dayanarak bu donanmanın toplamda 50.000 personelden meydana geldiğini belirtmektedir<sup>456</sup>. Norman filosu 28 Temmuz 1174'de İskenderiye açıklarında görünmüştür<sup>457</sup>. Salâhaddîn yapılacak bu çıkartma hakkında Bizans devleti tarafından istihbarat almış olmasına rağmen nöbetçilerin hatasından dolayı bu istihbaratı doğru değerlendirememiş ve İskenderiye halkı, beklemedikleri bir anda gafil avlanmıştır. Esasen İskenderiye kuvvetleri Sicilya donanmasını doğrudan limanda karşılama planı yapmaktaydı fakat Salâhaddîn'in mektubundaki ifadesine göre birkaç akıllı Türk bu muharebenin sahilden uzakta sura yakın bir noktada yapılmasını önermiştir ve böylece asıl savunma surların önünde yapılmıştır<sup>458</sup>. Bunun yanı sıra İskenderiye kuvvetleri tedbir amacı ile limanda hazır bulunan kendilerine ait tüm savaş ve ticaret gemilerini batırmıştır<sup>459</sup>.

<sup>450</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 48; Şeşen 1987, 65; Runciman 1992, II 337.

<sup>451</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 320-321; Lane-Poole 1906, 127; Şeşen 1987, 65; Lyons- Jackson, 1997, 67; Lev 1999, 86-94.

<sup>452</sup> Şeşen 1987, 65; Jamieson 2006, 44-45; Normanların Deniz Gücü Bakkında bk. Stanton 2016.

<sup>453</sup> Burada Arapça kaynaklar bu gemiler için “şini” kelimesini kullanır. Lakin “şini” dönemin Arapça literatüründe savaş gemisini ifade etmek için kullanıldığından ve tezimizde bunun haricinde özel bir anlam ifade ettiğinden biz “*kadırga*” kelimesini kullanmayı uygun gördük.

<sup>454</sup> Hillenbrand 2015, 555.

<sup>455</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,167; Şeşen 1987, 66. İbn Şeddâd gelen toplam gemi sayısını 600 olarak zikrederken, Willermus Tyrensis ise filonun toplam 200 gemiden oluştuğunu öne sürmektedir. İbn Şeddâd *Nevadir* b, 50; Willermus Tyrensis *Historia*, II, 399. Tüm bunların yanı sıra Makrîzî'nin de *Sülûk*'da verdiği rakamlar Salâhaddîn'in mektubuyla doğrudan uyuşmaktadır. Makrîzî *es-sülûk*, 48.

<sup>456</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,167; Şeşen 1987, 66.

<sup>457</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,167; Makrîzî *es-sülûk*, 48; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 330; Şeşen 1987, 66.

<sup>458</sup> Şeşen 1987, 65,66, 92; Lyon-Jackson 2006, 100, 101.

<sup>459</sup> Ehrenkreutz 1972, 124; Şeşen 1987, 66. Mevcut gemiler hem Norman kuvvetlerinin eline geçmemesi hem de limana girişlerini yavaşlatmak için yıkılmış olabilir. Bu tarihte İskenderiye limanında ne büyüklükte bir filo olduğunu bilmemekle birlikte şehri kurtarmak için yıkılmaları Eyyübî Deniz Kuvvetlerinin gelişimini bir miktar sekteye uğratmış olabilir.

İskenderiye açıklarından limana giriş yapan Norman kuvvetleri İskenderiye'ye geldiklerinde beklentilerinin tam aksi bir manzarayla karşılaştılar. Öyle ki ne Almaric'in kuvvetleri oradaydı ne de Salâhaddîn komploya kurban gitmişti<sup>460</sup>. Fakat Norman kuvvetleri İskenderiye çıkartması yapmak konusunda hayli kararlıydı<sup>461</sup>. Çıkartmanın ilk günü İskenderiye halkının direnciyle karşılaştılar, fakat yukarıda da bahsettiğimiz üzere savunmanın surların önünde yapılması kararı alınmıştı ve şehrin valisi İskenderiye halkına geri çekilmelerini ve surların önünde müdafaanın gerçekleştirileceğini söyleyerek çıkartma esnasında yaşanacak çarpışmaları engellemişti<sup>462</sup>.

Sicilya kuvvetleri ilk gece savaş aletlerinin hazırlanması ile geçirecek üç debbabe ve üç mancınıkla hücumla başladılar. Sicilya kuvvetleri üç günlük bir süre içerisinde sur önüne kadar ilerlediler ve şehir için ciddi bir tehlike oluşturmaya başladılar<sup>463</sup>. Salâhaddîn bu sırada yaklaşık 200 km uzaklığındaki Fâkûs karargâhında bulunuyordu<sup>464</sup>. Saldırının üçüncü günü haber alan Salâhaddîn hızla mümkün olan askeri takviyeyi İskenderiye'ye ve Dimyat'a gönderdi<sup>465</sup>. Bunun yanı sıra memlûkü Akkuş'a şehre hızla giderek Salâhaddîn'in şehre varmak üzere olduğu haberini yaymasını istedi<sup>466</sup>. Salâhaddîn bu yolla müdafileri cesaretlendirme ve düşman kuvvetlerini korkutmak arzusunda idi. Salâhaddîn'in şehre yaklaşmakta olduğunu öğrenen halk savaşa daha istekli iştirak etti<sup>467</sup>. Hatta İbnü'l Esîr bu konuda "*Her biri adeta Salâhaddîn'i kendi yanında sayarak savaş kahramanlıklarını gösteriyor*" ifadesini kullanmıştır<sup>468</sup>.

---

<sup>460</sup> Runciman 1992, II 337; Lyons-Jackson 1997, 67-68. İbnü'l Esîr Haçlıların bu çıkartmaya destek olmamasının sebebi olarak yukarıda da bahsettiğimiz komplonun başarısız olmasını gösterir. Fakat Amalric çıkartmadan 17 gün önce hayatını kaybetmiştir, bu doğrultuda bakıldığında Haçlıların çıkartmaya katılmamasının bir sebebi Amalric'in ölümü de olabilir. Devrin Haçlı kronikçileri ise Sicilya'nın İskenderiye çıkartmasındaki Haçlıların rolü konusunda sessiz kalmaktadır. İbnü'l Esîr *el- Kâmil* b, XI, 321.

<sup>461</sup> Şeşen 1987; 65.

<sup>462</sup> İbnü'l Esîr *el- Kâmil* b, XI, 331.

<sup>463</sup> Hatta Salâhaddîn'in ifadesine göre surla düşman mancınıkları arasında bir ok atımlık bir mesafe kalmış durumda idi. Şeşen 1987, 66. Makrizi'nin ifadeleride bu görüşü destekler niteliktedir Makrizî *es-sülûk* 49.

<sup>464</sup> Makrizî *es-sülûk*, 49; Lyon- Jackson 2006, 101.

<sup>465</sup> Salâhaddîn'in bu noktada Dimyat'a takviye göndermesi önemli bir ayrıntıdır. Nitekim Norman kuvvetleri İskenderiye'yi istila edebilseydi bir sonraki durakları muhtemelen Dimyat ve Kahire olacaktı. Salâhaddîn bu noktada Dimyat'ı güçlendirerek istilanın ilerlemesine karşılık ciddi bir önlem almıştır.

<sup>466</sup> İbnü'l Esîr *el- Kâmil* b, XI, 331; Şeşen 1987, 67.

<sup>467</sup> İbnü'l Esîr *el- Kâmil* b, XI, 331; Ehrenkreutz 1972, 125; Şeşen 1987, 67; Lyon- Jackson 2006, 101.

<sup>468</sup> İbnü'l Esîr *el- Kâmil* b, XI, 331.

Salâhaddîn'in bu cesaret verici hamlesi sonucunda daha fazla kayıp yaşayacağını anlayan Sicilya kuvvetleri geri dönme kararı alarak 1 Ağustos 1174 tarihinde seferi yarıda bırakarak İskenderiye önlerinden ayrılmıştır<sup>469</sup>.

Normanların 1174 İskenderiye çıkartması Eyyûbi deniz kuvvetleri açısından bir başarısızlık olarak değerlendirilebilir. Öyle ki bu konuda istihbarat alınmış olmasına rağmen bu istihbaratın doğru değerlendirilmemesi, Norman kuvvetlerinin hiçbir dirençle karşılaşmaksızın Mısır topraklarına girmeleriyle sonuçlanmış ve hatta İskenderiye limanında bulunan tüm ticaret ve savaş gemileri tedbir amacıyla batırılmak zorunda kalmıştır. Salâhaddîn'in stratejisi sayesinde Norman kuvvetleri geri püskürtülmüş olmasına rağmen bu olay deniz kuvvetlerinin durumunu sekteye uğratmış olmalıdır. Zira İskenderiye limanındaki filonun tedbir amaçla batırılması deniz kuvvetlerinin gelişimini muhtemelen olumsuz yönde etkilemiştir.

Norman donanması bu çıkartmadan sonra Mısır üzerindeki tacizlerini kesmemiştir. 1174 çıkartması kadar ciddi ve etraflı bir saldırı tertip edemese de bir takım çıkartmalar yapmıştır. 1175-1176 senesinde takriben 40 kadırgadan oluşan bir Sicilya filosu bu sefer Tinnis üzerine bir sefere çıkmıştır. Şehri iki gün boyunca abluka altında tutan Norman filosu bölgede tutunamayınca ablukayı kaldırarak geri dönmüştür<sup>470</sup>.

1177-1178 senesinde Sicilya Normanları takriben 40 gemilik bir filo ile Tinnis üzerine bir çıkartma yapmışlardır<sup>471</sup>. Bu sefer kuşatma yapmak için fazlasıyla uğraşan Sicilya kuvvetleri Tinnis garnizonu ile savaşa tutuşarak şehri ele geçirmiştir. Sicilya Normanları Tinnis'i ele geçirincede Eyyûbî filosu komutanı *Muhammed ibn İshak*, gemilerine ulaşamamıştır<sup>472</sup>. Sayıca yetersiz olan *Muhammed ibn İshak* ve adamları Norman kuvvetlerinden saklanarak bir tapınağa sığınmışlardır. *Muhammed ibn İshak* kuvvetleri ile birlikte günün ilk saatlerinde saldırıya geçmiştir ve 120 kişiyi esir ederek hepsini idam etmiştir. Sonraki sabah *Muhammed ibn İshak* ve adamlarının yerini tespit eden Sicilya kuvvetleri tapınağa doğru harekete geçerek 70 civarı donanma personeli bu sırada öldürülmüştür. Hayatta kalabilenler ise Dimyat'a kaçmıştır. Sicilya Normanları tüm Tinnis'i yağmalayıp işe yarar her

<sup>469</sup> Ehrenkreutz 1972, 125; Runciman 1992, II, 337, Matthew 1995, 279; Sallâbî 2010; 220-221.

<sup>470</sup> Makrîzî *el- hitat* b, II, 19, 30; Ehrenkreutz 1955, 104; Hamilton 2000, 102.

<sup>471</sup> Lev 1999, 165.

<sup>472</sup> Tinnis Limanında bulunan Filo bu sırada Norman tarafından yakılmış ya da ele geçirilmiştir. Ehrenkreutz 1955, 105.

şeyi gemilerine yükledikten sonra tüm şehri ateşe vermişler ve şehre çıkışlarının 4. Günü şehri terk etmişlerdir<sup>473</sup>.

Bu üç çıkartma Sicilya Normanlarının Mısır üzerindeki kararlılıklarını göstermekle beraber hiç biri tam manasıyla başarıya kavuşmamıştır. Bu süreç içerisinde Eyyûbî kuvvetleri de donanma ve denizcilik konusunda eksikliğini anlamış ve denizciliğin geliştirilmesi konusunda önemli adımlar atılmaya başlanmıştır. Zira Mısır coğrafyasına gerçek manasında hâkim olmak sadece topraklara hâkim olmanın yanı sıra güçlü bir de Mısır donanmasına sahip olmayı gerektirmektedir.

Salâhaddîn geldiği aile ve savaş kültürü bakımından denizcilik ve donanma konularında bilgisizdi<sup>474</sup>. Donanmanın ve deniz kuvvetlerinin etkili kullanımı ve bu kuvvetlerin önemi konusunda ise fazla yöntem bilgisi yoktu. Fakat Mısır gibi denizcilik geleneğinin köklü bir geçmişi olan bu coğrafyaya ve Suriye'nin kıyı bölgelerine yavaş yavaş hâkim olmaya başlaması, Salâhaddîn'in bu konudaki eksikliğini fark etmesine ve bu eksikliği giderme çabasına girmesine sebebiyet verdi ve bu konuda birçok reform hareketi yapıldı<sup>475</sup>.

### 3.2.2. Eyyûbîlerin Mağrib Seferleri ve Bu Seferlerin Denizcilik ile İntilendirilmesi

Evvelki bölümlerde de bahsettiğimiz üzere, Mısır bir donanma tesis etmek için yeterli hammaddenin sağlanabileceği bir coğrafya değildir<sup>476</sup>. Bu durum, Eyyûbîlerin hammadde temin edebilecek ülkelerle ticari ilişkilerini sıkı tutmasına sebebiyet vermiş ve donanma için yapı taşı olan demir, kereste ve zift tüccarı ülkelerle sıkı ilişkiler tesis edilmiştir. Eyyûbî devri denizciliği üzerine batı literatüründe bu güne kadar yapılan tek müstakil çalışma olan A. S. Ehrenkretz'un "*The Place of Saladin in the Naval History of the Mediterranean Sea in the Middle Ages*" isimli makalesinde, 1171 yılından 1187 yılına kadar Mağrib üzerine yapılan bir dizi seferin bu bölgede donanma hammaddesi bulunmasından dolayı yapıldığını iddia etmektedir. Ehrenkretz iddialarını şu şekilde sıralamaktadır;

<sup>473</sup> Makrîzî *el- hitat* b, II, 19, 31. Makrîzî bu olayın sonunda Tinnîs'den çıkan Sicilya kuvvetlerinin İskenderiye rotasında ilerlediğini zikretmekle beraber bu yıllarda Sicilya donanmasının İskenderiye üzerine yaptığı herhangi bir saldırı bulunmamaktadır.

<sup>474</sup> Ehrenkretz 1955, 103.

<sup>475</sup> Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin teşkilatlanması hakkında çalışmamızın ikinci bölümüne müracaat ediniz.

<sup>476</sup> Ayrıntılı bilgi için çalışmamızın "Hammadde" başlığına müracaat ediniz.



- 1- Mısır Askeri otoritesinin Akdeniz sahilleri boyunca genişlemesi güvenlik bölgesini arttırmış ve batıdan gelecek olan sürpriz bir tehlikeyi azaltmıştır.
- 2- Bu durum gemi yapımında en çok gerekli olan kereste tedarikini kolaylaştırarak Mısır'a ve Mısırlı tüccarlara zengin Kuzey Afrika ormanlarına doğrudan erişim sağlamıştır.
- 3- Salâhaddîn'in ordularının başarısı Kuzey Afrikalı deneyimli denizcileri Mısır donanmasına katılmak konusunda cezbetmiş olmalı. Öyle ki Salâhaddîn'in gemisindeki Faslı denizcilerin varlığı Müslüman kronik yazarları tarafından kaydedilmektedir.
- 4- Ve son olarak Salâhaddîn'in sefer kuvvetlerinin, Kuzey Afrika kıyısının ele geçirilmiş limanlarında zapt ettikleri bütün gemilere el koyduklarını varsaymak makuldür.

Ehrenkreutz'un iddialarını tarihsel zeminde anlayabilmek için kısaca Mağrib seferinden bahsetmek yerinde olacaktır<sup>477</sup>. 1171-1172 senesinde Salâhaddîn, babası Necmeddîn Eyyûb, dayısı Şihâbeddîn Mahmûd el-Hânîmi ve yeğeni Takiyuddîn ile birlikte İskenderiye'de bir toplantı yapmış, toplantıda hasat mevsimi gelmeden doğu memleketlerine bir sefer yapılması kararlaştırılmıştır<sup>478</sup>. Ramazan Şeşen, bu doğu memleketlerinin Mağrib olduğunu belirtmekte fakat yapılan seferin Libya hududuna kadar ilerlediği ve burada bulunan Ezberi kalesi tamir ettirilerek Kuzey Afrika seferi için bir üs tesis edildiğini belirtmektedir<sup>479</sup>. Fakat ilerleyen süreçte bu seferler Takiyuddin tarafından değil, onun Memlûkü Karakuş tarafından devam ettirilmişdir<sup>480</sup>.

Karakuş 1173 senesinde İskenderiye'den çıkmış Barka, Evcile, Zâle ve Fezzan'ı alarak ilerlemiş ve Trablus'u vergiye bağlamıştır<sup>481</sup>. Karakuş, bu kentlerde hâkim Muvahhidî güçleri ile zıtlaşan, ganimet ve mal düşkünü gruplarla anlaşmış ve ilerleyişini kolaylaştırmıştır. Fakat bu ilerleyiş uzun sürmemiş ve Karakuş, kuvvetlerinin bir kısmıyla Mısır'a 1174-1175 senesinde geri dönmüştür<sup>482</sup>. Kısa süre sonra tekrar sefere çıkan Karakuş ve kuvvetleri, 1 Ağustos 1175 senesinde yeni bir sefere çıkmıştır, fakat büyük bir ilerleme kat etmeden Mısır'a geri dönmüştür<sup>483</sup>. 1176-1177 yılında kısa bir seferden sonra, 1177-1178 yılında yaptığı seferle

---

<sup>477</sup> Bizim bahsimiz konunun doğru değerlendirmesini sağlamak için kısa bir özet mahiyeti taşımakla birlikte bu sefer ile alakalı *Ramazan Şeşen*'in müstakil bir makalesi ve *Amar Salem Baadj*'ın sürecin tüm tanıklarını kullanarak hazırladığı ve kitaplaştırılmış bir tezi bulunmaktadır. Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Şeşen 1981; Baadj 2015.

<sup>478</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 41.

<sup>479</sup> Şeşen 1981, 174.

<sup>480</sup> Şeşen 1981, 174; Baadj 2013, 270; Baadj 2015, 112.

<sup>481</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 169, 176; Şeşen 1981, 175-176; Baadj 2013, 270.

<sup>482</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 312- 313; Şeşen 1981, 175-176.

<sup>483</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 53; İbn Kesir *el-Bidâye*, XII, 517.

Libya'ya kadar ilerlemiş ve bir takım stratejik bölgeleri vergiye bağlamıştır<sup>484</sup>. 1179 senesine çıkılan sefer ise hayli etraflı olmuştur. Muvahhidî kuvvetleriyle sıkça çarpışan Karakuş ve kuvvetleri bölgede bu sefer kalıcı olmayı başarmış ve uzun süreçli akınlar yapmışlardır. 1181 senesinde Kafsa'ya ulaşan Karakuş, Tunus'a kadar ilerlemiştir<sup>485</sup>. Karakuş ve çevresi 1186-1187 senesinde Salâhaddîn'in yeğeni ve Mısır naibi Takiyyuddîn'i de sefere iştiraki konusunda ikna etseler de Salâhaddîn bu karara kesin bir şekilde karşı çıkmış ve Takiyyuddîn'in Mısır'dan ayrılmasına izin vermemiştir<sup>486</sup>. 1187/88 senesinde gerçekleşen el-Hâme yenilgisinden sonra Karakuş ve kuvvetleri bir daha eski güçlerini toplayamamış ve bölgedeki akınlar bir süre sonra tamamen sona ermiştir.

Tarihsel süreç göz önünde bulundurulduğunda Ehrenkreutz'un iddialarının bazıları mevcut kaynaklar ile zıtlama gösterirken bazıları ise doğrulanabilir durumda değildir. Ramazan Şeşen bu iddiaların tarihsel kaynaklardan çıkarılabilecek neticeler olmadığını ifade etse de<sup>487</sup> bunun sebeplerine değinmez. Yukarıdaki iddiaların tarihsel gerçekliğini sorguladığımızda; birinci iddia olan Akdeniz sahilleri boyunca genişleme ve güvenli bölge iddiası, seferlerin yapıldığı coğrafya ile ilintisizdir. Öyle ki akınların yapıldığı coğrafya doğru incelendiğinde rahatlıkla görebiliriz ki akınlar sahil kesimlerinden ziyade sahra vahalarının olduğu bölgelere yapılmış, liman bölgeleri ile ilgilenilmemiştir<sup>488</sup>. Amacı liman ve sahil genişlemesi olan bir seferin sahra üzerine yoğunlaşması mantıklı değildir. Ehrenkreutz'un ikinci iddiası ise kaynaklar tarafından doğrulanabilir değildir. Öyle ki Mısırlı tüccarların bu seferler sırasında veya sonrasında Mağrib ormanları üzerine daha fazla eğildiği üzerine elimizde bir kayıt bulunmamaktadır. Ehrenkreutz'un üçüncü iddiası ise Mağribli denizcilerin Eyyûbî donanmasında yer almasının bu seferin bir sonucu olarak göstermesidir. Eyyûbî donanmasında Mağrib kökenli personelin varlığından Ebû Şâme'nin *el- Kadî el- Fâzıl*'ın bir mektubundan ve *İmad ed-Dîn*'den yaptığı bir alıntı sayesinde haberdar oluyoruz<sup>489</sup>. Bu kaynaklarda denizcilerin Mağribli olmasından başka herhangi bir özelliklerinden bahsedilmemektedir. Gerçekten de Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinde Kuzey Afrika kökenli personel sayısının fazla olduğu bir gerçektir<sup>490</sup>. Ancak bu personelin varlığını doğrudan bu seferle ilintilendirmek, tarihsel kaynaklar bakımından imkânsız görünmektedir. Ehrenkreutz'un son

<sup>484</sup> Şeşen 1981, 177; Baadj 2015, 106, 126.

<sup>485</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 373.

<sup>486</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 413-414; Şeşen 1981, 177-190.

<sup>487</sup> Şeşen 1981, 196; Şeşen 1983, 42.

<sup>488</sup> Baadj 2013, 281.

<sup>489</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 209-210, 342.

<sup>490</sup> Dudu Kuşçu 2013, 367.

iddiası ise tamamen bir faraziye üzerine kuruludur. Biz kullanmakta olduğumuz hiçbir kaynakta zapt edilen limanlardaki gemilerin kullanılmak üzere Mısır'a gönderildiğine dair bilgiye rastlamadık.

Sonuç olarak yapılan Mağrib seferini doğrudan Eyyûbî donanmasıyla ilişkilendirmek elimizdeki kaynaklar ışığında mümkün değildir. Ehrenkretz her ne kadar mevcut durumu bu seferle bağlantılı olarak değerlendirirse de, devrin görgü tanıklarının ifadeleri, bu iddiaları olduğu gibi kabul etmek için zayıftır. Bu iddiaların doğrulanabilmesi için daha sağlam kaynaklara ihtiyaç duymaktayız.

### 3.2.3. Bizans-Haçlı İttifakının Mısır Üzerine Sefer Hazırlıkları ve Bu İttifakın Bozulması

Mısır, antikçağların evvelinden beri tüm Akdeniz uygarlıklarının sahip olmak istediği kıymetli bir coğrafyadır. Bulunduğu konumun Akdeniz ticareti bakımından önemi, Nil deltasının verimli toprakları, hem Kızıldeniz hem Akdeniz'e olan kıyı şeridi ve Hint okyanusuna kadar varan bir coğrafyaya hâkim bir jeopolitiğe sahip olması 12. ve 13. yüzyılda onu cazibe merkezi yapan en önemli sebeplerden sadece birkaçıdır. Haçlı seferleri her ne kadar “*kutsal toprakları dinsizlerin elinden kurtarmak*” ideali altında yola çıksa da Haçlı kuvvetleri çok da uzun olmayan aralıklarla birçok Mısır seferi düzenlemiştir. Ancak hiçbir Haçlı kuvveti Mısır'ı istila edememiştir<sup>491</sup>. Geç antikitenin büyük imparatorluğu olan Bizans ise eskiden bir iç deniz haline getirdiği Doğu Akdeniz'den tamamen kopmuş, süregelen Türkmen akınlarından Anadolu'yu kurtarabilmek için son çarpınışlarını vermekteydi. 1169 yılında Mısır'ı almak için bu iki devlet ittifak kurmuş fakat bu ittifakın sonucu Mısır'da bozguna uğramıştır. Bu ittifakın bozgunundan sonra Salâhaddîn önce Fâtımî hilafetini yıkmak suretiyle Mısır'ın sahibi olmuş sonrasında ise Nüreddîn Zengî'nin ölümüyle tam bağımsızlığını kazanmıştır. Suriye'nin önemli kentlerini tek tek topraklarına katan Salâhaddîn hem Haçlı hem de Bizans için büyük bir tehlike arz etmekteydi. Var olan tehlike eski ittifakın tekrar alevlenmesine ve Salâhaddîn'in ilerleyişini durdurmak için yeni planlar kurulmasına sebep olmuştur.

Salâhaddîn, 1177 yılında sınırları Mısır'dan Dımaşk'a kadar uzayan büyük bir devletin tek sultanıydı<sup>492</sup>. Salâhaddîn'in bu iktidarını yıkmak isteyen Kudüs krallığı 1176'yı 1177'ye bağlayan kış Reynald of Châtillon'u Konstantinapolis'e, yapılacak olan anlaşmanın şartlarını

<sup>491</sup> Bu noktada Kıbrıs Kralı I. Peter'in 1365 yılında yaptığı Mısır seferi bir istisna gibi görülebilir. Fakat kuvvetlerin Mısır'da geçirdikleri süre göz önüne alındığında bir Mısır hâkimiyetinden söz etmek imkânsızdır. Ayrıntılı bilgi için bk. Guillaume de Machaut *Prise*; Hill 1972, II, 329-339

<sup>492</sup> Ehrenkretz 1955, 105; Hamilton 2000, 111; Phillips 2014, 150.

belirlemek üzere göndermiştir<sup>493</sup>. Bizans, Miryokefalon savaşından yeni çıkmış ve kara orduları hayli zayıf düşmüştü. Fakat hala güçlü bir donanmaya sahipti ve Haçlıların en büyük eksigi de buydu. 1177 Eylül ayına gelindiğinde yüksek mevkili bir Bizans elçisi yanında 70 gemilik bir filo ile Akkâ'ya ulaşmıştır<sup>494</sup>.

1175 senesinde haçı alan Flander Kontu Philip, 1177 senesinde yanında güçlü bir orduyla Akkâ'ya geldi<sup>495</sup>. Bu sırada Kudüs Haçlı Kralı IV. Badwin çok ağır bir sıtma geçiriyordu ve herhangi bir sefere katılacak durumda değildi. Bu sebepten ötürü sefere Kont Philip'in naiplik yapmasını arzu etmekteydi. Fakat Flander Kontu Philip'in bu konudaki tutumu oldukça kararsızdı. Önce sadece hacetmek arzusuyla geldiğini söylemiş, sonrasında ise Mısır coğrafyasını tanımaması ve kıtlık korkusundan bu sefere katılmak ve önderlik etmek konusunda kararsız davranmıştır. Hatta bu sefer için kendisine 600 erzak devesi, yük gemileri, savaş makineleri ve her türlü savaş teçhizatı vaat edilse de bu görevden kaçmış, evlilik sebebiyle geldiğini itiraf etmiş ve herhangi bir sefere iştirak etmeyeceğini belirtmiştir<sup>496</sup>. Willermus Tyrensis seferin yapılamamasının neredeyse tüm suçunu, Flander kontunun sefer konusundaki tutumuna bağlamıştır. Fakat seferin yapılamamasındaki en büyük sebep Kudüs Krallığındaki güç odakları ve aileler arasında süregelen güç savaşıdır. Zira IV. Baldwin, gerek yaşı gerekse cüzzamlı olması sebebiyle meşru görülüyor ve krallıkta güçlü bir muhalefete sebebiyet veriyordu. Willermus Tyrensis'in ise bu konudaki tutumu ise gayet normaldir çünkü bu iktidar mücadelesinde kendisi de bir taraftır ve Willermus Tyrensis'in bu konudaki kayıtları bu doğrultuda okunmalıdır<sup>497</sup>.

Andonicus Angelus komutasındaki 70 parçalık filo ve yanında gelen diğer taşıma ve destek gemileri Haçlıların arasındaki kararsızlık sebebiyle dönmüş ve yapılacak olan bu sefer daha başlamadan iptal edilmiştir<sup>498</sup>. Olaya Bizans yönünden bakıldığında esasen Bizans bir anlamda amacına ulaşmıştır. Öyle ki bu iktidar mücadelesindeki taraflardan hangilerinin Bizans yanlısı olduğunu görmüş ve bu aileler ile akrabalık bağları kurarak Kudüs krallığındaki gücünü arttırmıştır<sup>499</sup>.

---

<sup>493</sup> Barber 2012, 267.

<sup>494</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 421; Ehrenkreutz 1955, 105; Phillips 1999, 124; Magdalino 2002, 97; Phillips 2014, 150.

<sup>495</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 191; Willermus Tyrensis *Historia*, II, 420; Hamilton 2000, 119.

<sup>496</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 421; Runciman 1992, II, 347.

<sup>497</sup> Lilie 1993, 216- 217; Barber 2012, 268- 269; Runciman 1992, II, 347.

<sup>498</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 424; Runciman 1992, II, 347; Magdalino 2002, 97.

<sup>499</sup> Lilie 1993, 219-220.

*Ralph-Johannes Lilie*, Bizans-Haçlı ilişkileri üzerine yazmış olduğu *Byzantium and the Crusader States* adlı ayrıntılı monografide eğer bu sefer Flander Kontu ve Bizans'ın yardımı ile gerçekleştirilebilseydi Eyyûbîlere karşı ciddi bir risk oluşturacağı görüşündedir. Fakat Salâhaddîn'in istihbarat ağı oldukça kuvvetliydi, ittifaktan haberi olan Salâhaddîn gereken önlemleri almıştı. 1177 yılında Mısır'ın herhangi bir limanına, Haçlı kuvvetlerinin girmesi pek muhtemel değildir. Salâhaddîn 1176 yılını 1177 yılına bağlayan kışı Mısır'da geçirmiş ve Mısır'da bir dizi imar faaliyetini yöneterek şehir savunması için gerekli önlemleri almıştır<sup>500</sup>.

Salâhaddîn oluşabilecek bir ittifaka Sicilyalıların da dâhil olabileceği ihtimalinden dolayı Mısır'da oldukça önemli savunma yöntemleri geliştirmiştir. Fustat ve Kahire'nin duvarları oldukça zayıf durumdaydı. Mevcut zayıf surları tahkim etmektense yeniden kuvvetli surlar inşa edilmiştir<sup>501</sup>. Akdeniz kıyısındaki hudut kaleleri takviye edilmiş sadece Kahire de yaklaşık 13.4 kilometrelik yeni sur inşa edilmiştir<sup>502</sup>. Bunlara ek olarak yeni bir kale de inşa edilmiştir<sup>503</sup>. Salâhaddîn'in 11 Şubat 1177 tarihli Turan-Şah'a yazdığı bir mektuba göre ise Dimyat surları tahkim edilmiş, Tinnis kentinde ise yeni bir kale inşası başlamıştır. Bu imar hareketi süresince İskenderiye surlarının tahkimi için harcanan para 40.000 dinarı bulmuştur. Yine Salâhaddîn'in El-Melikü'l Âdil 'e yazdığı bir mektuba göre, olası bir saldırıya karşı Mısır donanması hazır bulunmaktadır<sup>504</sup>.

Bu durumdan anlaşılacağı üzere Mısır üzerine denizden gelebilecek ittifak böylelikle Eyyûbîlerin hiçbir müdahalesi olmaksızın bertaraf edilmiştir. Fakat güçlü istihbarat ağı sayesinde Nil üzerinden gelebilecek herhangi bir donanmaya karşı bu sayede güçlü önlemler alınmıştır. Böylelikle uzun vadede Mısır üzerine denizden gelebilecek herhangi bir baskına karşı güçlü savunma tedbirleri alınmıştır. Duruma Bizans- Kudüs Haçlı Krallığı ilişkileri açısından bakıldığında ise, yaşanan bu olay sonucu Bizans ve Kudüs Krallığı arasında eski ittifak arayışlarının azaldığı, Bizans'ın bu tarihten sonra aileler bazında iyi ilişkiler kurduğu ve esas ittifak arayışının Eyyûbîler'e yöneldiği görülmektedir.

<sup>500</sup> Runciman 1992, II, 348; Lilie 1993, 217-219.

<sup>501</sup> Lyons-Jackson 1997, 113.

<sup>502</sup> Tarihte ünlü Salâhaddîn Surları olarak anılan surlar ve bu tahkimat sırasında Kahire'de yapılan kalenin plan ve fotoğrafları için bk. EK- 15

<sup>503</sup> Makrîzî *es-sülûk*,55; Şeşen 1987, 96; Mackenzie 1991, 73- 78.

<sup>504</sup> Ehrenkreutz 1972 168; 106. Lyons-Jackson 1997, 113; Lev 1999, 165-166; Hamilton 200, 116; Christie 2014, 44.

### 3.2.4. Eyyûbî Donanmasının 1179 Yılında Giriştiği İlk Faaliyetler

Bölümümüzün bu kısmına kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin savunma amaçlı yapmış olduğu birtakım faaliyetlerden bahsettik. Tüm bu süreç içerisinde diğer bir taraftan donanma inşa ediliyordu. 1179 senesine gelindiğinde Eyyûbî donanmasının inşa faaliyetleri tamamlanmış ve donanma bir deniz seferi yapmaya hazır hale gelmişti. 1179 ilkbaharına ait kayıtlarda donanmanın muhteviyatına dair elimizde bilgiler bulunmaktadır. Ebû Şâme'nin kaydına göre bu sırada Eyyûbî donanmasında 60 adet *şini* ve 20 adet *tarida* bulunuyordu<sup>505</sup>. Bu donanma, ihdas edilmesinin ardından ilk seferini Bizans limanları üzerine yapmıştır. Ehrenkretz bu limanların Girit ve Kıbrıs olduğunu öne sürmektedir<sup>506</sup>. Fakat bu bilgiyi doğrulamak adına verdiği tek kaynak Ebû Şâme'dir. Ebû Şâme ise Ehrenkretz'un bu bilgisini doğrulamaz<sup>507</sup>. Ebû Şâme'nin bilgilerine göre 1179 senesinde Eyyûbî donanması Bizans ve Haçlı Devletlerinin liman kentlerine bir dizi sefer yapmıştır. Fakat bu seferlerin ayrıntısı hakkında ne Ebû Şâme ne de onun çağdaşı olan Müslüman ve Haçlı tarihçileri bize açık bir bilgi sunmamaktadır. Ayrıca Ehrenkretz Makrîzî'nin "*es-Sulûk fi ma'rifeti düveli'l mülûk*" adlı eserinin ilk cildinde 1181 yılındaki Haçlı baskını ile alakalı yer alan "*Mısır sahilini korumak amacıyla limanda bulunan 50 yelkenli arasından çağrılan gemiler dimyattan geldi*"<sup>508</sup> ifadesinden yukarıda bahsettiğimiz 80 geminin 50 tanesinin sadece Mısır sahillerini korumak amacıyla görev yaptığını iddia etmektedir<sup>509</sup>. Elbette Mısır'ı korumak için bölgede aktif bir filo bulunduruyor olmalıdır. Lakin Makrîzî'nin bu ifadesi Ehrenkretz'un 50 geminin savunma amaçlı tutulduğu iddiasını doğrulamak için yeterli değildir.

10 Haziran 1179 günü Eyyûbî donanması düşmanın çok büyük ebatlı taşıma gemilerine bir baskın yapar. Bu gemilere el koyarak 1000 esir ve çok sayıda ganimetle Mısır'a geri döner<sup>510</sup>. Bizans ve Haçlı limanlarına yapılan baskınlar ve taşıma gemilerine yapılan saldırılar muhteviyat bakımından çok planlı ve kapsamlı saldırılar olarak görünmemektedir. Fakat 1179

<sup>505</sup> Ebû Şâme *Kitâb er-Ravzateyn*, IV, 203; Ehrenkretz 1955, 106; Şeşen 1987, 106-107; Hillenbrand 2015, 595.

<sup>506</sup> Ehrenkretz 1955, 106.

<sup>507</sup> Ehrenkretz bu noktada bizimde çalışmamızda kullandığımız *Haçlı Seferi Kaynakları Büyük Külliyyatı(RHC)*'nin *Doğulu Tarihçiler(OR)* bölümüne ait 4. cildinin 203. sayfasına atıfta bulunmaktadır. Fakat ilgili edisyonun bu sayfasında Kıbrıs ve Girit hakkında açık bir ifade bulmak mümkün değildir; Ebû Şâme *Kitâb er-Ravzateyn*, IV, 203.

<sup>508</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 64.

<sup>509</sup> Ehrenkretz 1955, 106.

<sup>510</sup> Ebû Şâme *Kitâb er-Ravzateyn*, IV, 200.

yılının 14 Ekim akşamı Mısır kuvvetlerinin *Akkâ*'ya yapmış olduğu baskın, gayet planlı ve başarılı bir hamle olarak değerlendirilebilir<sup>511</sup>. Nitekim Eyyübî donanması yapmış olduğu bu baskın sırasında *Akkâ*'da bulunan filoyu ele geçirmiş ve *Akkâ* limanında direnç göstermiştir. Durmaksızın devam eden iki günlük ok atışlarının sonucunda limandan ayrılmış olsa da bu girişim artık Eyyübîlerin bu denizde söz söylediğini ve sadece bir kara kuvvetinden ibaret olmadığını Haçlı kuvvetlerine göstermiş olur<sup>512</sup>. Zira bu olaydan kısa bir süre sonra IV. Baldwin, Salâhaddîn'e elçiler göndererek mütareke talep etmiştir<sup>513</sup>. Ebû Şâme'nin Eyyübî donanmasının bu atılımını göstermek için kullanmış olduğu şu ifadeler abartılı da olsa dikkate değerdir; “*Daha önce hiçbir Müslüman donanması böyle bir zafer elde etmemiştir.*”<sup>514</sup>

### 3.2.5. Eyyübî Donanmasının Arvad (Ruad) Adası ve Tartus Seferleri

Arvad Adası Doğu Akdeniz'de bulunan ve 200.000 m<sup>2</sup> yüz ölçümüne sahip stratejik bir adadır<sup>515</sup>. Adanın Suriye topraklarına olan harita uzunluğu 2,65 km'dir. Arvad Adası Suriye'nin her daim en kıymetli limanlarından biri olan Tartus'un Ortaçağ'daki limanına 2,85 km uzaklıktadır<sup>516</sup>. Bu açıdan bakıldığında adanın Suriye için stratejik önemi hayli yüksektir. Willermus Tyrensis Suriye'nin bölgelerini sayarken on ikinci sırada Arvad Adasından bahseder<sup>517</sup>. Güçlü surlarla korunan ada Latin ve Grek kaynaklarında Arados olarak geçerken, Arap kaynakları Arvad(أرواد) olarak isimlendirilir.

Arvad Adasında ilk yerleşim, arkeolojik verilere göre, Fenikeliler tarafından milattan önce ikinci binyılda yapılmıştır<sup>518</sup>. Ada bu tarihten itibaren her zaman kullanımda olmuştur ve her daim Suriye ticareti için önemli bir üs görevi görmektedir. Adanın antik devir boyunca öne çıkan birçok özelliği vardır. Öyle ki milattan önce on dördüncü yüzyıla ait kayıtlara göre bu ada merkezi krallık otoritesine karşı muhalefetin olduğu ilk yerleşim yeridir<sup>519</sup>. Ayrıca Arvad antik devirlere ait kutsal metinlerde dahi kendine yer bulmuştur. Örneğin Hezekiel 27/8'de

<sup>511</sup> Abbadi 1981, 282; Şeşen 1987, 106-107; Runciman 1992, II 352; Dudu Kuşcu 2013, 73.

<sup>512</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 210-211; Ehrenkreutz 1955, 106; Hillenbrand 2015, 595.

<sup>513</sup> Runciman 1992, II 352.

<sup>514</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 211.

<sup>515</sup> Adanın Kordinatları: 34°51'22"N 35°51'32"E

<sup>516</sup> Adanın Suriye sahillerine olan mesafesi için bk: EK – 16; Adanın uydu görüntüsü için bk: EK- 17

<sup>517</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 5.

<sup>518</sup> Wood 2013, 25.

<sup>519</sup> Bernal 2001, 356-357.

burada yaşayanların kürekçilik yaptığına dair bir bahis yer almaktadır<sup>520</sup>. Ada bu sebeplerden ötürü hayli küçük olmasına rağmen antikçağ tarihi için büyük bir öneme sahiptir.

İslâm Devleti 650 yılı civarında Kıbrıs seferinden sonra *Arvad* adasını fethetmiştir<sup>521</sup>. İlerleyen yıllarda ise aynı isimdeki bir adanın kaynaklarda İstanbul fetihleri için bir üs olarak kullanıldığını görüyoruz. Donanma kış aylarında Arvad Adasına çekilerek bahar gelince tekrar saldırılara devam etmektedir<sup>522</sup>. Hatta *Merâsidü'l- İttılâ*’da *Arvad*, “*Bahr er- Rum’da Kostantiniyye yakınlarında bir adanın adıdır*<sup>523</sup>” şeklinde geçmektedir. Bu durum, İslâm kaynaklarında bu tarihlerde bahsedilen Arvad Adasının tezimize konu olan Arvad Adasıyla aynı ada olup olmadığını sorgulamamıza sebep olmaktadır. Zira söz konusu ada Kostantiniyye ile bahsedilen yakınlığa sahip değildir ve bu noktanın üs olarak kullanılması akla yatkın görünmemektedir<sup>524</sup>. Kostantiniyye’ye yakınlığı ile tanımlanan ada yine İslâm donanması tarafından 674 yılında fethedilen benzer isimdeki Arvad adasıdır<sup>525</sup>.

Haçlı devrine gelindiğinde Arvad ve Tartus’un Haçlılar tarafından alınması arka arkaya gerçekleşmiştir. Willermus Tyrensis, şehrin Hezekiel’de ki öneminden bahsederek şehrin alınmasına kutsal anlam yüklemektedir. Ada halkı şehri savunmuş lakin yardım kuvvetlerinin gelmesi sayesinde kent alınmıştır<sup>526</sup>. Kaynaklar Arvad’ın alınmasıyla ilgili tutarlı ve net bir bilgi vermezler fakat süreci öncesi ve sonrası olaylarıyla düşündüğümüzde 12. asrın ilk yarısına tarihlenebilir. Tartus kenti ise Haçlı hâkimiyetine Raymond Pelet komutasında alınmıştır. 100 süvari ve 200 piyade ile başlayan kuşatma karşısında halkın direnişi yetersiz kalmış ve uzun süren kuşatmanın ardından Tartus Haçlı hâkimiyetine girmiştir<sup>527</sup>.

1179 yılında yapılan Eyyübî – Haçlı antlaşması Eyyübî donanmasının Suriye sahillerinde dilediği gibi baskınlar yapmasını engelliyordu<sup>528</sup>. Bu yüzden Suriye sahilleri antlaşma dönemini Mısır donanmasının baskınlarından muhteriz bir şekilde geçirmiştir<sup>529</sup>. Ancak antlaşma sadece IV. Baldwin’in hâkimiyet sahasını kapsıyordu. 1180 yılında Eyyübî

<sup>520</sup> Diakonof 1992, 173.

<sup>521</sup> Theofanis Omologitis *Kronografya*, 478-479; Bozkurt 2011, 498; Hitti 2011, 235;

<sup>522</sup> Belâzurî *Fütûh*, 270; Hitti 1951, 444-445; Bostan 1989 232.

<sup>523</sup> Abdü'l-hakk el Bağdâdî *Merâsidü'l-İttılâ*, 45.

<sup>524</sup> Adanın Tartus karşısında olduğu kaynaklarda açık olarak belirtilmesine rağmen Muhammed Sallâbî bahsedilen adaları karıştırarak Kostantiniyye yakınlarındaki adanın fethedildiğini ifade etmiştir; Sallâbî 2010, 517.

<sup>525</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, III, 497; Belâzurî *Fütûh*, 270.

<sup>526</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, I, 1949, 319.

<sup>527</sup> Anonim *Eracle*, 581.

<sup>528</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 1949, 448; Abû'l- Farac *Mahktebhanuth*, 426.

<sup>529</sup> Ehrenkretz 1955, 106.



donanmasına bağı bir filo Beyrut baskını için yol almaktaydı. Fakat Kral ve Sultan arasındaki anlaşma ve Beyrut'un yüksek savunma şartlarına sahip bir kent oluşu bu seferin yönünü değiştirdi. Arvad Adası ve Tartus kenti Trablus Kontunun topraklarında bulunuyordu. Bu sebepten ötürü antlaşma sahasının dışındaydı ve Eyyübî filosu saldırıyı buraya yöneltti. 1180 yılının baharında Eyyübî filosu önce Arvad Adasına saldırı düzenledi ve gemiler limana demirledi. Adada bulunan filo tüm bölgeye korku saçtı. Donanmanın Arvad'dan sonraki durağı ise Tartus kenti oldu. Deniz kuvvetleri Tartus kentindeki bazı yapıları ateşe verdi ve şehre ellerinden geldiği ölçüde zarar verdi<sup>530</sup>. Fakat filo istediği sonuca ulaşamadı. Bu sebeple Salâhaddîn, donanmaya geri dönmesi emrini verdi. Donanma tam bir fetih gerçekleştirememiş olsa da Trablus kontunun bir antlaşma istemesine sebep olmuştur. Bu seferden sonra Trablus Kontu ve Salâhaddîn arasında yapılan bir antlaşmayla Trablus Kontu, Dımaşk'ın büyük bir bölümünden vaz geçmiştir<sup>531</sup>.

### 3.2.6. Kudüs Krallığının ve Bedevi Korsanların 1181 Mısır Baskınları

1179 barışı Eyyübî deniz kuvvetlerinin güçlenmesi için çok büyük bir ehemmiyet teşkil etmiştir. Bu sırada savaşı geç en 2 sene, Eyyübî deniz kuvvetlerinin gerek kurumsal gerekse fiziksel gelişimi için büyük önem taşıyordu. Bu tarihten itibaren Eyyübî Deniz Kuvvetleri büyük bir atak göstermiş ve Üçüncü Haçlı seferine kadar Suriye'nin neredeyse tüm önemli limanları Eyyübî hâkimiyetine girmiştir. Burada göze çarpan bir diğer detay ise Haçlı kroniklerinde bir terminolojinin tekrardan uyanışıdır. Öyle ki Fâtımî döneminden beri kaynaklarda geçmeyen “*Mısır donanması*” ifadesi, bu dönemden itibaren tekrar Haçlı kaynaklarında göze çarpmaya başlar. Eyyübî kuvvetleri artık Haçlı devletleri için sadece bir kara tehlikesi değildir.

Kudüs Haçlı Krallığı denizcilik konusunda hem kaynak hem de beceri bakımından oldukça zayıf durumdaydı<sup>532</sup>. Bu duruma rağmen Rum Ateşi düzeneğine sahip 10 gemi 1181 yılının yaz başlarında Askalan'dan yola çıktı. Gemilerde toplam 2500 yolcu bulunuyordu ki bu yolcuların arasında önde gelen Haçlı komutanları bulunuyordu. 10 gemilik Haçlı filosu temmuz ayında *Tinnis* kıyısında görüldü. Eyyubi istihbarat ağı bu baskından habersiz kalmış olacak ki

<sup>530</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 1949, 448; Ehrenkreutz 1955, 106; Şeşen 1987, 106-107; Lock 2006, 66.

<sup>531</sup> Willermus Tyrensis *Historia* II, 1949, 448.

<sup>532</sup> Lev 1999, 165.

Haçlı filosu hiçbir mukavemet ile karşılaşmadan *Tinnis*'e kadar ilerlemiş ve Mısırlı tüccarlara ait bir gemiyi ele geçirmiştir<sup>533</sup>.

Eyyubi Deniz Kuvvetleri 1181 yılında güçlü bir teşkilatlanmadan yeni çıkmıştı ve henüz ciddi bir savaş geçirmediği için oldukça kuvvetli durumdaydı. Dimyat limanında demirlemiş halde bekleyen 50 adet savaş gemisi bu baskının üzerine hızla *Tinnis*'e ilerlemiş ve Haçlı kuvvetlerini tazyik ederek rüzgârın da yardımı ile tüm Haçlı filosunu Dimyat'a kadar sürüklemiştir<sup>534</sup>. Baskın Kudüs Krallığı için tam bir fiyaskoyla sonuçlanmıştır. 2500 kişiden 1676 tanesi Eyyubi Deniz Kuvvetlerince esir edilmiş gerisi ise gerçekleşen çarpışma sırasında hayatını kaybetmiştir<sup>535</sup>. Eyyubi Deniz Kuvvetleri bu gemilerle mürettebatına el koymuş ve misilleme olarak Ağustos ayında Suriye sahillerine bu 10 geminin de dâhil olduğu bir filo göndermiştir<sup>536</sup>. Kudüs Krallığının bu hareketi Eyyubi- Kudüs Krallığı arasındaki anlaşmayı bozan hareket oldu. Nitekim Kudüs Krallığı barış zamanında arkadan vurmıştır<sup>537</sup>.

Bu baskın sonucu, 1176 ve 1177 yıllarında yapılan imar faaliyetlerine ek olarak Dimyat, *Tinnis* ve *Süveyş*'i kapsayan yeni bir imar çalışması başlatılmıştır. Bu yeni imar çalışmasının asıl amacı Mısır üzerine yapılabilecek herhangi bir deniz saldırısını daha kolay bertaraf edebilmektir<sup>538</sup>. Bu kapsamda Dimyat surları yeniden tahkim edilmiş buna ek olarak yaklaşık 2 km yeni sur inşası yapılmıştır, Dimyat'ın iki yakasında bulunan kulelere yeni bir zincir takılarak düşman gemileri için tedbir alınmıştır<sup>539</sup>. *Tinnis*'e yeni bir kale inşası yapılmış ve surları tahkim edilmiştir<sup>540</sup>. Muhtemelen *Süveyş*'e yapılacak olan kalenin çalışmaları daha önce başlamıştır. Öyle ki kaynaklar 1181 yılında *Süveyş* kalesinin yapımının tamamlandığını ifade

---

<sup>533</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 64; Makrîzî *el- hitat* b, II, 19, 32; 108; Ehrenkreutz 1955, 108; Şeşen 1987, 104; Lev 1999, 165; Cooper 2014, 217. Makrîzî Sulûk adlı eserinde olayın tarihini 1181 olarak verirken *Hitat*'ta 1179/1180 olarak vermektedir. Bu karışıklık bu iki olayın modern çalışmalarda müstakil iki baskın olarak değerlendirilmesine sebep olmuştur. Lakin baskın sırasındaki birçok unsurun benzerlik göstermesi, *Hitat*'ta bulunan bilginin başka hiçbir kaynaktan geçmiyor oluşu tarihsel süreçteki uyum bu iki olayın tek bir olay olduğunu düşünmemize sebebiyet vermiştir.

<sup>534</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 216; Makrîzî *es-sülûk*, 64.

<sup>535</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 216; Lev 1999, 165.

<sup>536</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 65; Ehrenkreutz 1955, 108. Ehrenkreutz bu misilleme saldırısının bir başarıya ulaşmadığını söyler. Buna sebep olarak ise kaynakların bu baskınların sonucundan bahsetmemesini gösterir. Bu sebep baskını başarısız göstermek için tek başına yetersizdir. Baskın başarılı ya da başarısız geçmiş olsun sonuçları hakkında net bir bilgi vermek imkânsızdır.

<sup>537</sup> Ehrenkreutz 1955, 108.

<sup>538</sup> Makrîzî *el- hitat* b II, 19, 33; Makrîzî *es-sülûk*, 64; Lev 1999, 165.

<sup>539</sup> Makrîzî *el- hitat* b II, 61, 19; Makrîzî *es-sülûk*, 65; Ehrenkreutz 1955, 108; Lev 1999, 165.

<sup>540</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 64; Ehrenkreutz 1955, 108; Lev 1999, 165.

eder<sup>541</sup>. Bu sırada Dîvânü'l Ustûl<sup>542</sup> kurulumunu tamamlamış olduğundan yapılan tüm harcamalar Dîvânü'l Ustûl'ün hazinesinden alınmıştır<sup>543</sup>.

1181 yılında göze çarpan bir diğer olay ise yine Kudüs Krallığının el- Ariş'deki Palmiye ormanlarına yaptığı yağma seferleridir. 1181 yılının neredeyse tamamında belli aralıklarla gerçekleşen bu seferler yaşam alanlarına zarar vermektense palmiye ağaçlarının kesilmesini ve toplanarak kendi topraklarına götürülmesini amaçlamaktaydı<sup>544</sup>. Her ne kadar Mısır tersanesinde kullanılan ağaçlardan biri palmiye olsa da<sup>545</sup> bu ağaç gemi yapımında kullanılmıyordu. Bununla birlikte gemi yapımında kullanılan ağaçlardan tasarruf etmek adına ahşap kullanımı gerektiren başka faaliyetlerde bu ağaçlar yerine palmiye kullanılmış olması muhtemeldir

1181 yılında *Tinnis* bölgesi için bir diğer tehlike ise Bedevi korsanlarıdır. Tinnis gölü üzerindeki gemilerle düzensizce saldırılar yapan Bedevilere karşı Eyyübî Deniz Kuvvetleri *harrakalar* göndermiştir. Her ne kadar teşkilâtsiz ve ekipmansız dağınık gruplar olsalar da ateşleme sistemine sahip *harrakaları* yok etmişler ve *Tinnis* gölü çevresinde bulunan Eyyübî Deniz Kuvvetlerini hayli zor duruma düşürmüşlerdir<sup>546</sup>. Kaynaklardan anlaşıldığı üzere Bedevi korsanları çok küçük enli kayık tipi araçlar kullanıyorlardı. Öyle ki kendilerine saldıran büyük gemilerden çok kolay kaçarak çalı ve sazlıkların arasına saklanabiliyorlardı<sup>547</sup>.

Eyyübî Deniz Kuvvetleri 1181 yılını Akdeniz'de kısmen de olsa sakin geçirmiş sayılır. Fakat aynı sene Yemen'in sadakatsiz yöneticilerine karşı Eyyübî Deniz Kuvvetleri ciddi bir operasyon düzenlemiş, bu kapsamda *Mısır Tersanesinde* gemi inşası yapılmış ve gerekli personel ve asker ile Yemen üzerine sevk edilmiştir<sup>548</sup>. Biz çalışmamızın kapsamını Akdeniz ile sınırlı tuttuğumuz için Yemen üzerine gerçekleştirilen bu seferin ayrıntıları farklı bir çalışmanın konusudur.

---

<sup>541</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 64.

<sup>542</sup> Ayrıntılı bilgi için çalışmamızın “Dîvânü'l Ustûl” başlığına müracaat ediniz.

<sup>543</sup> Kaynaklarda duvar, zincir ve kale masrafı hakkında bilgiler bulunsa da bunlar tutarlı ve makul görünmediğinden çalışmamızda bahsetme gereği duyulmamıştır.

<sup>544</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 66; Şeşen 1987, 104.

<sup>545</sup> Fahmy 1966, 37.

<sup>546</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 66; Lyons&Jackson 1997, 156; Lev 1999, 166.

<sup>547</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 66.

<sup>548</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 66-67; Ehrenkretz 1955, 108.

### 3.2.7. Eyyûbî Donanmasının 1182 Beyrut Kuşatması

*Beyrut*, eskiçağda Fenike'nin önemli bir liman kentiydi<sup>549</sup>. Ortaçağda Bizans hâkimiyetine giren kent Hz. Ömer döneminde *Ebu Ubeyde* kumandasındaki bir orduyla 635 senesinde İslâm topraklarına dâhil edildi<sup>550</sup>. Şehir 551 Temmuzunda geçirdiği bir deprem sebebiyle harap haldeydi<sup>551</sup>, İslâm döneminde şehir tekrardan imar edilmiş<sup>552</sup> ve eskisi gibi önemli bir liman kenti haline getirilmiştir. Emevî halifesi Muaviye döneminde *Beyrut*, İslâm donanmasının gemi üretim merkezi haline getirildi, şehrin nüfusu ise İran kolonilerinin yerleştirilmesiyle takviye edildi<sup>553</sup>. *İbn Havkal*, 10. Yüzyılda Beyrut'un *Dımaşk*'ın sahili olduğunu ve *Dımaşk* ordusunun savaş için burada toplandığını ifade etmektedir<sup>554</sup>.

1099 yılına gelindiğinde Suriye limanlarında Haçlı donanmaları görüldü. Kudüs'ü topraklarına katan Haçlı kuvvetleri 1110 senesinde Beyrut'u abluka altına aldı. Mısır donanması ablukayı yarmaya çalışsa da Pisa ve Ceneviz gemilerinin yardımıyla 13 Mayıs 1110 tarihinde Beyrut Haçlı topraklarına katıldı<sup>555</sup>. 1112 yılında kente Latin bir piskopos atandı ve *Hospitallier Şövalye Tarikatı* tarafından bir kilise inşa edildi<sup>556</sup>. Şehir kısa bir süre içerisinde Kudüs Haçlı Krallığının önemli bir limanı haline geldi.

1182 yılına gelindiğinde Beyrut, uzunca bir süredir Kudüs Haçlı Krallığı topraklarının parçasıydı. Limanı ile büyük stratejik önem arz eden kent, *Akkâ* ile beraber Kudüs Haçlı Krallığının denize açılan kapısı olma niteliği taşıyordu. *Beyrut*'un alınması Eyyûbî Deniz Kuvvetlerine birçok alanda fayda sağlayabilirdi. Beyrut, Haçlı sahil şeridini iki parçaya ayırıyordu. Bu coğrafi özelliği ile Eyyûbî donanmasının önemli bir üssü olabilirdi. Öyle ki mevcut durumda Suriye üzerine yapılan baskın ve çıkartmalarda en küçük bir ikmal için bile Mısır'dan uzun yolculuklar yapılması gerekiyordu. Takviye kuvvetlerinin gelmesi savaşın sonunu buluyordu, durum bu iken Mısır üzerinden Suriye limanlarına etkili saldırılar yapmak mümkün değildi. Eğer Beyrut, *Eyyûbî Deniz Kuvvetleri* için bir üs haline getirilebilir ve *Beyrut* merkezli bir filo oluşturulabilirse bu filo Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Suriye üzerindeki genişlemesini çok yönlü olarak destekleyecek ve düzenli olarak takviye edilerek tüm Suriye limanlarının Eyyûbî topraklarına geçmesini sağlayacaktı. Ayrıca *Beyrut* dağları demir

<sup>549</sup> Elisséeff 1986, 1137.

<sup>550</sup> Hell 1949, 587; Elisséeff 1986, 1137; Dursun 1992, 81.

<sup>551</sup> Elisséeff 1986, 1137.

<sup>552</sup> Dursun 1992, 81.

<sup>553</sup> Ya'kubî *Büldân*, 102; Hell 1949, 587; Elisséeff 1986, 1137; Dursun 1992 81.

<sup>554</sup> İbn Havkal *Sûretü'l Arz*, 153; Fahmy 1966,56.

<sup>555</sup> Elisséeff 1986, 1137; Öztürk 2012, 143-44.

<sup>556</sup> Elisséeff 1986, 1137.

madenleri bakımından zengin durumdaydı<sup>557</sup>. Donanmanın demir ihtiyacı için başta Pisa olmak üzere, İtalyan devletlerine bağımlı halde bulunan Eyyübî Deniz Kuvvetleri, Beyrut'ta bulunan demir madenlerine ulaşabilirse İtalyanlara karşı demir konusunda tam bağımsız hale gelemese de bu bağımlılık halini azaltma imkânı bulabilirdi. Tüm bu özellikler *Beyrut*'u denizcilik için muhteşem bir stratejiye sahip kılıyordu<sup>558</sup>.

Salâhaddîn 1182 senesinde kara ordusunun başında Lübnan üzerinden *Bekaa Vadisi* istikametine ilerledi<sup>559</sup> ve gönderdiği güvercin ile Mısır'dan çıkacak 40 gemilik bir filonun Beyrut üzerine ilerlemesi emrini verdi<sup>560</sup>. Ağustos ayında 30 ya da 40 gemiden oluşan bir filo<sup>561</sup> Mısır'dan yelken açarak Beyrut üzerine hareket etti<sup>562</sup>. Salâhaddîn'in esas stratejisi deniz ve kara kuvvetlerinin *Beyrut*'a eş zamanlı bir saldırı gerçekleştirebilmesiydi. Bu amaçla Salâhaddîn Lübnan'ın yüksek bölgelerine keşif birlikleri gönderdi. Onun amacı Mısır'dan çağırıldığı donanmayı yüksek bir mevkinden gözlemleyerek saldırıyı eş zamanlı yönetebilmek idi<sup>563</sup>. Savaş sadece Salâhaddîn'in başında bulunduğu kara kuvvetleri ve Mısır'dan gelen filo ile yürütülmemiştir. Eş zamanlı olarak Mısır üzerinden gelen *el-Melikü'l-Âdil*, komutasındaki Mısır kara kuvvetleri ile *Darum-Gazze* hattı üzerine akınlar düzenlemek için Suriye sınırından girmiştir<sup>564</sup>.

Kaynakların belirttiği kadarıyla yolda bir Haçlı gemisini de esir eden Mısır *Filosu* Ağustos'ta Beyrut önlerine demirleyerek ablukayı başlattı<sup>565</sup>. Her ne kadar Beyrut'ta Frankların hâkimiyeti zayıf olsa da<sup>566</sup> şehir iyi tahkim edilmiş durumdaydı<sup>567</sup>. Eş zamanlı bir saldırı koordine edilebilmesi için filo *Beyrut* önüne geldiğinde her şey hazır olmalıydı ama ordu henüz

<sup>557</sup> Mukaddesî *Ahsen*, 167.

<sup>558</sup> Ehrenkreutz 1955, 109; Ehrenkreutz 1972, 174.

<sup>559</sup> Hamilton 2000, 17; Barber 2012, 278.

<sup>560</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 382; Runciman 1992, II, 262; Smail 2005, 152.

<sup>561</sup> Eyyübî filosunun kaç gemiden oluştuğu konusunda kaynaklar arasında fikir birliği yoktur. Salâhaddîn'in ifadeleri filonun 40 gemiden oluştuğu bilgisini verirken Willermus Tyrensis Mısır filosunun 30 gemiden oluştuğunu söyler. Willermus Tyrensis *Historia*, II, 476; Şeşen 1987, 105; Rose 2002, 39; Lyons- Jackson 2006, 209.

<sup>562</sup> Archer 1902, 259; Ehrenkreutz 1955, 109; Şeşen 1987, 105; Barber 2012, 278.

<sup>563</sup> Lyons- Jackson 2006, 209.

<sup>564</sup> Lane-Poole 1906, 169; Hamilton 2000, 175; Lyons- Jackson 2006, 209; Azzam 2015, 197; Barber 2012, 278.

<sup>565</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 476; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 382; Şeşen 1987, 105.

<sup>566</sup> Hamilton 2000, 175.

<sup>567</sup> Lane-Poole 1906, 169; Runciman 1992, II, 262.

hazır değildi ve kara orduları orman üzerinden saldırdığı için *Beyrut*'a ulaşamadı<sup>568</sup> buna rağmen filo ablukaya başladı<sup>569</sup>. Fakat filonun gelişinden daha önce haberdar olan müdafiler bu abluka karşısında kentlerini savundu ve Mısır Filosu tam bir başarıya ulaşamadı, zira filo tam bir çıkartma yapamamış ve sadece Beyrut çevresine baskınlar yapabilmiştir<sup>570</sup>.

İlk ablukada istediğini elde edemeyen filo, ikinci kez saldırıya girişti, bu sefer kara orduları da *Beyrut*'u kuşatmaya başlamıştı<sup>571</sup>. Eyyûbî kuvvetleri surların altından şehre girebilmek için hızla lağım kazmaya başladılar, fakat şehrin Piskoposu ve Hâkimi tarafından yönetilen müdafî garnizon da karşı lağım çalışmalarına başladı<sup>572</sup>. Eyyûbî kuvvetleri şehri nefes almaksızın kuşatıyordu, buna karşılık müdafiler şehrin savunmasını sürdürüyordu. Hem deniz hem de karadan kuşatılan kentin tüm gıda kanalları kesilmiş haldeydi. Duvarların altında lağım kazma işlemi başarısızlıkla sonuçlanınca, Salâhaddîn'e şehre merdivenler yoluyla girmek teklif edildi. Savaş, Eyyûbî kuvvetlerinin beklediğinden çok daha çetin bir şekilde geçiyordu. Mısır filosu deniz üzerinden şehri güçlü bir ok yağmuruna tutmasına rağmen, direnç tam anlamıyla kırılmamıştı<sup>573</sup>. Salâhaddîn'in bu noktada en büyük eksiği, ne deniz ne de kara kuvvetlerinin yanında kuşatma teçhizatının bulunmayışı idi<sup>574</sup>. Zira kuvvetlere ait kuşatma kulesi ya da debabe bulunsaydı, ok yağmurundan sonra kuşatmanın kaderi değişebilirdi fakat şehir Eyyûbî deniz ve kara kuvvetlerinin güçlü tazyikine rağmen savunmayı sürdürdü.

Diğer taraftan Kudüs Haçlı Krallığı Mısır Filosunun *Beyrut* açıklarında görüldüğü andan beri şehri kurtarmanın yollarını arıyordu. Kral IV. Baldwin için durum oldukça kritikti, öyle ki *Beyrut*'un kaybı Haçlı Krallığının Suriye sahillerindeki fiili hâkimiyetinin sonu manasına geliyordu. *Beyrut*'un savunması için kralın elinde çok fazla seçenek yoktu. Şehrin tahkimatı ve şehirdeki müdafiler hâlihazırda ablukadan önce yerleştirilmişti fakat bu önlemler şehrin düşmesini engelleyemezdi. Bu şartlar altında Eyyûbî kuvvetleri er ya da geç *Beyrut*'a

<sup>568</sup> Ehrenkretz 1972, 174.

<sup>569</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 476

<sup>570</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,230; Willermus Tyrensis *Historia*, II, 476; Lane-Poole 1906, 169; Ehrenkretz 1955, 109

<sup>571</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* b, 57; Archer 1902, 259; Ehrenkretz 1955, 109; Hamilton 2000, 175; Lyons-Jackson 2006, 209.

<sup>572</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 476-478; Runciman 1992, II, 262; Hamilton 2000, 175; Lyons-Jackson 2006, 209; Venning 2015; 175.

<sup>573</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 477-478; Lane-Poole 1906, 169; Ehrenkretz 1955, 109; Lyons-Jackson 2006, 209; Azzam 2015, 198.

<sup>574</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 477; Lane-Poole 1906, 169; Lyons- Jackson 2006, 209; Barber 2012, 278.

girmeye muvaffak olacaktı. Kral IV. Baldwin ablukaya karşı dışarıdan savaşmalıydı fakat orduları ile hem *el-Melikü'l-Âdil* önderliğindeki Mısır ordusunun hem de Salâhaddîn'in kuvvetlerinin karşısına çıkabilecek gücü yoktu<sup>575</sup>. Bu noktada taktiksel davranmayı tercih eden Kral IV. Baldwin, *Sur* ve *Akkâ* kentlerine giderek bir deniz filosu hazırlamaya girişti<sup>576</sup>, öyle ki kara orduları karşısında Eyyübîlere karşı durması söz konusu bile olmayan Kudüs Haçlı Krallığının deniz ablukasını kırması için şansı vardı.

Kralın, Eyyübî Deniz Kuvvetlerine karşı koymak için *Akkâ* ve *Sur* limanlarında giriştiği çabalar hızlı sonuç verdi. Öyle ki bu iki kentin limanlarında hâlihazırda ticaret için demirlemiş olan *Pisa* gemileri bulunuyordu. Kral *Pisalılar* ile hemen anlaşma yoluna gitti, anlaşmaya göre *Pisalılara*, *Akkâ*'da önemli ticari imtiyazlar tanınmış ve Kudüs krallığında önemli ticari haklar ihdas edilmiş idi<sup>577</sup>. Elindeki az miktardaki gemiyi, *Pisalılardan* aldığı destek kuvvetleriyle birleştiren Kral, 7 gün içerisinde 33 gemiden oluşan bir filo kurmuştu<sup>578</sup>. *Sur* ve *Akkâ* limanlarından gelen gemilerden mürekkebe bu filo Eyyübî kuvvetlerinin üzerine hareke geçti ve yol almaya başladı<sup>579</sup>. Salâhaddîn yardım kuvvetlerinin geleceğini tahmin etmiş olacak ki kuvvetlerin gelmesini önlemek için bir müfrezeyle sahil yolunu tutmakla görevlendirmişti<sup>580</sup>.

Haçlı filosunun Beyrut ablukasını üzerine geldiğini öğrenen Salâhaddîn'in elinde imkân bulunmuyordu. Ablukayı sürdürdüğü takdirde bir süredir savaş halinde olan ve yeterli savaş deneyimi olmayan deniz kuvvetleri, daha yeni donatılmış olan ve denizcilik geleneğine sahip bir kuvvetle karşı karşıya gelecekti. İki tarafın da belirgin bir sayısal üstünlüğü yoktu. Fakat sonuç zafer bile olsa kaybın büyük olacağı kesindi ve hem kara hem de deniz kuvvetlerini geri çekti<sup>581</sup>. Böylelikle Salâhaddîn inatçı olmak yerine stratejik davranmayı tercih etti ve donanmasının böylesine bir karşılaşmaya hazır olmadığını da göstermiş oldu. Bu noktada *Carole Hillendbrand*'ın olay hakkındaki şu ifadeleri de dikkate değer görünmektedir ; “*Belki*

<sup>575</sup> Archer 1902, 259; Hamilton 2000, 175; Lyons- Jackson 2006, 209; Azzam 2015, 197.

<sup>576</sup> Ehrenkreutz 1955, 109.

<sup>577</sup> Hamilton 2000, 175-176; Phillips 2014, 155. Pisa, bu olaydan çok kısa bir zaman önce İstanbul üzerindeki tüm ticari haklarını kaybetmiş ve Akdeniz'de kendisine yeni bir ticari liman aramaktaydı, bu arayış Salâhaddîn'in Beyrut kuşatması ile Pisalılara büyük bir fırsat doğurdu. Konu hakkında ayrıntılı bilgi sahibi olmak için bk. Brand 1968.

<sup>578</sup> Tahminen bu filo tam teçhizatlı ve donanımlı bir gemi muhteviyatı taşımıyordu. Muhtemelen aciliyet içerisinde silahlandırılmış bir donanma idi.

<sup>579</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 477; Ehrenkreutz 1955, 109; Ehrenkreutz 1972, 174; Şeşen 1987, 105; Hamilton 2000, 175; Barber 2012, 278,418; Azzam 2015, 197.

<sup>580</sup> Lyons- Jackson 2006, 209.

<sup>581</sup> Willermus Tyrensis *Historia*, II, 477.

*de onları[Eyyûbî Kuvvetlerini] ürküten şey, Haçlıların neredeyse bir yüzyıl boyunca denizde tartışmasız üstünlüğe sahip olmasının yarattığı psikolojik baskıydı.*<sup>582</sup>”

Beyrut'un kazanılamamasının en büyük sebebi ilk atağın eş zamanlı bir şekilde yürütülememesidir<sup>583</sup>. Nitekim kara kuvvetleri henüz Beyrut ormanlarını aşamamışken deniz kuvvetleri kara kuvvetlerini beklememiş ve ablukayı başlatmıştır. Bu durum müdafilere şehri savunmak için konsantre olma imkânı vermiştir. Buna ek olarak kuşatmanın başarıya ulaşmamasının belki en büyük sebebi Eyyûbî kuvvetlerinin yanında hiç kuşatma teçhizatı bulunmamasıdır. Salâhaddîn'in bu kadar kritik bir kuşatma için hiç kuşatma teçhizatı getirmemesi akla kuşatmanın gerçekten şehri almak için mi yoksa gözdağı vermek amaçlı mı olduğu sorusunu getirmektedir. Fakat *M. C. Lyons* ve *D. E. P. Jackson*, Willermus Tyrensis'in savaş hakkındaki anlatımının bu savaşın bir gösteriden ibaret olmadığını kanıtlar nitelikte olduğunu ifade etmektedirler<sup>584</sup>. Biz yine de Willermus Tyrensis'in ifadelerinin bu savaşın gerçek bir kuşatma olduğunu kanıtlamak için yeterli görmüyoruz<sup>585</sup>. Öyle ki böylesine önemli bir kuşatmaya hiçbir savaş teçhizatı getirilmemesi Salâhaddîn'in amacının ne olduğunu sorgulamamıza sebebiyet vermektedir.

*Beyrut* kuşatması her ne kadar başarısız olmuş ve şehir ele geçirilememiş olsa da Eyyûbî kuvvetlerinin belirgin bir kaybı yoktu. Fakat Beyrut şehrinin ve Kudüs Krallığının şehri kaybetmemek adına verdikleri kayıplar kolay tamir edilebilecek cinsten değildi. Salâhaddîn şehri alamayarak prestij kaybetmiş olabilirdi, fakat bu prestij çok zaman kaybetmeden geri kazanılacaktı, ancak Kudüs Haçlı Krallığı'nın Beyrut'u elinde tutabilmek için verdiği kayıplar, onu yıkıma götüren darbelerden biri olmuştur.

### 3.2.8. Renaud de Châtillon'un Kızıldeniz Tazyiki

Eyyûbî Deniz Kuvvetleri, gerek faaliyetleri gerekse kurumsal yapısıyla sadece Akdeniz ile sınırlı kalmayan, filoları ve üsleriyle Kızıldeniz, Aden ve Yemen'i de faaliyet sahasına katan bir kurumdur. Biz çalışmamızı sınırlandırırken bu kuvvetlerin merkez üssü olan Akdeniz'deki faaliyetlerine ve kurumsal yapısına değinmeye gayret gösterdik. Lakin birtakım olayların anlatılması donanmanın içinde bulunduğu durumun anlaşılması için çok elzem olabilir. Bu kapsamda *Renaud de Châtillon*'un 1183 senesinde *Kızıldeniz* üzerine yaptığı baskın ve Eyyûbî

<sup>582</sup> Hillenbrand 2015, 595-596.

<sup>583</sup> Ehrenkreutz 1955, 109; Ehrenkreutz 1972, 174; Hillenbrand 2015, 595-596.

<sup>584</sup> Lyons- Jackson 2006, 209.

<sup>585</sup> Willermus Tyrensis, Sur kentinin piskoposu ve Kudüs Krallığının önde gelenlerindedir. Onun, şehrin Eyyûbî kuvvetlerince alınmamasının tasvirini, abartı unsurları katarak anlattığı ihtimali gözden kaçırılmamalıdır.



kuvvetlerinin bu baskın karşısında gösterdiği reaksiyon Eyyûbî deniz kuvvetlerinin Akdeniz'deki meşruiyetini ve politikasını da etkileyen önemli bir olaydır. Bu olaydan sonra sadece devletlerarası politika değişmemiş aynı zamanda *Hüsam ed- Din Lû'lû*'nun Eyyûbî Deniz Kuvvetlerindeki kariyeri parlamış, kendisi de Akdeniz'de ismi bilinen bir denizci haline gelmiştir. Tüm bu sebeplerden ötürü bizim çalışmamızın kapsamı Akdeniz ile sınırlı olmasına rağmen Kızıldeniz baskınını gerektiği ölçüde anlatmaya gayret gösterdik. Bu kısım yazılırken ayrıntıdan mümkün olduğunca kaçınılmış, sadece olayın doğru anlaşılabilmesine gayret gösterilmiştir<sup>586</sup>.

*Renaud de Châtillon* Haçlı tarihinde aşırılıkları ile ünlü olan bir karakterdir<sup>587</sup>. Giriştiği bu seferlerden biri de Kızıldeniz seferi olmuştur. Bu seferi gelişigüzel hazırlanmış bir çapulcu baskını olarak değerlendirmek yanlış olacaktır. *Renaud de Châtillon*'un Kızıldeniz tazyiki son derece planlı ve dengeli bir amaç çizgisinde oluşturulmuş, ticari, askeri ve dini hedefleri yok etmek üzerine kurulmuş bir saldırıdır<sup>588</sup>. Devrin Müslüman kaynakları, hem konu karşısındaki şaşkınlıkları hem de zaferlerinin meşruiyetini güçlendirmek için fazla abartılı ifadeler kursa da *Renaud*'un hamleleri oldukça taktikseldir.

*Renaud* planının ilk safhasında *Moab* ormanlarından kestiği ağaçlarla bir filo inşa etmiştir. *Lut Gölü*(Ölü Deniz) üzerinde yaptırdığı kadırgalarla taktik geliştirmiş ve tecrübe kazandıktan sonra uygun vakti beklemiştir<sup>589</sup>. Salâhaddîn'in Suriye'ye geçtiği haberi onun için doğru zamanın geldiğinin bir işaretiydi ve hemen Mısır ile Suriye arasındaki bağlantıyı keserek baskını için gerekli şartları oluşturdu<sup>590</sup>. *Renaud*'nun hazırladığı prefabrik gemiler hızla develer yardımıyla taşınarak Akabe körfezinde monte edildi<sup>591</sup>. Haçlı filosu Kızıldeniz baskınına hazırды.

Filo ilk olarak Eyle'yi zapt etti, ancak *Ile de Graye* adı verilen bir kale filoya karşı kendini savundu, filo tüm Kızıldeniz'e açılmak niyetinde olduğundan 2 gemiyi burada bıraktı

<sup>586</sup> Başlık boyunca çok fazla yer ismi sıklıkla geçmektedir. Biz karışıklığa mahal vermemek ve başlığın daha anlaşılabilir olması için bir harita hazırladık. Sürecin daha doğru anlaşılması için haritaya müracaat ediniz bk: Ek- 18.

<sup>587</sup> Onun hayatı ve faaliyetleri ile alakalı ayrıntılı bilgi için bk. Altan 2012, 1-30.

<sup>588</sup> Mallet 2008, 142.

<sup>589</sup> Runciman 1992, II, 366; Altan 2012 15.

<sup>590</sup> Ehrenkretz 1955, 109; Leiser 1977, 88; Runciman 1992, II, 366.

<sup>591</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *el- Berku's- Şâmî*, 7; Makrîzî *es-sülûk*, 70; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 389; Ömerî *Mesalik*, 68; İbn Cübeyr *Rihle*, 34; İbn Haldun *İber*, V, 305.

ve kalenin su ile bağlantısını keserek teslim zorladı<sup>592</sup>. Fakat kale mukavemet göstermeye devam etti. Filonun kalanı ise yanındaki yerli kılavuzlarla Afrika kıyıları boyunca ilerledi, yolda önüne çıkan küçük sahil şehirlerini yağmaladı, yaklaşık 16 Müslüman gemisini imha etti ve 2 tanesini de ele geçirdi<sup>593</sup>

Filo, küçük hedeflerini yok ettikten sonra antik dönemden itibaren bölgenin en önemli limanlarından biri olan<sup>594</sup> *Ayzab* limanı üzerine ilerledi. Limanda önemli ticaret gemileri bulunmaktaydı. Hepsini yaktılar ve el koydular. Kuvvetlerden biri karaya çıkartma yaparak Nil vadisi üzerinden gelen kervanlara saldırılar düzenledi. Saldırdıkları gemilerde ve kervanlarda kimseyi sağ bırakmadılar<sup>595</sup>. Haçlı filosu buradan *Hicaz* sahillerine geçerek önce Medine'nin limanı olarak kabul edilen *Yenbu*'yu yağmaladı ve orada bulunan gemileri yaktı, oradan *el-Râgıb*'i talan eden Haçlı filosu son olarak Mekke'nin limanı olarak anılan *el-Havra* sahillerine ulaştı<sup>596</sup>.

Eyyübîlerin politikasına göre, Kızıldeniz üzerinde devamlı savaş gemileri bulundurulmuyordu<sup>597</sup>. Bu sebepten ötürü *el-Melikü'l-Âdil* hızla *Hüsam ed-Din Lû'lû*'ye Haçlı filosunun yok edilmesi emrini verdi. O, İskenderiye ve Kahire'de hazır bulunan Akdeniz filolarına tabî gemilerden yeni bir filo hazırlattı. Gemileri parçalarına ayırttı ve gemiler tekrardan Kızıldeniz'de monte edilerek Haçlı filosu üzerine atıldı<sup>598</sup>. Eyyübî kuvvetlerinin ilk hedefi *Eyle* üzerinde *Ile de Graye*'yi kuşatan iki gemiden oluşan kuvveti yok etmek oldu. Burada *Ayzab* üzerine giden Eyyübî kuvvetleri oradan da Haçlı kuvvetlerini kovalamaya başlamış ve onları *Hicaz* sahillerine kadar takip etmiştir. Onları *el-Havra* yakınlarında yakalayıp tüm gemilerini imha etmiş ve sağ kalanları yakalamıştır<sup>599</sup>.

<sup>592</sup> Ebû Şâme *Kitâb er-Ravzateyn*, IV, 232; İbn Vâsıl *Müferric*, II, 130; İmâdüddin el-İsfahânî *el-Berku's-Şâmî*, 7; Makrîzî *es-sülûk*, 70; Ömerî *Mesalik*, 68; Ehrenkretz 1955, 109; Runciman 1992, II, 366; Altan 2012 15.

<sup>593</sup> Ehrenkretz 1955, 109; Runciman 1992, II, 366.

<sup>594</sup> Utku 2014, 126-127.

<sup>595</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 70; İbnü'l Esir *el-Kâmil* b, XI, 389; İbn Kesir *el-Bidâye*, XIII, 17; İbn Cübeyr *Rihle*, 34; Runciman 1992, II, 366; Barber 2012, 284.

<sup>596</sup> İmâdüddin el-İsfahânî *el-Berku's-Şâmî*, 9; İbnü'l Esir *el-Kâmil* b, XI, 389; Runciman 1992, II, 367; Dudu Kuşçu 2013, 90.

<sup>597</sup> Lev 1999, 171.

<sup>598</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 70; İbnü'l Esir *el-Kâmil* b, XI, 389; Ömerî *Mesalik*, 68.

<sup>599</sup> İbn Haldun *İber*, V, 305; Ömerî *Mesalik*, 68; Makrîzî *es-sülûk*, 70; İbnü'l Esir *el-Kâmil* b, XI, 389; Stevenson 1907, 228; Runciman 1992, II, 367; Holt 1997, 56; Mallet 2008, 143; Barber 2012, 284; Dudu Kuşçu 2013, 90.

Dönemin Müslüman tanıkları, biraz abartılı da olsa durumun vahametini çarpıcı cümlelerle anlatırlar. *Ebû Şâme, Sibt, İbn Vâsıl ve el- İsfahânî*, el Fadıl'ın mektubundan alıntıladıkları ortak metinde neredeyse aynı cümlelerle hedefin Mekke'yi yok etmek olduğunu ifade etmekte ve olayı Fil Vakası ile bağdaştırmaktadır<sup>600</sup>. Daha ileri dönem müerrihleri olan *Makrîzî ve İbn Haldun* ise bu olayı İslâm Tarihinde yaşanan en korku verici olaylardan biri olarak anlatmaktadır<sup>601</sup>. Kronik yazarlarının ifadeleri bu olayın vahametini görmek için çok önemlidir. İslâm'ın ilk yıllarından itibaren hiçbir düşman saldırısı Mekke'ye bu kadar yaklaşmamış ve kutsal toprakları böylesine tehdit etmemiştir<sup>602</sup>. Böylesine bir infial durumunun cezası da sert olmuştur. Zira yakalanan tüm Frank denizciler ve yardım eden bölgesel kılavuzlar af gösterilmeksizin idam edilmiştir<sup>603</sup>.

Haçlı filosunun Kızıldeniz üzerine yaptığı bu tazyik ve Eyyûbî kuvvetlerinin bu olay karşısında verdiği tepki bize Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Akdeniz politikası için de bazı fikirler verir. Öncelikle bu tarihten itibaren Haçlı-Eyyûbî mücadelesinde daha agresif bir dönem başlamış, Sultan ve Kral arasındaki nispeten naif ilişkilere rağmen fanatiklerin politikaya verdiği yön Akdeniz'de yaşanacak birçok savaşın habercisi olmuştur. Bunun yanı sıra *Hüsâm ed- Din Lû'lû*'nün denizcilikteki başarısı bu olay ile parlamış, bu tarihten sonra Kudüs'ün fethi ve Üçüncü Haçlı seferi gibi önemli olaylarda Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin komutası hep onda olmuştur.

### 3.2.9. Dimyat Filosunun 1183 Akdeniz Seyr-ü Seferi ve Hittîn Savaşına Kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetleri

Eyyûbî Deniz Kuvvetleri artık Doğu Akdeniz'in tek donanma gücü haline gelmiştir. Bu durum doğrudan Eyyûbî Kuvvetlerinin gücü ile bağlantılı olmaktan ziyade, Doğu Akdeniz'de deniz gücü bakımından kuvvetli başka bir güç olmamasıyla açıklanabilir. Kudüs Haçlı Krallığı teorik olarak denizci kralların torunları tarafından idare ediliyor dahi olsa pratikte aktif bir denizcilik çabası bulunmuyordu ve oldukça zayıf bir donanmaya sahip idi. Git gide kendi iç meseleleriyle çözülmeye başlayan Kudüs Krallığının donanmadan başka ilgilenecek öncelikli meseleleri vardı. Bizans bu dönemde kara sınırlarını koruma çabası içerisindeydi ve artık bir daha geri kazanmamak üzere Akdeniz Hâkimiyetini kaybetmişti. Selçuklu Sultanlığı ise henüz

<sup>600</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 232; İbn Vâsıl *Müferric*, II, 130; Leiser 1977, 91.

<sup>601</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 70; İbn Haldun *İber*, V, 305.

<sup>602</sup> Bu tipte bir saldırı bu tarihten sonra 1513 yılında Portekizliler tarafından gerçekleştirilmiştir; Leiser 1977, 87.

<sup>603</sup> İbn Cübeyr *Rihle*, 34; Makrîzî *es-sülûk*, 70; Runciman 1992, II, 367.

Akdeniz sahillerine inmemiş ve sahil emirliklerini tertip etmediğinden Eyyûbî kuvvetleri Doğu Akdeniz'in tek silahlı deniz gücüydü. Bu denge yeni bir Haçlı seferi ile çok yakında altüst olacaktı. Ama o zamana kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetleri *Bahr-ı Mütevevât*'ın<sup>604</sup> doğu sahillerinin hâkimi konumunda idi.

Bu sırada Salâhaddîn kara sınırlarını genişletirdi, Mısır, kardeşi *el-Melikü 'l-Âdil*'in yönetimi altındaydı, dolayısıyla Mısır donanması da onun komutası altındaydı ve politikalar onun yönetimi altında ilerlemekteydi. 10 Mayıs 1183 tarihinde Dimyat filosu iki parçaya ayrılarak bir Akdeniz Seyr-ü Seferi tertip edilir<sup>605</sup>. Filo bu sefer için iki kuvvete ayrılarak iki esas rotayı takip eder. Birinci kuvvet Şam yolu üzerinde, içinde 300'ü iyi zırhlanmış Haçlı şövalyelerinin bulunduğu<sup>606</sup> gerisi ise zengin tüccarlar ve personelden oluşan 375 kişilik bir *butsayı*<sup>607</sup> savaşıarak ele geçirir ve birinci kuvvetin seyr-ü seferi 9. gününde Dimyata dönmesiyle tamamlanır<sup>608</sup>.

Filonun ikiye ayrıldığı bilgisi sadece *İmad ed-Dîn*'de geçen tekil bir bilgidir<sup>609</sup>. Diğer kaynaklar Dimyat'tan çıkan filonun bahsettiğimiz butsayı ele geçirdikten sonra 9. gününde Dimyat limanına geri döndüğü kanısındadır<sup>610</sup>. Fakat *Ebû Şâme* çıkan filonun farklı bir gemiyi ele geçirdiği bilgisini aktarır. Bu bilgi *İmad ed-Dîn*'in filonun ikiye ayrıldığı bilgisini doğrulayabilir. Öyle ki *Ebû Şâme*'nin aktardığına göre filo önce adalara baskınlar ve tahribatlar düzenlemiş daha sonra ise içi ahşap kalaslarla dolu, 70 kişilik gemi inşaat ustalarının bulunduğu başka bir butsayı Akkâ yolunda ele geçirmiştir<sup>611</sup>. Burada bahsedilen kuvvetler farklı kuvvetlerdir, bu sebepten ötürü *İmad ed- Dîn*'in filoyu ikiye böldüğü bilgisi doğru olabilir. İkinci kuvvetin ele geçirdiği bu butsa muhtemelen *Akkâ*'ya yeni bir Haçlı filosu inşa etmek için ilerlemekteydi<sup>612</sup>.

<sup>604</sup> Eyyûbî Dönemi Arapça kaynakların Akdeniz için kullandığı ortak terimlerden biri.

<sup>605</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 139; İmâdüddin el- İsfahânî *el- Berku 'ş- Şâmî*, 12; Ehrenkretz 1955, 110.

<sup>606</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 139; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 393; Dudu Kuşçu 2013, 91.

<sup>607</sup> Bu gemi çeşidinin ayrıntılı özellikleri için çalışmamızın "Butsa" başlığına müracaat ediniz.

<sup>608</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *el- Berku 'ş- Şâmî*, 12; Makrîzî *es-sülûk*, 71; Lev 1999, 170.

<sup>609</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *el- Berku 'ş- Şâmî*, 12.

<sup>610</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 139; Makrîzî *es-sülûk*, 71; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 393.

<sup>611</sup> *Ebû Şâme Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 235; Ehrenkretz 1955, 110; Makrîzî *es-sülûk*, 77. Makrîzî Adalara baskın düzenleyen bir kuvvetin Akkâ'ya erzak, ahşap ve 70 kişi taşıyan bir geminin ele geçirildiği bilgisini verir ama bu iki filonun parçası olduğu bilgisini vermez, bu filonun amacının *Renaud*'un tazyikine karşı bir cezalandırma olarak değerlendirir.

<sup>612</sup> Bu durum Haçlıların denizcilik ve donanma kurumlarının varlığı için bir kanıt teşkil etmektedir. Öyle ki kaynaklarda "*Akkâ'daki Deniz Mahzenleri Komutanlığı*" ya da "*Akkâ'daki Limanlar Komutanlığı*" denilen

Bu olay Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin içerisinde bulunduğu durumu bir kez daha kanıtlamaktadır. 1183 yılında donanmanın toplam gemi sayısına dair bir bilgimiz bulunmuyor. Lakin bir sene önce sadece Beyrut seferi için 30 gemi kullanıldığı ve Dimyatta bulunan hazır filo iki kuvvet halinde ada baskınları ve zırlı şövalyelerin bulunduğu gemileri ele geçirebiliyorsa, Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin denizlerde en parlak olduğu dönemi yaşadığı rahatlıkla söylenebilir. Bu tarihten sonra seferler ve baskınlar hız kazanacak Suriye limanları hızla Eyyûbî sınırlarına dâhil olacaktır. Ama bu zafer döngüsü çok uzun sürmeyecektir.

Bu tarihten sonra *Hittîn* savaşına kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin faaliyetleri hakkında kaynakların aktardığı bilgiler oldukça sınırlıdır. Bu süre zarfında ya denizlerde bir sükûn dönemi hâkim olmuş, ya da yaşanan olaylar müerrihlerin yazma önceliğine hitap etmemiştir.

19 Mayıs 1184 tarihinde bir Eyyûbî filosu demir almıştır. Demir alan bu filo 31 savaş gemisi ve sayısı belirsiz hafif gemiden oluşmaktadır<sup>613</sup>. Yola çıkan bu filonun akıbeti hakkında hiçbir bilgimiz yoktur. Fakat bu bilgi sadece *Makrîzî*'nin *es-Sulûk fi ma'rifeti düveli'l mülûk* adlı eserinde geçen ve başka hiçbir kaynakta zikredilmeyen bir bilgidir. Burada karşımıza iki ihtimal çıkıyor. Ya *Makrîzî* bu dönemin canlı tanığı olmadığı için olayları karıştırmaktadır ve böyle bir olay yaşanmamıştır. Ya da olayın sonucu mağlubiyetle bittiği için dönemin kaynakları bu olay karşısında sessiz kalmaktadır. Tüm bu ihtimal ve sebeplerden ötürü biz bu olayın gerçekliğini zayıf olarak nitelendirmekteyiz<sup>614</sup>.

---

kurum muhtemelen bir tersaneye sahipti ve bu malzeme bu tersanelere gidiyordu. Sarnowsky 2008, 49; Barber 2010, 191.

<sup>613</sup> *Makrîzî es-sülûk*, 77.

<sup>614</sup> *Hittîn*'e kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetleri ile bağdaştırılan bir diğer olay ise Ehrenkreutz'un 8 Haziran 1185 tarihinde İskenderiye'de yaşanan bir ayaklanma sırasında Eyyûbî denizcilerinin bir Haçlı gemisini istila ettiği iddiasıdır. Ehrenkreutz 1955, 110. Bu iddianın tek dayanağı *Makrîzî*'nin *es-Sulûk fi ma'rifet düvel el-mülûk* adlı eseridir. Fakat *Makrîzî*'nin eserinde ne Eyyûbî Denizcilerinden ne de Haçlı gemisinden söz edilmektedir. *Makrîzî*'nin verdiği bilgiye göre bir deprem günü çıkan isyanda, isyancıların bir Rum gemisini yağmaladığı bilgisi bulunur. Sonuç olarak Rum gemisini yağmalayan isyancılar cezalandırılmıştır. *Makrîzî es-sülûk*, 79. Bahsedilen gemi muhtemel olarak bir ticaret gemisi olduğundan biz bu olayı çalışmamızın metnine alma gereği duymadık.

### 3.2.10. Hittîn Savaşından Sûr Kuşatmasına Kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetleri

Biz burada başlıkları olaylara göre tasnif ederken *Hittîn*'i bir dönüm noktası olarak seçtiğimizden başlıkta da *Hittîn* öncesi ve sonrası ayırımına gittik. Burada böyle bir ayırma gitmiş olmamızın sebebi *Hittîn* savaşını denizcilik ile alakalandırmamız değildir. Burada *Hittîn*'i dönüm noktası olarak görmemizin sebebi, bu savaştan sonra Eyyûbî kuvvetlerinin tüm Suriye limanlarına tek tek saldırmış ve büyük bir kısmını ele geçirmeyi başarmış olmasıdır. Bu tarihe kadar birbirinden kopuk hareket eden ve tam anlamıyla koordine içerisinde operasyonlar yürütemeyen Eyyûbî kuvvetleri, bu tarihten sonra koordine içerisinde gerektiğinde gemilerle, gerektiğinde ise Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin diğer unsurlarıyla hızlı bir fetih dönemine girmiştir.

Kudüs- Eyyûbî ilişkileri git gide daha agresif bir hal alıyordu. Kıvılcım 1187 yılında *Hittîn* ile parladı. Haçlılar birinci Haçlı seferleriyle geldiklerinden beri İslâm orduları karşısında ilk kez böylesine büyük bir hezimete uğramıştı. *Hittîn*'de Haçlı ordusu kolay toparlanamayacak şekilde hasar görmüştü. *Hittîn*'de başlayan bu başarı, Suriye'nin tüm önemli kent ve kalelerinin alınmasıyla devam etti<sup>615</sup>.

Salâhaddîn, *Hittîn*'deki zaferinden sonra yönünü sahil şeridine çevirdi. Bu şeridin hızla Haçlılardan alınması hayati önem taşıyordu. *Hüsâm ed- Din Lü'lû'* komutasındaki 15 gemilik bir Eyyûbî filosu bu fetih sırasında oluşabilecek bir engelde hızlı müdahale etmek için Kahire'den İskenderiye'ye sevk edildi. Amaç, sorun çıktığı ya da kuşatma aksadığı an hızla gelerek deniz desteğini sağlamaktı<sup>616</sup>. Salâhaddîn'in sahil şeridindeki ilk durağı *Akkâ* oldu. *Akkâ* kentine önce şehri teslim etmelerini önerdi, lakin şehir direneceğini ilan edince şehir üzerine saldırıldı. Saldırıları dayanamayan *Akkâ*, canlarının ve mallarının bağışlanması şartıyla şehri Eyyûbî kuvvetlerine teslim etti. Şehir 9 Temmuz 1187 yılında Müslüman idaresine geçti<sup>617</sup>. Suriye'nin Kostantinopolisi olarak anılan<sup>618</sup>, bölgenin en önemli deniz merkezi tek bir

<sup>615</sup> Biz çalışmamızda denizcilikle bağlantılı olduğu için sadece sahil şeridindeki kentlerin ele geçirilişini kronolojik olarak kısaca anlattık, Suriye'de gerçekleştirilen fetih hareketini eksiksiz incelemek için bk: Şeşen 1987, 112– 122; Runciman 1992, II, 367-396; Dudu Kuşçu 2013, 105- 121.

<sup>616</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 82.

<sup>617</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 201; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 304; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 127; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 33; Makrîzî *es-sülûk*, 83; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 425; Şeşen 1987, 112- 113; Dudu Kuşçu 2013, 107.

<sup>618</sup> Ehrenkretz 1955, 110.

gemi kullanılmasına ihtiyaç dahi kalmadan Eyyûbî kuvvetlerine geçmişti. Bu tarihten itibaren *Akkâ* hızla Eyyûbî deniz kuvvetleri için bir filo merkezi haline getirildi<sup>619</sup>.

*Akkâ* Müslüman kuvvetlerinin eline geçtikten sonra Eyyûbî kuvvetlerinin ikinci durağı *Yafa* oldu. Bölgenin önemli bir liman kenti olan *Yafa* askeri bir operasyonun sonucu kara ordusunun gayretleriyle ele geçirildi. Sahil şeridindeki bir sonraki durak ise *Sayda* oldu, *Sayda* kenti 19 Temmuz 1187 tarihinde Müslüman idaresine geçti, *Sayda*'nın ele geçirildiği gün harekete geçen Eyyûbî kara kuvvetleri hızla *Beyrut* üzerine ilerlediler. *Beyrut* denizcilik açısından bölgede *Akkâ*'dan sonra geliyordu. *Beyrut* müdafileri, şehrin müstahkemliğine güvenerek şehri teslim etmedi ve savunmaya başladı. Lakin şehrin Eyyûbî kuvvetlerine dayanma gücü yoktu, 8 gün süren kuşatmanın ardından Eyyûbî kuvvetleri kolaylıkla şehre girdiler. Böylece 6 Ağustos 1187 tarihinde *Beyrut* da Müslüman idaresine girmiş oldu. Suriye sahilinde *Beyrut*'dan sonraki istikamet ise *Cübeyl* idi, *Cübeyl* kenti Eyyûbî idaresine girmesiyle Suriye sahillerinin fethinin ilk aşaması tek bir gemi bile kullanılmadan tamamlanmış oluyordu<sup>620</sup>.

Bu noktada Eyyûbî kuvvetleri büyük bir strateji hatasına gitmiştir. Bu strateji hatası dönemin kaynaklarından, modern kaynaklara kadar vurgulanır. Bu hata Suriye'nin fethinin tamamlanmasını engelleyen ve en önemlisi 3. Haçlı seferine kolaylık sağlayan bir strateji hatası olmuştur. Salâhaddîn yukarıda bahsettiğimiz birinci aşamayı bitirdiğinde önünde iki seçenek bulunuyordu. Ya gücünün zirvesindeyken *Sûr* kentine girecekti – ki *Sûr*'un müstahkem bir kent olduğunu biliyordu – ya da Kudüs'e girecekti. Bahsettiğimiz sırada *Sur* kenti boştu ve kenti muhafaza edip yoluna çıkacak neredeyse kimse bulunmuyordu, yine de Salâhaddîn şehrin coğrafi konumunun onu ve ordusunu zorlayacağını biliyordu<sup>621</sup>. Aynı zamanda ikinci bir etmende üzerindeki baskıydı. Kudüs'ün fethi tüm Müslüman kamuoyunca arzu ediliyordu, Salâhaddîn'in üzerinde Kudüs'ün fethi için büyük bir baskı vardı. Bu baskıyı bir an önce aşması gerektiğinin farkındaydı. Suriye kıyı şeridinde hala fethedilmesi gereken 470 kilometrelik bir

<sup>619</sup> *Akkâ*'nın Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin filo merkezi haline getirildiği doğrudan kaynakların verdiği bir bilgi olarak karşımıza çıkmaz. Lakin aşağıda ayrıntılı olarak değineceğimiz *Sur* kuşatması sırasında kullanılan filonun Mısır'dan değil, *Akkâ*'dan gelmesi bu fikrimize bir dayanaktır. *Akkâ*'da bir filo bulundurmak Eyyûbî Deniz Kuvvetlerine önemli bir hareket kabiliyeti sağlayabilecek önemli bir hamledir. Muhtemelen *Akkâ* üçüncü Haçlı seferlerinin sonucu Eyyûbîlerin elinden çıkana kadar Eyyûbî Deniz Kuvvetleri için bir filo üssü olmuştur. Ehrenkreutz 1955, 110.

<sup>620</sup> Anonim, *Chroniques*, 64; Anonim *Annali Genovesi*; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 304; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 39-44; Makrîzî *es-sülûk*, 83-84; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 426-428; Atiya 1962, 80; Şeşen 1987, 112-113; Aşur 1996, 64-65; Dudu Kuşçu 2013, 108-109.

<sup>621</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 428-429.

alan vardı<sup>622</sup> Salâhaddîn yine de yönünü Kudüs'e döndü. Bu noktada Salâhaddîn hakkında ünlü bir biyografi yazmış olan *Abul Rahman Azzam*'ın şu ifadeleri Salâhaddîn'in içerisinde bulunduğu durumu anlamak için idealdir;

“Kudüs'e doğru dönmek simgeseldi. Sûr düşmüş olsaydı, hiç şüphesiz, Selahaddin kuvvetlerini üstüne sürmüş olsaydı düşmüş olacaktı, o zaman Avrupa Haçlıları Üçüncü Haçlı Seferi'ni başlatacakları bölgede bir tutunma noktası elde etmek için mücadele edecekti. Stratejik bir hataydı, çünkü Selahaddin en amansız düşmanı Richard'ın hiçbir güçlkle karşılaşmadan giriş yapacağı bir kapıyı kapatmadan bırakmıştı. Asker kafası Sûr dese de, dindar yüreği Kudüs diye fısıldıyordu.”<sup>623</sup>

Bu strateji hatası Eyyübî Deniz Kuvvetleri için de kötü sonuçlar doğurmuştur. Sûr'un elde edilememesi Suriye sahillerinin Eyyübî Deniz Kuvvetlerince hâkim olunamamasına sebep olmuş ve Azzam'ın da bahsettiği gibi üçüncü Haçlı seferleri henüz başlamadan bir üsse sahip olmuştu. Öyle ki ileride de bahsedileceği üzere üçüncü Haçlı seferi Eyyübî Donanması için yıkımla sonuçlanmıştır.

Salâhaddîn yüzünü Kudüs'e çevirdikten sonra Kudüs'ün fethini şansa bırakamazdı. Kudüs fethi sırasında yaşanabilecek olumsuzlukların önüne geçmek için ilk olarak İskenderiye'de hâlihazırda beklemekte olan *Hüsam ed- Din Lû'lû* kumandasındaki filoyu *Askalan* önlerine çağırdı. Kudüs'ten önce Kudüs'ün limanı konumundaki *Askalan*'ı Haçlı kuvvetlerinden temizlemeliydi. Mısır'da bulunan *el-Melikü'l-Âdil* kumandasındaki kara ordusu *Akkâ*'nın fethinden sonra Suriye'ye doğru yola çıkmıştı<sup>624</sup>. Salâhaddîn ve kuvvetleri, *el-Melikü'l-Âdil*'in kuvvetleriyle birleştikten sonra 23 Ağustos 1187 tarihinde karargâhını kurdu. Salâhaddîn ordusunu yormak istemiyordu. Suriye'nin büyük bir kısmını ya savaşmadan yada çok az efor sarf ederek almıştı. *Askalan*'ı da kuvvet kullanmadan Müslüman idaresine almak kuvvetlerin Kudüs fethi için yorulmasını engelleyecekti. Bu sebeple şehri kuşatmaya elinde esir durumda bulunan Kudüs Haçlı Kralı *Guy de Lusignan*'ı ve Templier Şövalye Tarikatı reisi *Gérard*'ı da getirdi. Gérard ve Guy şehri teslim etmeye çalışsalar da başarılı olamadılar. Böylelikle kuşatma başlamış oldu. Kuşatmanın 13. günü *Hüsam ed- Din Lû'lû* kumandasındaki

<sup>622</sup> Hillenbrand 2015, 191.

<sup>623</sup> Azzam 2015, 240-241.

<sup>624</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 426.



filoda kuşatmaya katıldı. Filonun *Askalan*'a ulaşmasından bir gün sonra 5 Eylül 1187 tarihinde *Askalan* düştü ve Müslüman idaresine girdi<sup>625</sup>.

Artık hedef Kudüs'tü. Salâhaddîn *Hüsâm ed- Din Lû'lu'*ye filoyla beraber denizden gelebilecek her türlü kuvvetin engellenmesini emretti. Eyyûbî filosu açıkta bekleyerek Kudüs üzerine gelme ihtimali olan her türlü yolcu ve savaş gemisine el koyuyor Kudüs fethini sekteye uğratabilecek her ihtimali açık denizde yok ediyordu<sup>626</sup>. Artık Salâhaddîn 'in Kudüs yolu açıktı. Onu engelleyebilecek bütün düşmanların önünü çoktan kesmişti. Kudüs çok uzun sürmeyen bir kuşatmadan sonra *Balian de İbelin*'in şehri teslimi sonucu 2 Ekim 1187 günü Müslüman idaresine geçti.

Suriye sahillerinde gerçekleştirilen bu operasyon sırasında deniz kuvvetleri minimum seviyede kullanılmıştı ama Suriye limanlarında kurulan hâkimiyet Eyyûbî donanmasına yeni hareket alanları sağlıyordu. Zira bu tarihe kadar Eyyûbî filoları Mısır merkezli limanlara demirliyordu. Bu durum doğal olarak Suriye üzerinde gerçekleştirilecek seferlerde hareket kabiliyetini düşürüyor ve zamanlama sorunlarına sebep oluyordu. Fakat bu tarihten sonra Akkâ ve Beyrut limanları Eyyûbî filolarının yeni merkezleri olmuş ve bu bölgelerde küçükte olsa filolar ihdas edilmiştir<sup>627</sup>.

Hittîn savaşıyla başlayan ve Eyyûbî Kuvvetlerinin, Kudüs'ü ele geçirmesiyle sona eren süreç Suriye sahillerinin çok büyük bir bölümünün Eyyûbî kuvvetlerine geçmesiyle sonuçlanmıştır. Tahminen *Akkâ* veya yakınlarında bir adet tersane bulunmaktaydı. Ayrıca bu noktalar Doğu Akdeniz'de güç sahibi olmak için kritik noktalardı. Doğu Akdeniz'in en kritik denizcilik üslerinin büyük bir kısmı artık Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin elindeydi. Eyyûbîler bu hâkimiyeti neredeyse tek bir gemi kullanmadan gerçekleştirmişti. Ama *Sûr* hala direnmeye devam ediyordu. *Sûr*'a hâkim olmadan kazanılan her türlü galibiyet yarım bir galibiyet idi. Öyle ki Salâhaddîn *Sûr*'u alabilecek durumdayken ona arkasını dönmüştü, ama *Sûr*'u önüne aldığı anda artık *Sûr* kentini koruyan birçok etmen ile karşılaşacaktı.

<sup>625</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 209; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 129; Anonim, *Chroniques*,64- 65; Makrîzî *es-sülûk*, 84; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 430-431; Abû'l- Farac *Mahktebhanuth*, 444; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 304; Şeşen 1987, 113-114; Lamb 1931, 76; Dudu Kuşçu 2013, 109-110.

<sup>626</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 431; Dudu Kuşçu 2013, 110.

<sup>627</sup> Suriye fethinden sonra Eyyûbî DenizKuvvetlerinin filo merkezleri haritası için bk. Ek- 6.

### 3.2.11. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin 1187 Sûr Muharasası

Sûr kenti, Dünya Kuşatma Tarihinde özel bir yere sahiptir. Onu bu kadar özel kılan unsurlar dönemin şartlarına göre farklılık gösterse de, her daim bulunduğu çevrenin dikkatini çekmiştir. Sûr kenti Lübnan'ın güney kısmında yer alır ve 15 hektarlık bir alanı kapsar<sup>628</sup>. Kent, antik dönemden itibaren Akdeniz ticareti için büyük önem arz etmiştir. Sûr, antik dönemlerde, Suriye sahillerine çok yakın bir ada iken<sup>629</sup> önce bir mendirek yardımıyla kara ile birleşmiş, daha sonraki yüzyıllarda bu birleşme noktası kalınlaştırılarak bir burun görünümünü almıştır<sup>630</sup>. Sûr, Fenike döneminin tersanelerinden birini ihtiva etmekteydi ve Fenike ticaretinin merkez noktalarından biriydi<sup>631</sup>.

Antikçağın ünlü fatihi Büyük İskender, Suriye limanlarını bir bir ele geçirirken önüne çıkan en büyük engel Sûr kenti olmuştur. İskender şehri alabilmek için kara ile arasına bir mendirek inşası emretse de şehrin güçlü mukavemeti karşısında bu inşaat oldukça zorlu geçmiş, Sûr donanmasının da savunma savaşına dâhil olmasıyla Büyük İskender'in orduları büyük bir sıkıntıya düşmüştür. İskender kuşatmayı durdurma kararı alacağı sırada son bir tazyik göstererek şehrin surlarını aşmış ve Sûr kentini ele geçirmiştir<sup>632</sup>. Böylelikle Sûr şehri İskender'i böylesine zorlayan ender şehirlerden biri olarak dünya kuşatma tarihinde tanınır bir yere sahip olmuştur<sup>633</sup>.

Sûr Kentinde ilk Müslüman hâkimiyeti, kentin Hz. Ömer döneminde barış yoluyla ele geçirilmesi sonucunda sağlandı. Muâviye'nin İslâm Denizciliğini kurumsallaştırma çabaları sırasında ise Sûr'da bulunan eski bir tersane çalışır hale getirildi ve hatta bu tersanede yapılan gemiler ilk Kıbrıs seferinde kullanıldı. İlerleyen yıllarda Akkâ tersanesi İslâm Donanmasının Suriye filolarının üretim merkezi olmasına rağmen Emevî halifesi Hişâm b. Albümelik zamanında Suriye limanının merkez tersanesi Akkâ'dan Sûr kentine taşındı<sup>634</sup>. Sûr, tersane merkezi olmasının yanı sıra aynı zamanda bulunduğu konum itibarıyla Suriye üzerinde önemli

<sup>628</sup> Kent, Doğu Akdeniz limanları arasındaki en büyük arkeolojik sit alanıdır ve UNESCO tarafından 1984 yılından beri dünya mirası olarak kabul edilir. Lavergne 1997, 883; Altan 2009, 535.

<sup>629</sup> Sûr kentinin ada hali için bk. Ek. 19.

<sup>630</sup> Sûr kentinin günümüzdeki görünümü için bk. Ek. 20.

<sup>631</sup> Smith 2012, 96- 98; Puckett 2012, 119.

<sup>632</sup> Arrianos *Anabasis*, 105-116; Bosworth 2005, 88-90.

<sup>633</sup> Napolyon bir konuşmasında büyük İskender'in Sûr kuşatmasını 7 ayda tamamlamasını eleştirenlere şöyle bir cevap vermiştir “*Bu kralı Sûr kuşatmasına yedi ay harcadığı için suçlayan kimse savaş hakkında hiçbir şey bilmez. Ben olsaydım, gerekli olsa orada yedi yıl kalırdım.*” Lyons- Jackson 2006, 343-344.

<sup>634</sup> Belâzurî *Fütûh*, 138- 139; Lavergne 1997, 883; Altan 2009, 535-536; Christides 2015, 525.

bir menzildi. Öyle ki İslâm coğrafyacılığı tarafından, Aynü't- Temir'den Busrâ'ya giden yolun duraklarının arasında zikredilir ve Şam merkezine bağlı meşhur bir liman olarak görülür<sup>635</sup>.

İlerleyen süreçte Sûr kenti, Tulunî, İhşîdî ve Fâtîmî hâkimiyetlerine girdi. 998 yılında bir Müslüman denizcisi, Fâtîmîlere karşı ayaklanarak Sûr'da bağımsızlığını ilan etti ve kendi parasını bastırdı. Fakat hâkimiyeti kısa sürdü ve Fâtîmîler tarafından şehir tekrar ele geçirildi<sup>636</sup>. 1047 yılında şehri ziyaret eden Nâsır-ı Hüsrev şehrin gerek büyüklüğü gerekse zenginliği hakkında teferruatlı bilgi verir. Onun şu ifadeleri şehrin zenginliğini gözler önüne serer; “Beş, altı katlı kervansarayları ve birçok fiskiyeleri vardı. Çarşıları, pazarları güzel, nimetleri bol bir şehirdi. Bu Sûr şehri, Şam kıyılarındaki şehirler içinde malı ve zenginliği ile tanınmıştı.<sup>637</sup>” Buna ek olarak şehrin ne kadar müstahkem olduğu konusunda İslâm Coğrafyacısı Mukaddesi şunları aktarır; “Sûr kenti denizden tamamen tahkim edildi. Ona girmek için sadece bir kapı bulunur... Şehrin diğer yönleri deniz yönünde yükselen 3 büyük duvar tarafından çevrelenir. Gemiler her akşam limana girer ve zincir çekilir...<sup>638</sup>”

Şehrin böylesine müstahkem oluşu, Haçlı hâkimiyetine girmesini de oldukça geciktirdi. Zira Sûr ilk kez 1107-1108 yılında Haçlılar tarafından kuşatılmasına rağmen ele geçirilememiştir<sup>639</sup>. Sonraki dönemlerde belli aralıklarla saldırılar düzenlenmiş ve şehrin Haçlı hâkimiyetine girmesi 7 Temmuz 1124 yılında şehrin teslim edilmesi sonucu gerçekleşmiştir<sup>640</sup>.

Sûr Haçlı hâkimiyeti altındaki döneminde, Kudüs krallığının ehemmiyet verdiği kentlerin başında gelirdi. Kentin ekonomik gelirinin yanı sıra stratejik öneminin de farkında olan Kudüs krallığı kentteki hâkimiyetine her daim önem gösterdi. Bu durum Suriye liman kentleri birer birer düşerken de devam etti. Zira yeni bir Haçlı seferi tesis edebilmek için en kolay yol deniz yoluymuştu. Avrupa Hristiyanları kara üzerinden topyekûn yeni bir kara harekâtına girişemezdi. Fakat Suriye sahillerinde sahip olabilecekleri en küçük toprak parçası yeni bir Haçlı seferinin kapısı olabilirdi. Sûr kenti en zayıf olduğu anda yukarıda da bahsettiğimiz üzere Salâhaddîn'in bir seçim yapması gerekiyordu. O Kudüs kentinin fethini, Sûr kentine tercih ederek stratejik bir hata yaptı. Öyle ki Kudüs'ün fethi sırasında Sûr, ünlü Haçlı komutanı Conrad'ın yönetiminde yeniden tahkim edilmiştir. Bir dizi güvenlik önleminde sonra kent

<sup>635</sup> Kazvîni *Asâr*; 217; Anonim *Hududü'l Âlem*, 109; İbn Hurdazbih *Memâlik*, 85.

<sup>636</sup> Honigmann 1970, 43; Altan 2009, 536.

<sup>637</sup> Nâsır-ı Hüsrev *Sefernâme*, 22.

<sup>638</sup> Mukaddesî *Ahsen*, 150.

<sup>639</sup> İbn Kalânîsî *Zeyl*, 29- 30.

<sup>640</sup> Albertus Aquensis *Historia*, 827,849; İbn Kalânîsî *Zeyl*, 89- 90; Altan 2009, 536.

hâlihazırda coğrafi olarak sahip olduğu müstahkem konumunu çok daha üstün bir hale taşımıştır.

Salâhaddîn, Sûr kentinin fethini erteledikten sonra *Conrad de Montferrat*, karıştığı bir cinayet sonucu barınamadığı İstanbul'dan ayrılarak Sûr kentine vardı. Sıranın Sûr'a geleceğinin farkında olan Conrad şehirde biz dizi tahkimat yaptıktan sonra *Alman, Pisalı, Fransız, Cenovalı* ve *Venediklilerden*<sup>641</sup> yardıma gelen şövalyeler müdafî kuvvetlerini oluşturur<sup>642</sup>. Sûr hâlihazırda Suriye'nin diğer kentlerinin fetihlerinden sonra kentlerini terk etmiş çok sayıda Frank'ın yeni ikametgâhı olmuştu. Bu yüzden şehri savunacak nefer sayısı hayli fazlaydı. Suriye'nin tüm mülteci konumuna düşmüş ünlü Haçlı komutanları Sûr müdafaasının parçası haline gelmişti<sup>643</sup>. Zira 1187 felaketini takip eden dönemde tüm Franklar sahile sığınmış ve ona güvenmişti<sup>644</sup>. Willermus Tyrensis'nin Eski Fransızca Zeyline göre; Konrad şehre geldiğinde şehrin hâkimi *Reynauld de Sidon*'dur ve o Salâhaddîn ile anlaşmış durumda olduğundan şehri ona teslim edecektir. Fakat Conrad onu bu niyetinden dolayı şehirden kovmuştur. Hatta yine bu zeyle göre şehirdeki tahkimat, yardımlar ve Conrad'ın başa geçmesi oldukça gizli yürütülmüştür. Salâhaddîn kente, Renauld de Sidon'un teslim edeceğini sanarak gelmiştir<sup>645</sup>.

Salâhaddîn'in Sûr üzerine yola çıktığı haberinin gelmesiyle Sûr müdafaası için çalışmalar arttırıldı. Bu sırada kent ve anakara arasındaki ince bağlantının girişine derin bir hendek kazılmış, surlara mancınık ve arbaletçiler<sup>646</sup> yerleştirilmiştir<sup>647</sup>. 30 Ekim 1187 tarihinde Kudüs'ten ayrılan Salâhaddîn 12 Kasım'da Sûr önlerine gelmişti<sup>648</sup>. Sûr kentinin başarılı bir şekilde savunmaya hazır edildiğini ve şehrin savunmasını Conrad'ın üstlendiğini öğrenen Salâhaddîn kuşatmaya başlamadan önce şehrin kendisine teslim edilmesi için bir teklifte bulundu. Zira Conrad'ın babası Salâhaddîn'in elinde esir konumdaydı. Anlaşma için Conrad'ın babasını Sûr önlerine getirten Salâhaddîn, şehrin teslim edilmesi sonucunda babasının

<sup>641</sup> Ne büyüklükte kuvvetlerin yardıma geldiği konusunda bilgimiz azdır. Sadece Pisalıların çok iyi donanmış 3 gemilik bir kuvvet gönderdiği bilgisi mevcuttur. Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*, 51,53.

<sup>642</sup> Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*,51-53; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 307; Makrîzî *es-sülûk*, 85; Ehrenkreutz 1955, 110; Şeşen 1987, 113; Runchiman 1992, 395; Cobb 2012, 43.

<sup>643</sup> Ehrenkreutz 1955, 110; Runciman 1992, 394-395.

<sup>644</sup> Abû'l- Farac *Mahktebhanuth*, 443; Cobb 2014, 6.

<sup>645</sup> Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*, 51,53.

<sup>646</sup> Bazı durumlarda mancınık kadar büyük olabilen, kurmalı bir tür ok ve yay sistemi.

<sup>647</sup> Şeşen 1987, 117.

<sup>648</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,341; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 132; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 63-64; Makrîzî *es-sülûk*, 85; Şeşen 1987, 117; Lavergne 1997, 884.

özgürlüğünü vaad etti. Fakat şehri canı pahasına savunacağını ve şehir sakinlerini güvende tutacağına dair yemin eden Conrad, savaşaacağını açıkladı ve böylelikle askeri operasyonun önu açılmış oldu<sup>649</sup>.

Salâhaddîn Sûr kentine kadar Suriye sahillerindeki tüm şehirleri tek bir gemi kullanmadan ele geçirmiş, donanmaya ihtiyaç dahi duymadan Suriye'nin tüm deniz merkezlerini Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin yeni üsleri haline getirmişti. Fakat durum bu sefer farklıydı. Ana kara ile bağlantısı çok ince bir hat üzerinden sağlanan bu kenti gemi kullanmaksızın ele geçirmek imkânsızdı. Bu yüzden daha önce Akkâ'ya yerleştirmiş olduğu 10 gemilik filoyu Sûr önlerine çağırdı<sup>650</sup>. Böylelikle Eyyûbî atağı 25 Kasım tarihinde başlamış oldu<sup>651</sup>. Salâhaddîn kara saldırısı için farklı bir strateji izliyor, farklı birlikleri aynı anda değil sırasıyla nöbetleşe Sûr üzerine sürüyordu<sup>652</sup>. Bu şekilde bir strateji izlemesinin muhtemelen en kuvvetli nedeni tüm kara kuvvetlerinin dar geçitten geçerek kentinin surlarının önünde duramayacağı idi<sup>653</sup>. Fakat dar geçidin iki tarafını tutan harraka tipi, likit ateş püskürtebilen gemiler kara kuvvetlerini kolaylıkla bastırıyordu.

Akkâ'dan gelen 10 gemilik<sup>654</sup> Filo'nun kuşatmaya katılmasıyla Eyyûbî kuvvetleri saldırıdaki avantajı elde etti<sup>655</sup>. Bu noktada Akkâ filosunun kimin yönetiminde olduğu kaynaklar arasında tartışmalı bir konudur. Öyle ki Kudüs Temlier Şovalye Tarikatı Üstad-ı Azam'ı Terricus'un İngiliz Kralı II. Henry'e yazdığı bir mektuba göre İskenderiye donanmasının Amirali yani Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin baş amirali bu saldırıyı yönetmiş hatta bu saldırı sırasında esir edilmiştir<sup>656</sup>. Olayların doğrudan tanığı olan İbn Şeddâd ise filo komutanının *Fahris Bedran* olduğunu dile getirirken, denizcilerin reisi ise *Abdülmuhsin* adında bir denizcinin olduğunu zikreder<sup>657</sup>. İbnü'l Esîr ise Eyyûbî filosunu *Abdüsselam el- Mağribî*

<sup>649</sup> Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*, 68; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 307; Fleming 1915, 105; Şeşen 1987, 117; Dudu Kuşçu 2013, .

<sup>650</sup> Esasen Ortaçağ denizciliğinde Ekim- Mart arasında seyr-ü sefer ön görülen bir durum olmamasına rağmen bu katı sınırlarla belirlenmiş, değişmez bir kanun değildir. Kış seyr-ü seferleri üzerine bk. Duggan 2015.

<sup>651</sup> Fleming 1915, 105 Ehrenkreutz 1955, 110; Şeşen 1987, 117.

<sup>652</sup> Şeşen 1987, 117; Dudu Kuşçu 2013, 113.

<sup>653</sup> Şehrin coğrafyasını İbnü'l Esîr şu şekilde tanımlar; “Şehir denizden denize hendeklerle çevriliydi. Neredeyse kuşlar dahi hendeklerin üzerinden uçamaz idi. Şehir denizin içinde el ayası gibiydi. Kol iki taraftan da denize ve karaya bitişikti.” İbnü'l Esîr *el- Kâmil* b, XI, 437. Günümüze kadar yapılan genişletme çalışmalarıyla kara ile neredeyse bir hale gelen Sûr kenti ve bu geçitin uydu görüntüsü için bk. Ek- 20.

<sup>654</sup> Makrizi bu on geminin Mısır'dan geldiğini iddia eder; Makrîzî *es-sülûk*, 85.

<sup>655</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,342; Boase, 1971, 146-147.

<sup>656</sup> Temlier Üstadı Terricus'un Mektubu, 84.

<sup>657</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* a, 132; Dudu Kuşçu 2013, 113.

adlı cesur bir kişi tarafından yönetildiği bilgisini verir<sup>658</sup>. Bu noktada İbn Şeddad'ın ifadeleri daha gerçek görünmektedir. Öyle ki bu tarihlerde Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin baş amiralliğini *Hüsam ed- Din Lû'lû* yürütmekteydi ve *Hüsam ed- Din Lû'lû*'nün bu kuşatmaya katıldığına dair hiçbir malumat bulunmamaktadır. Muhtemelen Terricus'un yazdığı mektupta esir edildiği bilgisini verdiği kişi Akkâ Filosu komutanı *Faris Bedran* ya da personellerin reisi *Abdülmuhsin*'dir. Sûr kentini denizden kuşatma altına almak çok zordu fakat deniz tarafından hâkimiyet kurmadan sadece karadan şehre sahip olmak imkânsızdı.

Gelen 10 gemilik Akkâ filosuna Cübeyl ve Beyrut'da bulunan Eyyûbî gemileri de katıldı<sup>659</sup> ve dar geçidin iki yanındaki gemileri saf dışı bırakarak Eyyûbî kuvvetlerinin üstünlüğü elde etmesini sağladı. Şehir, Eyyûbî filosunca abluka altına alındı ve böylelikle Sûr kentindekiler şehre hapsedildi<sup>660</sup>. Fakat liman bir zincir ile korunuyordu bu yüzden şehre girmek hala mümkün değildi. Conrad savunmayı arttırmak için Trablus'dan destek kuvvet istedi, fakat kış şartları deniz kuvvetleri için durumu oldukça zorlaştırıyordu. Trablus'dan 10 ya da 20 gemilik bir filo çıkmasına rağmen yolda bir fırtınaya yakalandıklarından vaktinde yetişemediler<sup>661</sup>. Şehrin etrafına yerleştirilmiş çok sayıda mancınık ve surların önündeki koçbaşları Sûr kentinin sularını dövüyordu<sup>662</sup>. Savaş çok çetin bir hal almış durumdaydı. Sûr müdafileri arasında yeşil şövalye olarak bulunan çatal boynuzlu bir miğfere sahip Türk askeri dahi bulunuyordu.

Buraya kadar yaşanan süreçte gerek Haçlı gerekse Müslüman kronikleri birbirlerine benzer anlatılar aktarmaktayken, bu noktada kaynak gruplarına göre savaşın gidişatını etkileyen olay farklı bir şekilde aktarılır. Bizim kesin olarak bildiğimiz tek şey Eyyûbî filusunun, Sûr limanında bulunan Haçlı filosu tarafından neredeyse yok edildiği, birçok geminin ele geçirildiği, kalanların kaçtığı ve bunun sonucunda Salâhaddîn'in kara kuşatmasını durdurarak Sûr önlerinden çekildiğidir. Ama Eyyûbî filusunun yaşadığı bu fiyaskonun nasıl yaşandığı farklı şekillerde anlatılmaktadır. Bu anlatılara değinecek olursak;

<sup>658</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 437; İbnü'l Esir'in burada kast ettiği kişi muhtemelen personellerin reisi olan Abdüsselam el- Mağribî'dir.

<sup>659</sup> Beyrut ve Cübeyl'den katılan gemi sayısı hakkında net bir bilgi olmamakla beraber *Marino Sanudo Torsello* toplamda 24 gemilik bir filonun Sûr'u kuşattığı bilgisini verir. Buradan yola çıkarak 10 gemilik Akkâ filosuna destek olarak Beyrut ve Cübeyl'den toplamda 14 gemi katılmış olabilir.

<sup>660</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 65-66.

<sup>661</sup> Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*, 68; Fleming 1915, 105; Barber 2012, 314.

<sup>662</sup> Marino Sanudo Torsello 24 mancınık olduğunu ileri sürerken Willermus Tyrensis'in Eski Fransızca Zeyline göre 14 mancınık kuşatmaya katılmıştır; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 307; Old. Fr. Cont. Wil., 68. Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,342; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 64; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 132.

Haçlı kroniklerine göre Salâhaddîn'in önemli emirlerinden birinin oğlu, babası ile yaşadığı şiddetli sorunların sonucunda ondan intikam almak için Sûr kentine gelir ve vaftiz edilmek istediğini açıklar. Vaftiz edilen çocuk Salâhaddîn'e kendisinin casusluğunu yapacağını açıklayan bir mektup yazar, mektup Salâhaddîn'e limanın zincirinin gece indirileceğini ve bu sırada taarruzda bulunmasını öğütler. Şafakta gerçekten zincirin indirilmiş olduğunu gören Eyyûbî filosu rahatlıkla limana girer. Fakat hâlihazırda mektubu yazdıran ve tüm süreci yakından takip eden Conrad liman ağzındaki kuleler arasına çekilmiş olan zincirin tekrardan kaldırılmasını emreder. Böylelikle Eyyûbî gemileri Sûr limanına hapsedilir. Haçlı kuvvetleri Eyyûbî filosunun üzerine hızlı bir taarruzda bulunur. Sûr'da hem daha önceden Avrupa'dan gelen müdafî gurupların gemileri hem de Hopitaller ve Templier Şovalye Tarikatlarına ait 17 adet iyi kuşatılmış büyük gemi ve çok sayıda küçük gemi bulunuyordu. Beş adet Eyyûbî gemisi bu sırada Conrad'ın eline geçer. Geri kalan gemiler ise canlarını kurtarmak için Beyrut'a kaçarlar<sup>663</sup>.

İslâm kaynaklarının hezimet anlatısı daha yüzeyseldir. İslâm kaynaklarına göre gece nöbet tutmakla yükümlü geminin personelinin uyuması sonucu limandan sessizce çıkan Haçlı kuvvetleri uyudukları sırada gemilere bir baskın gerçekleştirmiş ve gafil avlanan Eyyûbî kuvvetlerinin yine 5 gemisi Haçlı kuvvetlerine geçmiş ve geri kalan gemiler kaçarak canlarını zor kurtarmıştır. Hatta bazı gemilerin mürettebatı canlarını kurtarmak için gemiden atlamıştır<sup>664</sup>. Her iki anlatıda Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin durumunu analiz edebilmek için idealdir. Öyle ki iki durumda da gözlemediğimiz en önemli şey, Eyyûbî Deniz Kuvvetleri her anlamda kendini geliştirse de gemi personeli konusunda zayıf olduğudur. Eyyûbî Deniz Kuvvetleri karada gerek stratejik olarak gerekse beceri bakımından üstün olsa da Deniz Kuvvetlerinde beceri ve stratejik üstünlüğe sahip personeli oldukça azdı. *Hüsâm ed- Din Lû'lû* gibi büyük denizcileri bünyesinde barındırmasına rağmen bu tip denizcilerin sayıca azlığı, Sûr kuşatmasında olduğu gibi başarısız sonuçlara sebep olmuştur.

Eyyûbî filosunun büyük hezimetine müteakiben kaynaklarda Salâhaddîn'in kalan gemileri yaktığı gibi bilgiler bulunsa da<sup>665</sup> bu bilgi hiçbir surette makul görünmemektedir. Öyle ki Salâhaddîn Sûr hariç Suriye sahil hattının neredeyse tüm önemli limanlarına sahipti. Bu limanlara sahip olmak için gemiye ihtiyacı vardı. Bu noktada gemileri yakmış olması akla yatkın değildir. Muhtemelen bu gemiler Akkâ ve Beyrut gibi merkezlere gönderilmiştir. Deniz

<sup>663</sup> Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*, 68-70; Marino Sanudo Torsello *Liber*, 308.

<sup>664</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,343; Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*, 68; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 70-71; Makrîzî *es-sülûk*, 85; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 437-438; Rose 2002, 40.

<sup>665</sup> *Templier Üstadı Terricus'un Mektubu*, 84; Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.*, 70

savaşının kaybedilmesiyle kara kuvvetleri de mevsim şartlarının zorlaşmasıyla daha fazla dayanamaz ve Sûr kuşatmasının durdurulması emri verilir<sup>666</sup>. Salâhaddîn Akkâ'ya geçtikten sonra uzun bir seferin sonunda askerleri terhis eder<sup>667</sup>. Bu savaşın en büyük kazananı Conrad olmuştur, öyle ki bu tarihe kadar meşruiyeti konusunda kendini kanıtlayamayan Conrad bu tarihten sonra Kudüs Krallığının yeni güçlü lider karakterlerinden biri olmuş ve uzun vadede Guy de Lusignan ile ciddi bir iktidar mücadelesine girmiştir<sup>668</sup>.

Salâhaddîn neredeyse tüm Suriye sahillerini tek bir gemi kullanmadan fethetmesine rağmen Sûr, Antakya ve Trablust kentleri Haçlı hâkimiyetinde kalmaya devam etti<sup>669</sup>. Bu durum uzun vadeli olarak Üçüncü Haçlı Seferi ve Akkâ'nın düşüşüyle sonuçlanacaktı. Öyle ki Haçlılar Suriye üzerine kara üzerinden topyekûn bir saldırıya kalkışmaları oldukça zor bir ihtimaldi. Fakat Sûr kentinin onların elinde oluşu uzun vadede birçok yeni Haçlı harekâtının önünü açmıştır.

### 3.2.12. Antakya Prinkepliği Üzerine Yürütülen Sefer ve Sicilya Donanmasının Bu Sefere Karşı Antakya Prinkepliğine Yaptığı Yardım Operasyonu

Kudüs fethine uzanan yolda Suriye'nin tüm kıyı hattı ve iç bölgelerin birçoğu Eyyûbî hâkimiyetine dâhil olmuştu. Antakya Prinkepliği ise Avrupa'nın *Outremer*<sup>670</sup> olarak andığı bölgede kalan Sûr dışındaki tek bölge haline geldi. Antakya'nın konumu Eyyûbîlerin Suriye hâkimiyeti için büyük bir engel haline gelmişti. Sûr yenilgisinden sonra vakit kaybetmeyen Salâhaddîn, Antakya üzerine kara merkezli bir harekâta başladı.

Harekât başarılı bir şekilde devam ediyordu. Salâhaddîn sefer kapsamında ilerlerken, Hospitallier Şövalye Tarikatı'nın elinde bulunan el- Merkeb kalesi üzerine bir saldırı düzenledi. Burada coğrafi koşullar Salâhaddîn'i el- Merkeb kalesi ve sahil arasında dair bir geçitten geçmeye zorluyordu. Salâhaddîn gafil avlanmıştı. Sicilya'dan Antakya'nın yardımına gelen yaklaşık 60 ile 70 gemiden oluşan büyük filo Salâhaddîn'in el- Merkeb'den Cebele'ye gideceği hattı tamamen deniz üzerinden kapatmıştı<sup>671</sup>. Sicilya kuvvetlerinin amacı hâlihazırda gemideki okçularla geçitten geçen Eyyûbî kuvvetlerini ok yağmuruna tutmaktı. Eyyûbî kuvvetleri ise

<sup>666</sup> Runciman 1992, II, 396-397.

<sup>667</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XI, 439; Molin 1995, 66.

<sup>668</sup> Monte- Bolton 2008, 180.

<sup>669</sup> Anonim *Rothelin*, s.30-33; Irwin 1999, 235; Tyerman 2004, 30.

<sup>670</sup> Outremer kavramının ayrıntısı için bk. Murray 2006, 910-912.

<sup>671</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 255-256; Ehrenkreutz 1972, 111- 112; Şeşen 1987, 123-128; Dudu Kuşçu 2013, 116.



tamamen bir kara operasyonu olarak planladığı Antakya seferine hiçbir gemi getirmemişti. Fakat deniz kuvvetleri salt donanmadan oluşan bir yapı olarak görmek doğru olmayacaktır. Sahil güvenliği sağlamak adına yapılan her türlü icraatı deniz kuvvetlerinin bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Eyyûbî kuvvetlerinin Antakya'da gemisi yoktu. Fakat Salâhaddîn sahil güvenliğinin temel unsurlarını oluşturan siperleri geçide inşa ettirdikten sonra arkalarına okçuları yerleştirdi, fakat en önemlisi neft idi. Kuvvetler hızla bölgeye Neft döşedikten sonra Eyyûbî kuvvetleri yollarına rahatlıkla devam etti ve Cebele'ye geçti<sup>672</sup>. Öyle ki eğer sahile, dalgıçlar vasıtasıyla neft döşendiyse, gemilerin hareket kabiliyeti tamamen yok edilmiştir. Zira yanmış neft ile geminin teması halinde başlayacak yangın muhtemelen tüm Sicilya filosunu yerle yeksan edebilirdi.

Sicilya Filosunu küçük bir gayretle bertaraf eden Eyyûbî kuvvetleri Antakya üzerine başarılı bir sefer gerçekleştirdi. 15 Temmuz 1188 tarihinde Cebele'yi fetheden Eyyûbî kuvvetleri, 21 Temmuz'da Lazkiye önlerine geldiler ve kent hızla fethedildi. Eyyûbî ordusu Seyhun üzerinden Bekâs'a kadar ilerledi ve bölgede büyük bir mukavemet ile karşılaşmaksızın başarılı bir fetih harekâtı yürüttü<sup>673</sup>. Burada önemli bir olay Sicilya filosunun komutanının, Salâhaddîn ile bizzat yaptığı görüşmedir. Lazkiye'nin zaptını takip eden süreçte Sicilya filosuda Lazkiye iskelesine hâkim bir noktadan bölgeyi çevrelemişti. Lazkiye'nin Salâhaddîn'e teslim edilmesi sonrasında Sicilya kuvvetleri bölgeyi Eyyûbîlere teslim edenleri cezalandıracaklarını açıkladılar. Bunun üzerine şehrin yerli halkı Sicilyalılarından korkarak cizye ödeme karşılığında Lazkiye'de kalmak için Salâhaddîn'den aman dilediler. Salâhaddîn onlarla bir kedinin fareyle oynadığı gibi oynuyordu. Bunun üzerine daha fazla dayanamayan Sicilya filosunun komutanı Salâhaddîn'den bir görüşme talep eder. Bu görüşmenin ayrıntıları İbnü'l Esîr tarafından bizzat verilmektedir. İbnü'l Esîr'in bu sefere de bizzat katıldığını<sup>674</sup> ve muhtemelen Sultan'ın yakın eşrafında bulunduğu göz önüne alınırsa diyalogun ayrıntıları hakkında verdiği bilgilerin doğru olması oldukça muhtemeldir. Salâhaddîn komutana ne için geldiğini sorunca komutan şu cevabı vermiştir; "*Sen asil ve merhametli bir hükümdarsın. Franklar'a yapacağını yaptın ve onları itaat altına aldın. Onları salıver de senin kölelerin, beldeler ve ülkeler fetheden askerlerin olsunlar. Onlara beldelerini geri ver. Aksi halde denizden karşı koyamayacağın ordular gelir ve işte o zaman zor durumda kalır ve sıkıntıya düşersin*". Filo komutanının ifadeleri her ne

<sup>672</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* a, 137-138; İbn Vâsıl *Müferric*, II, 257- 258 İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 124-128; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XII, 18-19; Kıyılı 2011, 61.

<sup>673</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 255-258; İbn Vâsıl *Müferric*, II, 258- 265 ; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 124-128; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 138-145.

<sup>674</sup> Şeşen 1987, 123-128.

kadar saygı sınırlarından çıkmasa da oldukça tehditkârdır. Salâhaddîn'in ise aynı tehditkâr üslubu devam ettirir ve şunları söyler; “*Biz çok güçlüyüz, denizden gelecek askerlerin hiç bir önemi yoktur. Eğer üzerimize gelecek olurlarsa diğer Franklar'ın başına gelenler onların da başına gelir. Ölüm ve esaret acısını onlara tattırırız.*”<sup>675</sup>

Bu diyalog tarihsel süreç ile beraber okunduğunda Sicilya filusunun komutanının tehditlerinin esasen Avrupa'da hazırlanmakta olan 3. Haçlı seferlerine bir işaret olduğu net bir şekilde görülebilir. Öyle ki komutanın söylediği gibi denizden karşı koyulamayacak kadar ordu Suriye sahillerine Üçüncü Haçlı Seferleri gelmiş ve Eyyûbî kuvvetlerini içinden çıkılamayacak kadar zor bir duruma sokmuştur.

### 3.2.13. III. Haçlı Seferi: Eyyûbî Donanmasının Çöküşü<sup>676</sup>

Üçüncü Haçlı Seferleri başlayana kadar Eyyûbîlerin denizde nisbeten başarılı olduğunu söylemek pek de abartılı olmasa gerek. Onlar, ellerindeki tersaneleri başarılı kullanmış, başarılı fetihler gerçekleştirmişlerdir. Deniz işleri için bir Dîvân tesis edilmiş ve denizcilik ile ilgili meseleler hiçbir zaman göz ardı edilmemiştir. Eyyûbî filoları hiçbir zaman Adalar Denizi'nde Bizans'ın deniz hudutları üzerine seferler gerçekleştirmemiş ya da Akdeniz'in batısına büyük seyr-ü seferler gerçekleştirmemiş olabilir. Fakat zaten Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin denizcilik vizyonunda böyle bir şey hiçbir zaman mevzu bahis bile olmamıştır. Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin temel misyonu Haçlı Deniz Kuvvetlerine karşı başarılı bir direnç oluşturmaktır ve bu amacı yerine fazlasıyla getirmiştir.

Salâhaddîn'in denizcilik çabalarının ve liman hâkimiyeti oluşturmasının kendi çevresi tarafından bile hayalperestlik olarak algılandığı aşikârdır. Öyle ki Akkâ'yı elinde bulundurmasına karşı tüm emirleri ona Akkâ Limanını yıkması önerisinde bulunmuştur<sup>677</sup>. Fakat Salâhaddîn bu önerileri pek önemsememiş, bu limanın stratejik ve ticari önemini iyi kavrayarak Eyyûbî Denizciliğinin bir merkezi haline getirmiştir. Fakat Sûr kuşatmasının sonucu Eyyûbî denizciliği için sonun başlangıcı olmuştur. Öyle ki Salâhaddîn her ne kadar Eyyûbî denizciliğinin gelişmesi için çaba gösterse de Müslüman Denizciliğini genel olarak gerilediği bir dönemdi. Bir zamanlar Ege ve Batı Akdeniz adalarında dehşet saçan Suriye,

<sup>675</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XII, 20-21. Bu diyalog muhtemelen İbn'ül Esir'in kurgusal ya da abartılı bir anlatımı değildir. Nitekim İbnü'l Esir Eyyûbîlerin bu seferine “tarihçi” olarak iştirak etmişti.

<sup>676</sup> Akkâ'kentinin limana olan konumu, Haçlı filolarının konumları ve Salâhaddîn'in Akkâ dışına kurduğu ordugâhın konumunu akılda canlandırmak zor olacağından hazırladığımız resim konunun ayrıntılı anlaşılmasına yardımcı olabilir. Hazırladığımız resim için bk. Ek- 21.

<sup>677</sup> Ehrenkretz 1955, 112.

Tarsus, Mısır filoları ve ardı arkası kesilmeyen deniz gazaları artık bitmişti ve geniş denizcilik perspektifine sahip denizciler kalmamıştı.

Bu gün, Üçüncü Haçlı Seferi için Akkâ önüne toplanan filoların tahmini rakamları göz önüne alındığında Eyyûbî filosunun, birçok devletin donanmalarından mürekkebe vücuda getirdiği deniz gücü karşısındaki dayanma azmi takdire şayan olarak görülmelidir. Öyle ki savaşta bizzat çarpışan *İmad ed-Dîn el- İsfahanî*, Akkâ'ya doğru yaklaşan gemileri şu ifadeyle tanımlar “*Denizin yüzünü bir örtü gibi kapladılar*”<sup>678</sup>. Eyyûbî donanmasının 3. Haçlı seferleri ile gelen filolara karşı direnci, Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin de güç sınırlarını göstermesi bakımından önemlidir. Öyle ki Eyyûbî Deniz Kuvvetlerine bağlı filolar tüm imkânsızlıklara rağmen Haçlı ablukasını üç defa başarıyla kırmıştır. Eyyûbî donanmasının çöküşü de gücünün sınırlarını böylesine zorlamasıyla meydana gelmiştir. Fakat donanmanın bu çöküşü Eyyûbî denizciliğinin bitişi olarak yorumlanmamalıdır. Öyle ki Eyyûbî Deniz Kuvvetleri *el- Adîl* dönemine gelindiğinde tekrar ayağa kalkacak ve başta savunma savaşları olmak üzere birçok önemli savaşta tekrardan gücünü ispat edecektir. Hatta bu kadarla kalmayıp *el- Kamil* döneminde Kıbrıs üzerine operasyonlar dahi düzenleyecektir<sup>679</sup>.

Haçlılar yüzyıllardır doğunun bir parçası haline gelmişti. Kudüs'ün kaybı sembolik bir kayıptı fakat başta Akkâ olmak üzere Suriye'nin ticaret merkezi limanlarının bir bir Salâhaddîn tarafından ele geçirilmesi tüm dengeleri değiştirmişti. Öyle ki yüzyılı aşkın bir zamandır Avrupalı tüccarlar ve lortlar doğunun zenginliklerine neredeyse koşulsuz sahipti ve Salâhaddîn'in bölgedeki fethiyle başlayan yeni düzen hiç birinin işine gelmiyordu. Kudüs'ün kaybı sembolik olabilirdi ama yeni bir fetih dalgası yaratmak için çok iyi bir propaganda aracıydı. Fakat asıl hedef başta Akkâ olmak üzere kaybedilen ticaret limanlarının geri kazanılmasıydı<sup>680</sup>.

<sup>678</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 171.

<sup>679</sup> Biz tezimiz sınırlarında Eyyûbî Deniz Kuvvetlerini, Salâhaddîn Eyyûbî Dönemi ile sınırladık. Genel kanı Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin Salâhaddîn'den sonra yok olduğu yönündeyseniz de çalışmamız sırasında elimize geçen bulgulara göre bu yanlış bir kanıdır. Eyyûbî denizciliği III. Haçlı seferleri ile tökezlemiş olsa da tekrardan ayağa kalkmıştır. Eyyubi Donanmasının Salâhaddîn sonrası durumu hakkında Salâhaddîn sonrası Eyyûbî ve Haçlı kaynaklarında birçok malumat bulunduğu gibi, mücadeleler bazı ikincil çalışmalara da yansımıştır. Bunlar için bk. Oliverus Scholasticus *Historia*; Geoffroy de Beaulieu *La Via de Saint Louis*; Rogeri de Wendover *Liber*; John Sarrasin'in *Dimyat'a Dair Mektubu*; Jean de Joinville *Histoire*; Anonim *Historiae Francorum*; Eudes de Châteauroux *Sermo*; Ernoul *Chronique*; Mekin *Ahbar*; İbnü'l Furât *Târîh*; Powell 1986; Tolan 2009; Şeşen 2007; Şeşen 2012; Gottschalk 1958; Basuğuy 2017.

<sup>680</sup> Hittin Savaşını müteakiben batılı tüccarların doğudaki durumlarını doğru anlamak üçüncü Haçlı seferine doğru giden yolu gözlemek için önem ihtiva eder. Hittin sonrası Hıristiyan tüccarların Müslüman ülkelerdeki durumlarıyla ilgili bk. Richard 1952.

Akkâ kuşatmasının bu kadar çok Avrupalı devlet tarafından desteklenmesi ve Akkâ'nın alınması konusunda Haçlıların bu kadar inatçı olması birçok sebebe bağlanabilir. Fakat bu sebeplerden en önemlisi Akkâ'nın mali gelirleri ile doğru orantılıdır. Akkâ'nın gelirleri hakkında kuşatma dönemine ait net bir rakam bulunmasa da kuşatmadan yaklaşık yarım asır sonrasına dair şehrin gelirleri konusunda elimizde net rakamlar bulunmaktadır. Bu rakamlara göre 1240ların başlarında tek başına Akkâ'nın gelirleri Akkâ Lorduna her sene 50.000 gümüş pound kazandırmaktadır<sup>681</sup>. Bu miktarın dönemin şartlarında nasıl bir zenginliği ifade ettiğini anlayabilmek için dönemin İngiltere kralının yıllık geliri ile karşılaştırmak yeterlidir. Öyle ki dönemin İngiltere Kralı III. Henry'nin yıllık geliri yaklaşık olarak bu miktar kadardır.

Yeni Haçlı seferi hazırlıkları Avrupa'da hızla yankı uyandırdı. Bu hazırlıklarda en dikkat çekici durum Avrupa toplumundan toplanılan “*Salâhaddîn Öşri*” dür. Bu vergi İngiltere ve Fransa tebaalarının her birinin, tüm gelir ve mallarının onda biri şeklinde toplanmıştır<sup>682</sup>. Sicilya'nın hızlı desteği Sûr ve Antakya'nın elde kalması için çok kilit bir rol oynamıştır. Bu süreç Avrupa ve diğer bölgelerin iç dinamikleriyle harmanlanınca<sup>683</sup> Üçüncü Haçlı Seferine uzanan yol açılmış oldu.

Üçüncü Haçlı seferleri öncesi Salâhaddîn, Hıttin öncesinde büyük mücadeleler verdiği ve onun için büyük tehdit oluşturan<sup>684</sup> ama sonrasında esir ettiği Guy de Lusignan'ı serbest bıraktı. Zira Guy de Lusignan'ın karısı Sibylle, Salâhaddîn'e kocasının özgürlüğü için ardi arkası kesilmeyen isteklerde bulunuyordu. Guy'u serbest bırakmasının karşılığında Salâhaddîn Askalan kentine hâkim olacağına dair bir anlaşma yapmıştı<sup>685</sup>. Salâhaddîn tüm bu durum içinde Guy'u ülkesine dönmesi ve İslâm'a karşı bir daha savaşmaması sözünün karşılığında onu özgürlüğüne kavuşturdu. Guy de Lusignan'a büyük bir törenle İslâm'a karşı silahsızlandırıldığına dair yemin ettirildi<sup>686</sup>. Fakat Guy de Lusignan bu yemine karşı en ufak bir sorumluluk

---

<sup>681</sup> Riley- Smith 1973, 109-110.

<sup>682</sup> Runciman 1992, III, 5-9.

<sup>683</sup> Üçüncü Haçlı seferlerinin çağrısının yapılmasından orduların hazırlanmasına kadar Avrupa, Balkanlar, Bizans ve Selçuklu ülkesinin durumunu ve iç dinamikleri hakkında Steven Runciman'ın ünlü *Haçlı Seferleri Tarihi* adlı eserinin üçüncü cildinin ilk bölümü olan “Batı'nın Vicdanı” başlığı çok büyük önem arz etmektedir. Sürecin ayrıntısı için Runciman 1992, III, 3-15.

<sup>684</sup> Edbury 1993, 178.

<sup>685</sup> Bu anlaşma hiçbir zaman tam anlamıyla yerine getirilmediğinden Salâhaddîn Askalan kentini kendi imkânları dâhilinde ele geçirmiştir.

<sup>686</sup> Runciman 1992, III, 19; Azzam 2010, 257.

hissetmemiş olacak ki kısa bir süre sonra üçüncü Haçlı seferinde Salâhaddîn'in karşısındaki önemli bir aktör olmuştur<sup>687</sup>.

Diğer tarafta Avrupa'nın tüm donanmaları bir araya geliyordu. Bunlar kabaca; İngiltere Donanması, Fransız Donanması, Alman Kuvvetleri, Venedik Donanması, Pisa, Cenova, Amalfi ve Sicilya Donanmaları ve tüm bunlara ek olarak Avrupa'nın kuzeyinden gelen İskandinav donanmalarıdır<sup>688</sup>. Gelmekte olan kuvvetlerin büyüklüğü göz önüne alındığında yukarıda bahsetmiş olduğumuz Sicilya Filosunun kumandanının Salâhaddîn'e yönelmiş olduğu tehdidin gerçekleştiğini görebiliriz<sup>689</sup>.

Salâhaddîn, Avrupa kanadındaki bu kıpırdanma istihbaratını aldığı ilk iş olarak Akkâ kentinin tahkimatı emrini verdi. Gelen kuvvetlerin ne kadar kararlı olduğunu biliyor olmalı ki<sup>690</sup> şehrin tahkimatı için tecrübeli bir mühendis arayışına girdi. Bu görevi daha önce Mısır'daki ünlü Salâhaddîn surlarının yapımında bizzat bulunan Bahâüddin Karakuş'a verme kararı aldı. Mısır'dan Akkâ'ya çağrılan Karakuş kısa zamanda Akkâ surlarını tahkim etti ve burçları bir miktar yükseltti<sup>691</sup>. Buna ek olarak uzun abluka ihtimaline karşı şehre güçlü bir garnizon ve çok miktarda yiyecek içecek stoklandı<sup>692</sup>.

Akkâ önlerine ilerlemekte olan İngiliz deniz kuvvetlerine ait elimizde oldukça tutarlı bilgiler bulunmaktadır. Öyle ki ünlü kronikçi *Richardi Divisensis* 100 adet savaş gemisi olduğunu söyler. Savaş gemilerinin üç yedek dümeni, on üç tane çapası, otuz adet küreği, iki adet yelkeni bulunmaktadır, geminin bu özellikleri bize geminin boyutu hakkında fikir verebilir. Akkâ'ya doğru giden bu filo savaş gemilerine ek olarak 14 adet çok hızlı gidebilen ve

<sup>687</sup> Guy de Lusignan'ın tutumu üçüncü Haçlı seferinden sonrada pek değişmemiş, Kıbrıs adasını İngiltere Kralı Richard'dan satın alarak burada 1192-1489 yıllarında hüküm sürecek devletin kurucusu olmuştur. Edbury 1991, 28; Bozkurtoğlu Özcan 2017, 20.

<sup>688</sup> Almanya Denizcilik konusunda pek güçlü olmamasının ve asıl ordularının kara merkezli olmasına rağmen Akkâ abluhasında Alman İmparatorluğunu temsil eden gemiler bulunmaktaydı. Alman donanmasını saymazsak Fransız donanması dışında tüm donanmalar üstün teknolojiye ve teçhizata sahip idi.

<sup>689</sup> Salâhaddîn ve Sicilya filusunun kumandanının diyalogu için çalışmamızın "Antakya Prinkepsliği Üzerine Yürütülen Sefer ve Sicilya Donanmasının Bu Sefere Karşı Antakya Prinkepsliğine Yaptığı Yardım Operasyonu" başlığına müracaat ediniz.

<sup>690</sup> Salâhaddîn Haçlı bayrağı altında bir araya gelen Avrupalıların doğu konusunda ne kadar ısrarcı davranacağına farkındaydı. Hatta bu konuda "*Frenkler bir yere inerlerse, kene gibi yapışırlar. Onları yerlerinden oynatmamız mümkün olmaz*" dediği rivayet edilir. Şeşen 1987, 132.

<sup>691</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 252; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 108-109; Makrîzî *es-sülûk*, 87; Dudu Kuşçu 2013, 115.

<sup>692</sup> Runciman 1992, III, 21.

inanılmaz büyüklüğe sahip “buss” adı verilen nakliye gemisi ihtiva eder<sup>693</sup>. Bu gemiler her türlü teçhizatın ve hatta atların taşınmasında bile kullanılırdı<sup>694</sup>. Bu noktada bahsedilen buss adlı gemilerin İslâm Denizciliğindeki tarida ile benzerlik gösterdiği de gözlenebilir<sup>695</sup>. Sadece gelmekte olan İngiliz filosu bile Eyyûbî deniz kuvvetlerinden daha çok savaş gemisi ihtiva etmekteydi. 114 parçadan oluşan İngiliz filosu önce Messina’ya giderek burada Norman kuvvetleri ile birleştiler ve buradan Akkâ üzerine yolculukları başladı. Fransız kuvvetleri ise doğrudan Fransa üzerinden Akkâ üzerine demir aldı<sup>696</sup>. Buna mukabil İtalyan devletine ve Almanlara ait filolar zaten belli aralıklarla Sûr üzerine içerisinde kont ve lortların olduğu gemileri yığıyordu<sup>697</sup>. Sadece Pisa donanmasına bağlı 52 gemi Messina limanından sura 1189 Nisanında ulaşmıştı.

Çatışmalar hiç kesilmemişti, ama Guy de Lusignan’ın 28 Ağustos 1189 tarihinde Akkâ önlerine kurduğu ordugâh üçüncü Haçlı seferinin ilk ciddi çarpışması oldu. Salâhaddîn kara orduları ile Guy’u geri çekilmeye zorladı. Fakat 1189 Eylül ayına gelindiğinde Frizon ve Danimarka gemilerinden mürekkep çok kuvvetli bir filo geldi. Bu kuvvetler en az 50 gemiden oluşuyordu ve bu gemilerde toplam 1200 savaşçı vardı<sup>698</sup>. İskandinav kuvvetleri de Messina üzerinden geliyorlardı. Üçüncü Haçlı seferlerinin ünlü kronik yazarı Ambroise, Danimarka ve Frizon kuvvetlerini Akkâ önlerinde gören Salâhaddîn’in “ *Artık bizim dualarımız daha da fazla*” dediğini iddiada etmektedir<sup>699</sup>. Bu ifadenin ne kadar gerçeği yansıttığı tartışılabilir fakat böylesine çok gemiyi Akkâ önlerinde gören Salâhaddîn’in endişeye düşmüş olması muhtemeldir<sup>700</sup>.

Salâhaddîn kara üzerindeki tüm çatışmaları başarıyla bertaraf ediyordu. Hiçbir ordu Eyyûbî kuvvetleri karşısında elle tutulur bir galibiyet sağlayamıyordu. Fakat denizde işler düşündüğünden çok daha karmaşık hale gelmiş olmalıdır. Eylül ayında yukarıda bahsettiğimiz 114 gemilik İngiliz filosu da Akkâ önündeki konumunu aldı<sup>701</sup>. Avrupa’dan akın akın gelen

---

<sup>693</sup> Richardi Divisensis *Cronicon*, 16. Divisensis gemilerin maddi değerlerini ve diğer özelliklerini de ayrıntılı anlatır. İngiliz gemilerinin özellikleri ve ortaçağ İngiliz Denizciliği hakkında ayrıntılı bilgi için eserine müracaat edebilirsiniz.

<sup>694</sup> Gertwagen 2006; 96-97.

<sup>695</sup> Pryor 1982, 20.

<sup>696</sup> Richardi Divisensis *Cronicon*, 17; Dingman 2008, 10.

<sup>697</sup> Şeşen 1987, 131; Runciman 1992, III, 21.

<sup>698</sup> Anonim *Itinerarium*, 71; Ambroise *Estoire*, 73.

<sup>699</sup> Ambroise *Estoire*, 73.

<sup>700</sup> Runciman 1992, III, 21.

<sup>701</sup> Anonim *Itinerarium*, 23.

gemiler kadın ve erkeklerden oluşan birçok savaşçıyı barındırıyordu<sup>702</sup>. Akkâ önünde çok büyük bir gemi kalabalığı oluşturmuştu. Şehir denizden topyekûn bir abluka altındaydı<sup>703</sup>. Akkâ'ya denizden ulaşmanın hiçbir mümkünâtı kalmamıştı. Bütün bunların yanı sıra Friedrich Barbarossa'nın da karadan devasa bir ordu ile geliyor olduğu haberi Hristiyanlar arasında büyük bir umut yarattı. Buna karşılık Salâhaddîn halifeden cihat ilan etmesi için yardım çağrısında bulundu<sup>704</sup>. Tek vücut olmuş Hristiyan dünyası karşısında İslâm dünyasının bir araya gelemeyişini Ramazan Şeşen şu ifadelerle anlatır; “*Sultan ..., Halife'ye ve etraftaki hükümdarlara mektuplar yazarak yardım istedi. Kendi tabileri dışındaki hükümdarlardan bazı gönüllü gruplar dışında yardım alamadı. Halife'ye gönderdiği İbn Şeddad da 2 Nisan 1190'da eli boş döndü. Halife, Papanın gösterdiği gayretin zerresini göstermiyor, üstelik Salâhaddîn'i kışkırtıyordu.*”<sup>705</sup>

Salâhaddîn için karada her şey kontrol altında görünüyordu. Fakat denizdeki durum onu endişelendiriyor olacak ki Mısır'dan 50 adet geminin derhal Akkâ önlerine gelmesi emrini verdi. Salâhaddîn karadan gelen tüm saldırıları bertaraf ediyordu ama abluka bu şekilde devam ettiği sürece Haçlıları tamamen bertaraf etmek mümkün olmazdı. Zira Avrupa'dan arkası kesilmeksizin asker ve iaşe geliyordu ve önünde sonunda Akkâ kuvvetleri yorulacak ve iaşeleri bitecekti. Savaşı kazanmak için öncelikle Akkâ abluhasını kırmalıydı. Bütün bunlara ek olarak Haçlı kuvvetleri Akkâ etrafına kazdıkları hendeği denize birleştirmişti. Bu durum onları karada da öne geçirebilirdi. Bunun üzerine Salâhaddîn kardeşi el- Melikü'l Âdil ve tüm Mısır ordusunu Akkâ önlerine çağırdı<sup>706</sup>. Buna ek olarak çağırdığı 50 geminin de alabildiği teçhizat, tahkimat malzemeleri ve iaşe ile beraber Akkâ önlerine gelmesini emretti<sup>707</sup>.

Âdil yönetimindeki Mısır ordusu geniş bir teçhizatla kara üzerinden 25 Kasım 1189 tarihinde Akkâ kentine girdi. Âdil'in gelişi Eyyübî kuvvetleri için büyük bir rahatlama yaratsa da asıl rahatlama Eyyübî Deniz Kuvvetleri'nin baş amirali Hüsam ed- Din Lü'lû'nun önderliğinde 50 şinilik filonun Mısır'dan gelişi ile oldu<sup>708</sup>. Mısır filosu 25- 26 Aralık 1189 tarihinde başarılı bir operasyonla yukarıda zikredilen filolardan meydana gelen Akkâ abluhasını yardı. Müslüman gemileri, Haçlı gemilerininin gövde kısımlarına sürerek mahmuzları sayesinde

<sup>702</sup> Nicholson 1997, 340.

<sup>703</sup> Demirkent 2005, 59.

<sup>704</sup> Barber 2012, 326.

<sup>705</sup> Şeşen 1987, 136.

<sup>706</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 188; Şeşen 1987, 136.

<sup>707</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 198; Anonim *Itinerarium*, 85.

<sup>708</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 90; İbn Kesir *el-Bidâye*, XIII, 41; Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 430-431;

oldukça fazla gemiye zarar vermişti. Bu yolla Eyyûbî filosu da ufak kayıplar verdi ama karşı tarafın kayıpları daha çoktu. *İmad ed- Din* Haçlı gemilerinden Müslüman kuvvetleri üzerinden ateş açıldığı fakat buna rağmen Müslüman gemilerinin *dağ gibi* Haçlı gemilerini yerle bir ettiğini anlatır<sup>709</sup>. Hristiyan kaynakları ise Akkâ önlerine gelen Müslüman gemilerinin bir hata sonucu ablukayı yardığını anlatır. Öyle ki Itinerarium ve Abroise'ye göre uzaktan gelen filo önce Haçlı filosu sanılmıştır ve 50 gemilik filoya bir adette küçük boylu hafif bir gemi nezaret etmekte olduğunu belirtir<sup>710</sup>. Haçlı kuvvetleri gelen filoya selam vermek istediğinde bir cevap alamaz ve daha sonra beklenmedik bir şekilde Müslüman filosu saldırıya başlar. Böylelikle birçok Haçlı gemisi zarar görür ve kalanlar Sûr kentine sığınmak zorunda kalırlar<sup>711</sup>. Müslüman filosu deniz savaşı sırasında alınan ganimetlerle beraber Akkâ önlerine demirledi. Yaşanan ilk deniz savaşının sonunda Akkâ'nın deniz kontrolü yeniden Müslüman kuvvetlerine geçmiştir. Burada önemli bir olayda şehre çok sayıda neftçi ve harraka sokulmuş olmasıdır<sup>712</sup>.

Kış gelmiş seyr-ü sefer mevsimi son bulmuş olduğundan büyük çapta çarpışmalar son buldu. Sadece ufak çatışmalar gerçekleşiyordu. Bu sırada Eyyûbî garnizonu yine zenginleşmiş ve yorulan savaşçılar dinlenecek vakit bulmuştu. Fakat Avrupa'dan yeni filolar gelmeye başlamıştı. Akkâ çevresinde ise savunma temelli yeni bir imar çalışması başlamıştı. Bu kapsamda Haçlıların çevresine surlar örülmüştü.

Mart ayı itibariyle büyük ölçekli çarpışmalar tekrar başladı<sup>713</sup>. Haçlılar kuşatma kuleleri ve savaş aletleriyle taarruz ediyorlardı. Buna karşılık Müslüman kuvvetleri de mancınık, neft gibi savaş aletleri ve harrakalar ile saldırıyorlardı<sup>714</sup>. Haçlı kuvvetlerinin hepsinin kara ile en büyük bağlantısı Sûr kentiydi ve Müslüman filosunun zaferinden sonra Haçlılar büyük bir sıkıntıya düşmüştü. Conrad, Sûr'da zarar gören gemilerin tamiri işiyle ilgilendi. Bunun üzerine Conrad, Sûr'dan gemiler dolusu erzak ve silahla ordugâha doğru yelken açtı. Eyyûbî deniz kuvvetleri güçlü harrakalar ile Conrad'ın kuvvetlerini kovalasa da Conrad'ın filosunu yakalamaya muvaffak olamadılar ve Haçlı ordugâhı silah ve erzaka kavuştu. Bunun üzerine Akkâ önlerindeki Eyyûbî deniz kuvvetleri açılarak Haçlı filoları üzerine saldırdı. Açık denizde iki kuvvet arasında bir deniz savaşı meydana geldi. Müslüman kuvvetleri önce Haçlı filosunu

<sup>709</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 199.

<sup>710</sup> Bu ufak geminin ilerleyen kısımlarda Neft fırlatabilen bir gemi olduğu Itinerarium'da belirtilir. Buradan hareketle filoya nezaret eden bir adet Harraka olduğunu anlayabiliriz; Anonim *Itinerarium*, 88.

<sup>711</sup> Anonim *Itinerarium*, 86; Ambroise *Estoire*, 77.

<sup>712</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 305; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 200; Makrîzî *es-sülûk*, 91; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XII, 45; Şeşen 1987, 137; Runciman 1992, III, 23; Dudu Kuşçu 2013, 130.

<sup>713</sup> Anonim *Itinerarium*, 86.

<sup>714</sup> Ambroise *Estoire*, 78.



çevrelemeye çalışmış ancak tam bir başarı gösterememiştir. Sonrasında iki taraf arasında bir durgunluk olmuş ve iki kuvvet savaşa hazırlanmıştır. Sessizliğin ardından korkunç bir gürültü ile savaş başlamış, gemiler küreklerin çarpışacağı kadar yakın bir savaşa girmiştir. Müslüman kuvvetleri harrakalardan fırlattıkları neftler ile Haçlı gemilerini ateşe vermiştir. Müslüman kuvvetleri gemileri istila etmiştir. Fakat tüm bu sürece rağmen bu savaşın kazananı Hristiyan kuvvetleri olmuştur. Zira kaynaklardan anladığımız kadarıyla Müslüman gemilerinin bir kısmı muhtemelen bir fırtına ya da sudaki bir akıntı sonucu karaya vurmuş ve bunun sonucu Müslüman gemiler Haçlı askerlerince yağma edilmiştir<sup>715</sup>. Kalan Müslüman gemileri ise Akkâ limanının zincirleri ardına tekrar dönmüştür. *Itinerarium*'da bu savaşın yıkıcı sonuçları için şu ifadeler kullanılır; “*Daha önce hiç kimse böyle bir deniz savaşı görmemişti. Böylesine yıkıcı, böylesine tehlikeli tamamlanan ve böylesine çok masraf edilerek kazanılan*”<sup>716</sup>.

Yukarıda anlattığımız deniz savaşı hakkında Müslüman kaynakları hiç bilgi vermezler. Fakat hemen hemen hepsi yaz geldiğinde ablukanın tekrar başladığı konusunda hem fikirdir. Yukarıda bahsettiğimiz ikinci savaşın en kötü sonucu Eyyübî filosunun Akkâ limanının zincirinin ardına çekilerek kendisine hapis konuma düşürmüş olmasıdır. Öyle ki yenildiği deniz savaşı sonrasında Avrupa'dan gelen desteklerle Akkâ ablukası tekrar başladığında mevcut gemilerle savaşması neredeyse imkânsız hale gelmiştir. Bu sebeple Eyyübî deniz kuvvetleri çok zor bir duruma düşmüştü.

Abluka tekrardan kurulmuş ve Eyyübî kuvvetleri yine sıkıntı içerisine düşmüştü. Neft kullanarak surlara yaklaştırılan her türlü kule yok edilebiliyordu fakat Haçlı karargâhında yapılan çalışmalarda neftin yakıcılığını engelleyen bir formül geliştirildi ve bu formülle kaplanmış kuleler surlara yaklaştırıldı. Müdafî kuvvetler neftle burçları yakamayınca Haçlıların şehre girmesi an meselesi haline geldi. Şehir dört bir taraftan abluka altındaydı ve limandan bir geminin ya da surlardan bir habercinin yardım için şehirden çıkması imkân dâhilinde değildi. Bu gibi durumlar için Eyyübî kuvvetlerinin dalgıçları bulunuyordu<sup>717</sup>. Bir dalgıç vasıtasıyla haber Salâhaddîn'e ulaştırıldı ve Dımaşklı bir neft ustasının formülü ile yapılan kuleleri yok edecek yeni bir formül geliştirilerek burçların yok edilmesi sağlandı<sup>718</sup>.

Yazın yaklaşmasıyla Akkâ'da yeniden iaşe ve teçhizat ihtiyacı doğmuştu. Müdafiler durmaksızın gerçekleşen çarpışmalarda oldukça zayıflamıştı ve Akkâ kuvvetlerinin yeniden yardıma ihtiyacı vardı. Bu noktada Mısır'dan yeni bir filo isteği yapıldı. Yeni gelecek olan filo

<sup>715</sup> Anonim *Itinerarium*, 87-89; Ambroise *Estoire*, 79-80; Conder 1897, 259.

<sup>716</sup> Anonim *Itinerarium*, 89.

<sup>717</sup> Şeşen 1987, 138; Lyons- Jackson 2006, 377.

<sup>718</sup> İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XII, 49- 50;

daha çok şehrin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir kuvvetti. 13-14 Haziran 1190 tarihinde ufakta birçok yelkenli gemi görüldü. Ablukayı sürdüren Haçlı gemileri ufuktaki Eyyûbî filosuna yöneldiler. Bunun sonucu Hüsâm ed- Din Lû'lû başarılı bir taktik izledi. Akkâ zincirlerinin ardındaki gemileri ablukayı sürdüren Haçlı gemilerinin üzerine sürdü. Bunun sonucu arkasını limana dönerek Mısır'dan gelmekte olan gemilere doğru ilerleyen Haçlı gemileri arkalarından vurulmuş oldu. Vurulan gemiler nizamlarını kaybettiler ve yaklaşık 25 parçadan oluşan yeni Eyyûbî filosu Akkâ limanına bu başarılı taktik sonucunda giriş yaptı. Bu operasyon sırasında iki tarafın kuvvetleri de ağır kayıplar verdiler<sup>719</sup>. Fakat Akkâ müdafaası bu yardımla bir süre daha şehri savunacak teçhizata ve iaşeye kavuşmuş oldu.

Bu sırada Alman Haçlıları İstanbul'u geçmiş ve Anadolu hattında ilerliyordu. Fakat burada hiç beklemedikleri bir dirençle karşılaştılar. Selçuklu kuvvetleri Haçlı ordularını imha edememiş olmasına rağmen geçtikleri yollar boyunca bir taktik çerçevesinde yaptıkları saldırılarla Alman ordularını Suriye'ye kadar çok yıpratmışlardı<sup>720</sup>. İmparator Friedrich Barbarossa'nın da trajikomik ölümüyle<sup>721</sup> Alman kuvvetleri ne Haçlı saflarına büyük yarar sağlayacak bir kuvvete sahipti, ne de Eyyûbî kuvvetlerini korkutacak haldeydi. Fakat denizden gelen yardım durmuyordu. Aynı sıralarda Akkâ'nın önüne toplam kayıplarının birkaç katı gemi eklendi<sup>722</sup>. Avrupa'nın tüm donanmaları bir olmuş Akkâ'ya filolarını gönderiyorlardı. Her ne kadar denizdeki durumları üstün olsa da ordugâhta açlık ve salgın hastalık hâkimdi. Salgın önemli Lortları ve hatta Guy de Lusignan'ın karısını bile yakalamıştı<sup>723</sup>. Bu noktada Haçlı kuvvetlerinin yeni umudu müstakbel Akkâ kralı II. Henri de Champagne'nin gelişine bağlandı. O, deniz yolundan büyük bir filonun iştirakiyle çok sayıda ünlü savaşçı, baron, 10.000 kişilik bir kuvvet ve çok sayıda iaşe ile ordugâha büyük bir tazelik getirdi. Champagne'nin gelişi aynı zamanda İngiltere ve Fransa krallarının savaşa bizzat iştirak edeceği müjdesini taşıyordu. Buna karşılık Eyyûbî tarafında savaşın başarılı gittiğini söylemekle beraber kuvvetler son derece yorgundu. Şehir tamamen abluka altında olduğu için sadece dalgıç ve kuşlarla iletişim sağlanabiliyordu<sup>724</sup>.

Haziran'da gelen 24 gemilik kuvvet Akkâ'nın sadece yazı çıkaracak kadar ihtiyacını sağlamıştı. İçerideki kuvvetler durmadan savaş halindeydiler ve iaşe yeniden bitmişti.

<sup>719</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 224-225; Şeşen 1987, 139; Lyons- Jackson 2006, 380; Dudu Kuşçu 2013, 131.

<sup>720</sup> Cahen 2000, 56-58; Özaydın 2002, 402; Turan 2010a, 258-259; Ayönü 2014, 185-187.

<sup>721</sup> Eickhoff 1972, 278-279.

<sup>722</sup> Şeşen 1987, 140.

<sup>723</sup> Runciman 1992, III, 26.

<sup>724</sup> Conder 1897, 259; Şeşen 1987, 141; Lyons- Jackson 2006, 381; Dudu Kuşçu 2013, 132.

Salâhaddîn, el- Kadı el- Fadıl<sup>725</sup>'a bir mektup yazarak Mısır'dan yeni bir destek kuvveti istedi<sup>726</sup>. Ama Eyyübî Deniz Kuvvetinin muhteviyatı belliydi. Savaşın başından beri kayıtlarımıza göre yaklaşık 75 gemi Mısır üzerinden Akkâ'ya gelmişti. Bu gemilerin sağ kalanları ise Akkâ limanında hapis haldeydi. Muhtemelen Mısır'da yeniden gemi inşası başlamış olacak ki Mısır'dan gemilerin gelmesi gecikti. Birde bunun üzerine Mısır rüzgârlarının erken başlaması gemileri oldukça geciktirdi<sup>727</sup>. Salâhaddîn bunun üzerine dönemin Beyrut valisine durumun aciliyetini belirten bir mektup yazdı. Beyrut valisinin elinde Akkâ önündeki kuvvetlerle çarpışabilecek niteliğe sahip bir kuvvet yoktu. Bu yüzden elindeki butsa tipi erzak gemilerine Haçlı bayrağı çekip mürettebata Haçlı kıyafetleri giydirek yardım kuvvetlerini dikkat çekmeden Akkâ'ya ulaştırdı. Fakat Beyrut'dan gelen iaşe sınırlıydı. Bunu takip eden süreçte İslâm Kaynaklarına göre İskenderiye'den kışı geçirmeye yetecek kadar iaşe ile dolu 3 büyük gemi Haçlı ablukasını yarararak Akkâ'ya girdi<sup>728</sup>. Fakat Haçlı kaynaklarının bu konudaki anlatısı İslâm kaynaklarıyla biraz farklılık gösterir. Öyle ki Haçlı kaynakları İskenderiye'den 3 tanesi büyük olan 15 adet gemi geldiğini ve Akkâ'ya yardım taşıdığını aktarır. Fakat bunların 2 tanesi rüzgâra yakalanarak parçalanmıştır. Yine Haçlı kaynaklarının ifadesine göre Haçlı kuvvetleri bu gemilerdeki yiyecekleri ele geçirmiş ve sağ kalan mürettebatın kafasını keserek infaz etmiştir<sup>729</sup>. Rüzgâra dayanan gemiler ise Akkâ'ya ulaşarak şehrin iaşesini karşılamıştır.

Abluka yarılmaksızın bu savaşı bitirmek mümkün değildi. Ama kara ordularıyla her ne kadar başarı kazanılırsa kazanılsın Akkâ önünde demirlemiş olan filoları yok etmeden bu savaş bitmeyecekti ve Eyyübî deniz kuvvetleri tüm kuvvetlerini daha savaşın başında tüketmişti. Bu durum karşısında Salâhaddîn Muvahhidilerden destek arayışına girdi. İslâm dünyasında mevcut en kuvvetli donanma onların elindeydi. Bir dizi diplomatik girişim ve hatta elçi gönderilmesine rağmen Haçlı kuvvetleri Kuzey Afrika sahillerine de baskınlar düzenlediğinden Muvahhidiler

<sup>725</sup> Salâhaddîn döneminin önemli devlet adamlarından biridir. Hayatı hakkında ayrıntılı bilgi için bk. Dajani Shakeel 1972.

<sup>726</sup> Ehrenkreutz 1955, 113.

<sup>727</sup> Lyons- Jackson 2006, 383.

<sup>728</sup> Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV, 477-479; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 205-206; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XII, 55; Conder 1897, 259; Ehrenkreutz 1955, 113; Şeşen 1987, 141; Sallâbî 2010, 674-675; Barber 2012, 335; Dudu Kuşçu 2013, 132; Mallet 2014b, 101-102.

<sup>729</sup> Anonim *Itinerarium*, 117; Ambroise *Estoire*, 86-87.

tüm kuvvetlerini kendi savunmalarına ayırmışlardı. Salâhaddîn'in tüm çabalarına rağmen Muvahhidi Deniz Kuvvetlerinin Eyyûbîlere hiçbir yardımı olmadı<sup>730</sup>.

Akkâ limanının bir ucunda *Sinekli Burç* (*Burc ez-Zebban*) adı verilen önemli bir nokta vardı<sup>731</sup>. Bu nokta stratejik bakımından çok önemliydi. Bu burca sahip olan kolaylıkla limana hâkim olabilirdi. 24 Eylül 1190 tarihinde Haçlı kuvvetleri büyük savaş aletleri ve neftle dolu 2 gemi ile bu burç üzerine iletti. Üçüncü bir gemi ise güvertesi tamamen okçularla doldurulmuştu ve geriden takip ediyordu. Üçüncü geminin amacı neft dolu gemilere Müslümanlar saldırması halinde onları ok yağmuruna tutmaktı. Salâhaddîn bu burca daha öncesinde birçok okçu, neftçi ve mancınık yerleştirmişti fakat Haçlı kuvvetlerinin kendi kullandığı neft, rüzgârın etkisiyle kendilerine döndü önce gönderdikleri iki gemi alev aldı. Ardından ateş, güvertesi okçularla dolu gemiye ulaştı ve 3 gemi tüm mürettebatı ile birlikte tamamen yandı. Ekim ayına gelindiğinde ise Pisalılar bir geminin üzerine savaş kulesi yerleştirilerek surlara saldırma planları yapmaktaydı. Amaçları gemiye yerleştirdikleri kuleyi kullanarak surlara girmektir. Fakat Eyyûbî filosu limandan ilerleyerek bu kuleli gemi üzerine neftle saldırdı ve Pisalıların kuleli gemisi imha edildi<sup>732</sup>. Böylelikle Sinekli Burç Eyyûbî kuvvetlerinin elinde kalmayı sürdürdü.

Bu sırada şehrin işe sıkıntısı yeniden başlamıştı. Garnizon yıllardır savaş altındaydı ve şehrin savunması artık oldukça zorlaşmıştı. Bu sırada Mısır'da yeni bir yardım filosu hazırlandı. Ama henüz seyr-ü sefer için uygun mevsim gelmemişti. Mısır'dan yola çıkan Akkâ'nın bir senelik işe yardımı ve birçok teçhizatı taşıyan 7 gemilik filo 31 Aralık 1191 tarihinde Akkâ açıklarında görüldü, fakat aniden çıkan fırtınadan dolayı bir gemi karaya oturarak Haçlı kuvvetlerinin eline geçti. Diğer gemiler ise Akkâ önlerinde yakalandığı fırtınada tamamen battı<sup>733</sup>. Bu kayıp savaşın kaderine büyük bir darbe vurdu. Zira bu kaybın sonunda Salâhaddîn kışın abluka gemilerinin Sûr'a çekilmesini fırsat bilerek garnizonu değiştirmeye başladı. Âdil Hayfa'ya gitmiş bulabildiği tüm savaş ve yük gemilerini askerle doldurarak Akkâ'ya gönderiyordu. Ama daha şehre yeterli kişiyi sokamadan Haçlı gemileri ablukayı yeniden başlattılar. Haçlı ablukasının erken başlamasıyla garnizon değişimi yarım kalmıştı. Akkâ'dan

<sup>730</sup> Ebû Şâme'nin bu konu üzerine Kitabü'r Ravzateyn adlı eserinde bolca yazışma bulmak mümkündür Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn*, IV,491-96; İbn Haldun *Mukaddime* b, I, 504- 505; Ehrenkreutz 1955, 114; Abbadi 1981, 216, 288; Şeşen 1987, 142; Baadj 2015, 146-153.

<sup>731</sup> Sinekli burcun Akkâ'kentindeki konumu için bk. Ek- 22, 6 numaralı yapı. Ayrıca burcun günümüzdeki görünümü için Ek- 7.

<sup>732</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, s. 253-254; İbn Şeddâd *Nevadir*, 130-131; Lyons- Jackson 2006, s. 384; Sallâbî 2010, s. 676-677; Barber 2012, s. 335.

<sup>733</sup> Şeşen 1987, 148-149; Lyons- Jackson 2006, 389; Dudu Kuşçu 2013, 133.

çok adam çıkmış ama henüz çok az kişi girmişti<sup>734</sup>. Şehirde savaş aletlerini ne kullanacak nede tamir edecek adam kalmamıştı. Savaş Eyyûbîlerin aleyhi yönünde ilerliyordu. Eyyûbî deniz kuvvetlerinin neredeyse hiç gücü kalmamıştı. Buna karşılık İngiltere ve Fransa Kralları yanlarında yeni asker, savaş aleti ve iaşe ile dolu filoları ile Akkâ'ya yaklaşmıştı.

Fransa Kralı Philippe Auguste'nin bu savaşa bizzat iştirak etmesi çok beklenen bir durum değildi. Hatta Steven Runciman, onun Aslan Yürekli Richard'ın yola çıktığı haberi gelmeden yola çıkmadığını ve sadece altta kalmamak için savaşa katıldığını iddia eder<sup>735</sup>. Philippe, Richard'dan daha geç yola çıkmış olmasına rağmen hızlı bir şekilde Akkâ önlerine demirledi. Buna rağmen Richard uzun bir yolculuğun sonunda Fransa kralından 7 hafta sonra Akkâ'ya varmıştır. O yolda Pisa ve Cenovalı bir grup geminin saldırısına uğrar. Buradan Girit, Rodos ve Kıbrıs'ı takip eden uzun bir seyahatin sonunda Akkâ önlerine gelmiştir<sup>736</sup>. Philippe Auguste 20 Nisan 1191 tarihinde Akkâ önüne gelmişken Richard'ın varması Mayıs ortasını bulmuştur.

Akkâ'da iaşe sıkıntısı yine baş göstermişti. Buna mukabil sorunun hızlı çözümü için Beyrut'dan yeni bir erzak gemisi hazırlandı. Erzak gemisi çok büyüktü ve içi silah, savaş aleti ve savaşçılarla doluydu. Şehrin garnizon değişimi sırasında azalan savaşçıları yerine koyabilmek için gemiye alabildiğince savaşçı yerleştirildi. İbn Şeddad gemiye 650 savaşçının sığdırıldığını söyler. Fakat İngiliz Kralı gemiyle şehre yardım yapılacağı istihbaratını almıştı. Beyrut'dan yola çıkan Eyyûbî gemisi 40 adet Haçlı gemisi tarafından kuşatıldı. Sanki Haçlı kuvvetleri bir güç gösterisi yapıyorlardı. Geminin kaptanı Yakup, gemi Haçlıların eline geçerse tüm savaş teçhizatı ve iaşe onların eline geçmiş olacağından ölümü tercih etti ve geminin batırılması emrini verdi. Düşmanın da gemiye saldırmasıyla gemi kısa zamanda içindeki çokça savaş aleti ve iaşe ile sulara gömüldü. İbn Şeddad bu olayın Akkâ şehrinin düşmesinin bir alameti olarak yorumlar<sup>737</sup>.

Artık karada da işler iyi gitmiyordu. Ne ordugâhta ne Akkâ garnizonunda ne de denizde kuvvetlerin dayanacak gücü kalmamıştı. Kara çarpışmaları son hızıyla devam ediyordu ama Avrupa'dan deniz yoluyla durmadan taze insan gücü geldiğinden karşı koymanın imkânı yoktu. Eyyûbî Deniz Kuvvetleri'nin tüm gücü bitmişti. Artık Akkâ müdafaasındaki ünlü emirler bile

<sup>734</sup> Ebû Şâme *Kitâb er-Ravzateyn*, IV,518; İbnü'l Esir *el-Kâmil* b, XII, 59; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 226-227.

<sup>735</sup> Runciman 1992, 30.

<sup>736</sup> Roger of Hoveden *Gesta*, 42-43; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 281-297; Anonim *Itinerarium*, 172-202; İbn Kesir *el-Bidâye*, XIII, 53; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 239.

<sup>737</sup> İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 299; İbn Şeddâd *Nevadir* a, 240-241; Ehrenkretz 1955, 115.

buldukları berkûş tipi küçük gemiler ile Akkâ'dan kaçıyorlardı<sup>738</sup>. Birkaç başarısız anlaşma girişimi sonunda iki kuvvet arasında nihai anlaşma yapıldı. Şehir ve limandaki tüm gemilerle beraber teslim edilecekti. Gerçek haç, Haçlılara bırakılacak üstüne üstlük yüklü bir vergi verilecekti. Salâhaddîn esasen şartları kabul etmek istemiyordu ama Akkâ garnizonu anlaşmayı çoktan kabul etmişti bile. Hatta 16. yüzyılda yaşayan bir İngiliz seyyah Salâhaddîn'in bu anlaşmayı reddettiğini belirten bir mektup yazarak bunu haber güvercini ile gönderdiğini, lakin Haçlı kuvvetlerinin bu güvercini yakalayarak mektubu manipüle ettiğini belirtir<sup>739</sup>. İmad ed-Din şehrin teslimiyle alakalı; “ *Salâhaddîn'i teselli ettik... Şehir düşse de İslâm kaybedilmemiştir.*” der. Fakat Salâhaddîn'in Akkâ için üzölmeye vakti yoktu. Şimdi sahil şeridinin kalan kısmını ve Kudüs'ü savunmalıydı<sup>740</sup>.

Akkâ'nın kaybı ve yapılan anlaşma başlı başına bir felaketti. Ama en büyük felaket Eyyûbî Donanmasının başına gelmişti. Öyle ki ardı arkası kesilmeyen savaşlar sırasında Mısır tersanelerinden çıkan her bir gemi Akkâ müdafaasına taşınmıştı. Muhtemelen savaş sırasında Mısır'da sadece bölgeyi savunmak adına sınırlı sayıda gemi bırakılmıştır<sup>741</sup>. Gelen tüm filoların limana girmesi ve kendilerini liman zincirinin gerisine hapsetmesi sayıca bu kadar fazla düşmanın karşısında taktiksel bir hata olarak göröbilir. Ama filoların gelişinin asıl amacı deniz savaşı yapmaktansa Akkâ garnizonunun iâşe ve teçhizat ihtiyacını karşılamaktı. Buna rağmen Hüsam ed- Din Lû'lû'nün başarılı başlayan bir deniz savaşı girişimi olmuştur.

Akkâ düşmüş ancak çatışmalar bitmemişti. Haçlı kuvvetleri tüm kıyı hattına ve Kudüs'e hâkim olmak niyetindeydi. Çatışmaların tamamen durdurulmasına dair umut verici bazı görüşmeler yapılmış olsa da, Kral Richard 19 Ağustos 1191 tarihinde 3000 Akkâ eserini kılıçtan geçirdi<sup>742</sup>. Bu durum tüm barış ihtimallerini bir anda yok etti. Haçlılar kısa süre içerisinde Askalan hattına yöneldiler<sup>743</sup>. Daha öncede belirttiğimiz üzere Askalan Kudüs'ün limanı sayılırdı. Haçlılar ellerinde büyük filolarla Askalan'a yöneliyorlardı<sup>744</sup> ama Eyyûbî kuvvetlerinin elinde karşı koyacak hiç gemileri yoktu. Salâhaddîn onları önce Hayfa'da yakaladı ve bir çatışma yaşandı, sahil boyu çatışmalar sürüyordu. 1 Eylül 1191 tarihinde

<sup>738</sup> İbn Vâsıl *Müferric*, II, 358; Hüseyin 1986, 346; Şeşen 1987, 155; Lyons- Jackson 2006, 396.

<sup>739</sup> George Sandy *Travels*, 163.

<sup>740</sup> Rogeri de Wendover *Liber*, II, 105-106; İbn Vâsıl *Müferric*, II, 360; İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî*, 318- 319; İbnü'l Esir *el- Kâmil* b, XII, 65- 68; Şeşen 1987, 156-157; Lyons- Jackson 2006, 397-398.

<sup>741</sup> Mısır'da hala bölgesel güvenlik amaçlı gemiler olmalı ki Makrizi bize 1192 yılı başlarında Mısır filosunun Mısır çevresinde devriye gezerken ele geçirdiği bir gemiden bahseder; Makrîzî *es-sülûk*, 95.

<sup>742</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* a, 260-261.

<sup>743</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* a, 262-263.

<sup>744</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 93.

Kaysariyye’de karşılaşan iki ordudan Müslüman kuvvetleri galip geldi. Ancak Haçlıların ilerleyişi sürdü ve Arsuf’da büyük bir bozguna uğramalarını yanlarına aldıkları 8 gemi manî oldu<sup>745</sup>. Fakat Yafa 35 gemilik bir Haçlı filosunun baskını sonucu Haçlı hâkimiyetine girmişti. Salâhaddîn tüm tahkimat imkânlarını Kudüs’e yığmıştı. Richard Kudüs ve Askalan’a hâkim olmadığı hiçbir anlaşmaya yaklaşmıyordu. Fakat artık Haçlılarda yorulmuştu. Darum kalesini bile müdafaa edemedikleri için yıkmak mecburiyetinde kaldılar. Deniz desteği olmaksızın hiçbir yere ulaşmaları imkânsızdı ve Kudüs artık onların hedefi olmaktan çıkmıştı<sup>746</sup>. Daha fazla ilerleyemeyeceğini anlayan Richard önderliğindeki Haçlı kuvvetleri Yafa, Kaysariyye, Hayfa, Arsûf, Akkâ ve Sûr sahil hattına sahip olmalarına izin vermeleri karşılığında barış şartlarını kabul etti. 3 sene 8 ay boyunca hiçbir kuvvet ne denizde ne de karada birbirine ilişmeyecekti<sup>747</sup>.

Üçüncü Haçlı seferinin sonucunda Salâhaddîn’in sahip olduğu tüm önemli Suriye limanlarında tekrar Haçlı deniz hâkimiyeti kurulmuş oldu<sup>748</sup>. Haçlıların yeniden sahil hattına hâkim olması kuvvetli donanmalara sahip olmalarının bir sonucudur. Ama Akkâ önlerindeki savaşın bu kadar uzun sürmesi de Eyyûbî Donanmasının gücünü gösterebilir<sup>749</sup>. Ayrıca Beyrut ve Askalan gibi önemli deniz üsleri hala Eyyûbî kuvvetlerinin elindedir.

Üçüncü Haçlı seferinden sonra Eyyûbî donanmasında yönetim mekanizmasında değişim yaşanmıştır. 1192 yılının sonlarında Eyyûbî deniz kuvvetlerinin başına Salâhaddîn Eyyûbî’nin kardeşi *el-Melikü’l Âdil* getirilmiş ve Dîvânü’l Ustûl defterinde mürettebatların adı Âdil adına listelenmiştir. Bu tarihten sonra Salâhaddîn’in ölümüne kadar Eyyûbî donanmasının 1192 yılı başlarında Mısır çevresinde devriye haldeyken ele geçirdiği bir gemiden haberdarız. Ele geçirilen bu gemide Makrîzî’nin belirttiğine göre 22 bin peynir kalıbı bulunmuştur<sup>750</sup>. Bu kalıpların her biri bir değirmen taşı büyüklüğünde ve bir insanın kaldırabileceğinden ağırdır. Bu veriler bize ele geçirilen geminin ebadı hakkında bilgi vermektedir.

Salâhaddîn üçüncü Haçlı seferlerinden sonra uzun bir hayat yaşamadı. Zaten Üçüncü Haçlı seferleri sırasında sıklıkla ağır hastalıklar geçirmişti. Salâhaddîn Eyyûbî, 4 Mart 1193 günü hayata gözlerini yumdu. Onun ölümünün toplum üzerinde yarattığı üzüntüyü İbn Şeddâd şu ifadelerle dile getirir;

<sup>745</sup> Lane-Poole 1906, 311-323.

<sup>746</sup> Dudu Kuşçu 2013, 140.

<sup>747</sup> İbn Şeddâd *Nevadir* a, 328-328; Lane-Poole 1906, 351-357; Venning 2015; 215.

<sup>748</sup> Edbury 1995, 236.

<sup>749</sup> Dudu Kuşçu 2013, 126.

<sup>750</sup> Makrîzî *es-sülûk*, 95.

*“ İnsanların canlarını en sevdiklerine feda etme temennilerini hep duyarız. Açıkçası ben o güne kadar böyle şeyleri duysam da bunun söz gelişi bir laf olduğuna inanırdım. Lakin bu gün ben tüm varlığım adına biliyorum ve inanıyorum ki, eğer canımı onun için verebilecek olsaydım bunu seve seve yapardım. Ve eminim ki birçok kişide onun için canını seve seve verirdi<sup>751</sup>.”*

Salâhaddîn, hayatının çok büyük bir kısmını savaş meydanlarında geçirdi. Savaşmadığı kısıtlı dönemlerde ise tüm vaktini savaş ve yönetim stratejileri için harcadı. Bu sebepten ötürü Salâhaddîn Eyyûbî, ortaçağ harb tarihi için çok önemli bir yerde bulunmaktadır. Biz çalışmamız boyunca Salâhaddîn Eyyûbî dönemi Eyyûbî deniz kuvvetleri üzerinde durduk. Salâhaddîn Eyyûbî, İslâm denizciliğini eski zamanlardaki gibi ihtişamlı hale getirmek için büyük gayret göstermiştir. Hayalinde her zaman batı Akdeniz sahilleri ve hatta Akdeniz’in tüm adalarında Eyyûbî donanmasıyla gazalar yapmak vardı. Onun bizzat söylediği şu sözler Salâhaddîn Eyyûbî’nin denizciliğe verdiği önemi ve denizcilik algısını gözler önüne sermektedir;

*“Allah ne zaman sahilin geri kalan kısmının fethini bana nasib ederse, memleketi kısımlara ayırıp vasiyet eder ve ehil kişilere teslim ederim. Sonra şu denize binip gayri Müslimlerin adalarına vararak, oralarda, onları araştırıp takip ederim, ta ki, yeryüzünde Allah’ı inkâr edenleri bırakmayayım veya öleyim.<sup>752</sup>”*

---

<sup>751</sup> İbn Şeddâd Nevadır b, 244.

<sup>752</sup> İbn Şeddâd Nevadır a, 57.



## SONUÇ

Mısır, Akdeniz’de dağlarla çevrelenmeyen tek coğrafyadır. Doğu Akdeniz’in diğer kıyılarının aksine Mısır limanlarını çevreleyen yüksek sıradağlar bulunmaz. Mısır’ı Doğu Akdeniz’in diğer coğrafyalarından ayırtıran bu durum ilk bakışta denizcilikle alakasız gibi görülebilir. Lakin Mısır’ın nisbeten düz coğrafyası Mısır’daki denizcilik kültürünün limanla sınırlı kalmaması sonucu doğurur. Zira Nil nehri vasıtasıyla Mısır denizcilik kültürünün can damarı Akdeniz’e kuşuçu mu olarak yaklaşık 180, Kızıldeniz’e ise 120 KM uzaklıktadır. Mısır’ın denizcilik merkezini böylesine iç bir noktaya konumlandırması coğrafyanın ona sunduğu en önemli imkânlardan biridir. Bu şekilde tersanelerini ülkenin kalbine inşa eden Mısır, bu coğrafyanın bir getirisi olarak prefabrik gemi teknolojisini benimsemiş. Yapılan gemiler deniz kıyısında tekrardan birleştirilerek denize açılmıştır.

Biz bu çalışmayı inşa ederken İbn Haldun’un *coğrafyanın toplumların kaderine olan etkisi* konusundaki ileri görüşlü fikirlerini yeniden gözlemlemiştir olduk. Zira aradan binlerce yıl geçse de Mısır’ın denizcilik konusundaki avantajları ve dezavantajları her devlete bir şekilde tesir etmiştir. Tarih öncesi dönemde gemi yapmak için hangi ağaç kesiliyorsa, Eyyûbî döneminde de aynı ağaca başvuruluyordu. Coğrafyanın etkilerinden biride Mısır’ın yaşam kaynağı olan Nil nehriydi. Dünya tarihinde denizcilik, Nil nehriyle birlikte ortaya çıkmıştı. Nil’in ulaşımdan sulamaya kadar birçok konudaki avantajı antik Mısır’da nasıl algılandığına, Eyyûbîlerde Nil nehri üzerine mahsus filolar inşa ederek nehrin avantajlarından aynı miktarda istifade etmişlerdir. Mısır’ın jeostratejik ve jeopolitik konumu, esasen bir kara devleti olarak ortaya çıkan Eyyûbî devletine denizcilik vasfı katmıştır. Bulunduğu konumun gerekliliklerini tarihsel ve konumsal olarak sezen Salâhaddîn Eyyûbî, Deniz Kuvvetleri konusunda her daim aktif gayret göstermiştir.

12. yüzyılın başlarında Haçlılar Doğu Akdeniz’in birçok kritik limanına hâkimdi. Deniz ticaretini kapsamlı bir şekilde elinde tutan Haçlı krallık ve kontlukları sahip oldukları deniz gücü sayesinde Doğu Akdeniz’in tek Müslüman deniz gücü olan Fâtımîleri Mısır’a sıkıştırmış, İslâm denizciliğinin en zayıf döneminde Avrupa’da inşa ettikleri filolarla İslâm dünyasını ele geçirmişlerdi. Başta Zengîler olmak üzere bir takım Müslüman güç odakları; Doğu Akdeniz’i her yönden kuşatmış olan Haçlı devletleriyle başarılı mücadeleler gerçekleştirse de, pratiğe yönelik bir deniz kuvvetinin bulunmaması, Haçlı hâkimiyetini kırmaya muvaffak olunamaması sonuçlarını doğuruyordu. Nitekim Suriye’nin zengin ormanları, demir madenleri ve zift kuyularına hâkim olan Haçlılar bir taraftan kendi gemilerini üretiyorlar diğer taraftan da Avrupa’nın tüm tersanelerinden düzenli gemi yardımları alıyorlardı. Buna karşılık İslâm’ın

Doğu Akdeniz'deki Haçlı filolarına karşı tek deniz gücü olan Fâtımî Deniz Kuvvetleri, Haçlılar tarafından etkisizleştirilmişti.

Böyle bir siyasi manzara altında 1138 senesinde denize ve denizciliğe oldukça uzak olan bir yerde, denizcilik geleneğine sahip olmayan bir ailede dünyaya gelen Salâhaddîn Eyyûbî, ailesinden devraldığı politik kariyeri devam ettirmiş, kısa zamanda Nûreddîn Zengî'nin önemli adamlarından biri olmuştur. Salâhaddîn, 12. asrın sonlarına doğru önce Fâtımî Veziri, sonra Mısır hâkimi, Nûreddîn'in ölümüyle ise neredeyse tüm Suriye ve Mısır'ın tek Sultanı olmuştur.

Salâhaddîn Eyyûbî'nin önderliğinde teşekkül eden Eyyûbî Sultanlığının ordu sistemi iki gelenek üzerine kurulmuştur. Kara orduları Nûreddîn'den devralınan Selçuklu/Türk askerî sistemi iken deniz kuvvetleri Fatımîler üzerinden devralınan köklü Mısır denizciliğinin devamı niteliği taşıyordu. Salâhaddîn'in yok olmaya yüz tutan Mısır denizciliğini ayağa kaldırma gayesi Mısır'a hâkim olana kadar Suriye'de yaşadığı deneyimlere dayanıyordu. O, Suriye'de giriştiği mücadeleler boyunca etkili bir deniz gücü tesis etmeksizin Haçlıları yok edemeyeceğini çok iyi öğrenmişti. Nitekim Haçlıları karadan ne kadar söküp atarsa atsın Avrupa'da bir araya gelen filoların önünü kesmek için hem güçlü bir sahil güvenlik hem de güçlü bir deniz saldırı gücüne sahip olmak gerekiyordu.

Salâhaddîn Mısır'da uzun vadeli bir denizcilik planı ortaya koymuştur. Nitekim onun Dîvânü'l Ustûl adlı kurumu tesis etmesi ve Mısır'ın kendi gelirleriyle işleyecek bir deniz kuvvetine sahip olması için attığı adımlar son derece ileri görüşlü adımlardır. Salâhaddîn'in Mısır'da yaptığı tahkimat da en az deniz gücüne gösterdiği ihtimam kadar önemlidir. Zira Haçlılarla mücadelenin en önemli merkezlerinden biri olan Mısır birkaç küçük girişim dışında hiçbir zaman Haçlı istilasına maruz kalmamıştı ve kalmamalıydı.

Salâhaddîn tüm bu konjonktür altında sahip olduğu Mısır'ı İslâm'ın daha evvelki devirlerindeki gibi güçlü bir denizcilik merkezi haline getirmek için var gücü ile çalışmış, Suriye sahillerinde sahip olduğu hiçbir limanı yıkmamış ve onları Eyyûbî filolarının yeni üsleri haline getirmiştir.

Deniz Kuvvetleri Salâhaddîn'in cihadının önemli bir parçasını oluşturuyordu. Nitekim o, cihadı sadece kara ile sınırlı görmüyor, deniz üzerinden cihat edilmedikçe İslâm'ın tam manasıyla muzaffer olamayacağına inanıyordu. 1187 senesine gelindiğinde Suriye'nin neredeyse tüm limanları İslâm idaresine geçmiş, Akdeniz'deki bir asrı açan Haçlı hâkimiyeti Salâhaddîn'in saldırıları sonucunda nihayete ermişti. Tam bu noktada Salâhaddîn'in ne kadar ileri görüşlü bir politika izlediğini gözlemliyoruz. Zira limanlardaki hâkimiyetini kaybeden Haçlılar değişen durumun sonucunda hızla yeni bir sefer tertib etmiş ve Suriye limanlarındaki hâkimiyetlerini kaybetmeleri üzerinden 2 sene geçmeden Avrupa kıtasının baştanbaşa tüm

filoları Eyyûbîler üzerine demir almıştır. Salâhaddîn'in ileri görüşlü politikası Üçüncü Haçlı Seferlerinde Eyyûbî filolarının gösterdiği büyük dirençle kendisini gösterir. Zira Eyyûbî Deniz Kuvvetleri Akkâ önünde Haçlıların tazyikini kırmasaydı, belki de Haçlı filoları Akkâ'yı çok daha hızlı fethedecek ve bunun sonucunda henüz yorulmadıklarından Kudüs'e kadar hızlı bir fetih süreci sonucu birinci Haçlı seferi gibi neredeyse tüm Suriye limanlarına hâkim olacaklardı. Lakin Eyyûbî Deniz Gücü'nün Haçlı kuvvetlerini Akkâ önünde yıllarca bekletmesi, gelen kuvvetlerin güçlerinde ciddi bir zayıflamaya yol açtı ve Akkâ ile beraber birkaç liman dışında hiç bir şey elde edemeyen Üçüncü Haçlılar harcadıkları para ve enerjiye karşılık bu seferden oldukça zararlı dönmüşlerdir.

Üçüncü Haçlı Seferleri Eyyûbî Deniz Kuvvetlerinin operasyonel gücüne büyük darbe vurmuş, Salâhaddîn'den sonra Eyyûbî Sultanlarının hiç biri denizcilik mefhumu bakımından onun kadar ileri görüşlü adımlar atmamışlardır. Bir takım araştırmacıların iddia ettikleri gibi Salâhaddîn sonrasında Eyyûbî denizciliğinin yok olduğu gibi mesnetsiz iddiaları kabul ediyor değiliz, lakin Salâhaddîn'den sonra hiçbir Eyyûbî sultanının Salâhaddîn kadar denizcilik gayesi olmadığı da aşikârdır.

Tüm bu süreç çerçevesinde Eyyûbî Deniz Kuvvetleri kurumsal ve teknolojik bir ilerleme göstermiş, bu ilerleme Ortaçağ Akdeniz Tarihi açısından her ne kadar devrimsel bir nitelik taşımıyor da olsa kendisinden önce aldığı mirası, bir adım ileri taşıyarak Bahrî Memlûk hanedanına devretmiştir. Biz bu çalışmayı tesis ederken salt bir deniz savaşları ya da kurumlar tarihi hazırlamaktan öte, harb tarihinin kurumsal, teknolojik ve politik dinamiklerini ihtiva eden bir denizcilik tarihi yazma gayesi taşıdık.

Sonuç olarak biz bu çalışmamızla Eyyûbî deniz kuvvetlerini iki aşamalı olarak inceleme gayreti gösterdik. Denizcilik kurum, gelenek ve teknolojilerini Eyyûbî dönemi bazında incelerken, Salâhaddîn dönemi Deniz Kuvvetlerinin faaliyetlerini de mümkün olduğunca ortaya koymaya çalıştık. Biz bu çalışmayla ortaçağ denizcilik tarihinin ne kadar önemli olduğunu ve Eyyûbî döneminin bu önemli tarihte nasıl bir yer teşkil ettiğini ortaya koymaya çalıştık. Böylelikle dünya harb ve deniz teknolojileri tarihinin sıklıkla göz ardı edilen bir vechini de inceleme imkânı bulduk.

## KAYNAKÇA

## a.

*Eyyûbî-Pisa anlaşma metni*

**Mekuplar ve Evraklar**

Kullanılan Metin: *I Diplomi Arabi Del R. Archibio Fiorentino*, ed. M. Amari, In Firenze, 1863, ss. 257- 264.

*John Sarrasin'in Dimyat'a Dair Mektubu*

Kullanılan Metin: "John Sarrasin's Letter on the Capture of Damietta, 1249" *Crusade and Christendom*, ed. Jessalyn Bird, Edward Peters and James M. Powel, Philadelphia 2013, 238-247.

*Temlier Üstadı Terricus'un Mektubu*

Kullanılan Metin: *Latters from East: Crusaders, Pilgrims and Settlers in the 12th-13th Centuries*, Trans. Malcolm Barber and Keith Bate, Farnham 2010.

*Venediğe Yazılan 1198 Tarihli Mektup*

Kullanılan Metin: *The Crusades: A Reader*, ed. S. J. Allen& E. Amt, Toronto 2003.

## b.

Abdü'l- Hakem *Kitab-ı Fütûh*

**Kronikler, Coğrafyalar, Seyahatnameler**

(= Abdullah bin Abdü'l'l- Hakem, *Kitab-ı Fütûh-u Mısır ve Ahbarha*)

Kullanılan Metin: Abdullah bin Abdü'l'l- Hakem, *Kitab-ı Fütûh-u Mısır ve Ahbarha*, tah. C. C. Torley, Leiden 1920.

Abdü'l-hakk el Bağdâdî *Merâsidü'l-İttılâ'*

(= Safiyyü'd-dîn Abdü'l-mü'min b. Abdü'l-hakk el Bağdâdî, *Merâsidü'l-İttılâ' Ala Esmâi'l-Emkine ve'l-Bikâ'*)

Kullanılan Çeviri: Safiyyü'd-dîn Abdü'l-mü'min b. Abdü'l-hakk el Bağdâdî, *Merâsidü'l-İttılâ' Ala Esmâi'l-Emkine ve'l-Bikâ'*, Çev: H. İ. Gök, Ankara 2014.

Abdüllatif el- Bağdadî *kitâbü'l ifâdeh*

(= Abdüllatif el- Bağdâdî, *Kitabü'l İfadeh ve'l-İ'tibar*)

- Kullanılan Çeviri: ‘Abd al- Latif al- Baghdadi, *The Eastern Key: Kitab al- ifadah waa’l-l’tibar of ‘Abd al- Latig al- Baghdadi*, Trans. K. H. Zand and J. A. & Ivy E. Videan, London 1964.
- Abû’l- Farac *Mahktebhanuth* (= Gregory Abû’l- Farac, *Mahktebhanuth Zabne*)
- Kullanılan Çeviri: Gregory Abû’l- Farac, *Abû’l- Farac Tarihi*, I- II, Çev. Ö. R Doğrul, Ankara 1999.
- Albertus Aquensis *Historia* (= Albertus Aquensis, *Historia Ierosolimitana*)
- Kullanılan Çeviri: Albert of Aachen, *History of the Journey to Jerusalem*, Trans: Susan B. Edgington, Oxford, 2007.
- Ambroise *Estoire* (=Ambroise, *Estoire de la Guerre Sainte*)
- Kullanılan Çeviri: Ambroise, *The History of the Holly War: Ambroise’s Estoire de la Guerre Sainte*, vol. II, Trans. Marianne Ailes, Woodbridge 2003.
- Anna Komnena *Aleksiad* (= Anna Komnena *Aleksiad*)
- Kullanılan Çeviri: Anna Comnena, *The Alexiad*, Trans. E. A. S. Dawes, Ontario 2000.
- Anonim *Annali Genovesi* (= Anonim, *Annali Genovesi di Caffaro e de suoi continuatori*)
- Kullanılan Çeviri: “Analli Genovesi di Caffaro: A Short History of The Kingdom of Jerusalem”, Trans. Martin Hall and Jonathan Phillips, *Caffaro, Genoa and the Twelfth- Century Crusades*, Farnham 2013, 151-169.
- Anonim *Eracle* (= The Boke Instituled Eracles and of Godeffroy of Boloyne)
- Kullanılan Çeviri: *The Caxton Eracle: A Middle English Chronicle of the First Crusade*, Ed: Dana Cushing, I-II, Lewiston 2001.

Anonim *Historiae Francorum*

(= Anonim, *Historiae Francorum Scriptores ab Ipsius Gentis Origine*)

Kullanılan Çeviri: *Historiae Francorum Scriptores ab Ipsius Gentis Origine*, Trans. Peter Jackson, *The Seventh Crusade: Source and Documents*, Aldershot 2007.

Anonim *Hududü'l Âlem*

(= Anonim, *Hududü'l Âlem Mine'l Meşrik ile'l Magrib*)

Kullanılan Çeviri: *Hududü'l Âlem*, Çev. Abdullah Duman- Murat Ağarı, İstanbul 2008.

Anonim *Itinerarium*

(Anonim, *Itinerarium Peregrinorum et Gesta Regis Ricardi*)

Kullanılan Çeviri: *Chronicle of the Trird Crusade: A Translation of the Itinerarium Peregrinorum et Gesta Regis Richardi*, Trans. Helen J. Nicholson, Aldershot 1997.

Anonim *Kitâbü'l Uyun*

(= Anonim, *Kitâbü'l Uyun ve'l- Hadâik fi Ahâr el- Hakâik*)

Kullanılan Metin: *Kitâbü'l Uyun ve'l- Hadâik fi Ahâr el- Hakâik*, tah. M. J. De Goeje, Leiden 1871.

Anonim *Rothelin*

(= Anonim, *La Continuation de Guillaume de Tyr de 1229 à 1261, dite du manuscrit de Rothelin*)

Kullanılan Çeviri: *Crusader Syria in the Triteenth Century: The Rothelin Continuation of the History of William of Tyre with part of the Eracles or Acre Text*, Trans. Janet Shirley, Aldersshot 1999.

Anonim, *Chroniques*

(= Anonim, *Chroniques d'Amadi et de Strambaldi*)

- Kullanılan Çeviri: *The Chronicle of Amadi*, Trans. Nicholas Coureas- Peter Edbury, Nicosia 2015.
- Anonim, *Old. Fr. Cont. Wil.* (= Anonim, Old French Continuation of William of Tyre)
- Kullanılan Çeviri: “Old French Continuation of William of Tyre”, *The Conquest of Jerusalem and the Third Crusade*, Trans. Peter Edbury, Aldershot 1998.
- Arrianos *Anabasis* (= Flavius Arrianos, Aleksander Anabasis)
- Kullanılan Çeviri: Arrianos, *İskender'in Anabasisi*, Çev. Hayrullah Örs, İstanbul 1945.
- Bahaüddîn Züheyr *el-Vezir* (= Bahaüddîn Züheyr, el- Vezir el- Fâzıl er- Reîs el- Belîğ el- Bârî' el- Alâmet)
- Kullanılan Metin ve Çeviri: Baha ed- Din Zoheir, *el Vezir el- Fâzıl er- Reîs el- Belîğ el-Bâri' el- Alâmet*, Trans. E. H. Palmer, London 1877.
- Belâzurî *Fütûh* (= Ebü'l-Hasen Ahmed b. Yahyâ b. Câbir b. Dâvûd el-Belâzurî, Fütûhu'l Büldân)
- Kullanılan Çeviri: Ahmed. b. Yahyâ el- Belâzurî, *Fütûhu'l Büldân*, Çev. Mustafa Fayda, İstanbul 2013.
- Benjamin *Rihle* (= Benjamin, *Rihletü'l Benjamin*)
- Kullanılan Metin: Benjamin, *Rihletü'l Benjamin (1165- 1173)*, Bağdad 1945.
- Constantine Porphyrogenitus *Administrando* (= Constantine Porphyrogenitus, De Administrando Imperio)
- Kullanılan Çeviri: Constantine Porphyrogenitus, *De Administrando Imperio*, Trans. R. J. H. Jenkins, Colombia, 1967.
- Ebû Şâme *Kitâb er- Ravzateyn* (= Ebû Şâme el- Makdisi, Kitâb er- Ravzateyn fi Ahbâr ed- Devleteyn n- Nûrîye ve'l Salâhîye)

- Kullanılan Metin ve Çeviri: Abou Chamah, *Le Livre de Deux Jardins*, Trans&tah. : A. C. Barbier de Meynard, *Rec. Cr. Or.* IV-V. Paris 1898.
- Ebü'l Fidâ *Takvim* (=el- Melikü'l Müeyyed İmadeddin Ebü'l Fidâ İsmail b. Ali el- Eyyûbî, *Takvimü'l Büldan*)  
Kullanılan Çeviri: Ebü'l Fida, *Ebü'l Fida Coğrafyası*, Çev. Ramazan Şeşen, 2017.
- el- Bîrûnî *Cemâhir* (= Ebü'r-Reyhân Muhammed b. Ahmed el- Bîrûnî, el- Cemâhir fi Ma'rifeti'l Cevâhir)  
Kullanılan Çeviri: el-Bîrûnî, *el- Cemâhir fi Ma'rifeti'l Cevâhir: Kıymetli Taşlar ve Metaller Kitabı*, Çev. E. S. Özcan, Ankara 2017.
- el- Bundârî *Sena* (= el- Bundârî, *Senâü'l Barkü'l Şâmî*)  
Kullanılan Metin: el- Bundârî, *Senâü'l Barkü'l Şâmî*, tah. Ramazan Şeşen, Beyrut 1971.
- el- Gırnâtî *Tuhfetu'l Elbâb* (= Ebû Hâmîd Muhammed el- Gırnâtî, *Tuhfetu'l Elbâb ve Nuhbetu'l- A'câb*)  
Kullanılan Çeviri: Ebû Hâmîd Muhammed el- Gırnâtî, *Gırnâtî Seyahatnamesi*, Çev. Fatih Sabuncu, İstanbul 2011.
- Ernoul *Chronique* (= Ernoul, *Chronique D'Ernoul et de Bernard le Trésorier*)  
Kullanılan Metin: *Chronique D'Ernoul*, ed. Mas Latrie, Paris, 1870.
- Eudes de Châteauroux *Sermo* (= Eudes de Châteauroux, *Sermo in eodem Anniversario*)  
Kullanılan Çeviri: Eudes de Châteauroux, *Sermo in eodem Anniversario*, Trans. Peter Jackson, *The Seventh Crusade: Source and Documents*, Aldershot 2007.
- Genesios *Basileiai* (=İosif Genesios, *Basileiai*)



- Kullanılan Çeviri: Genesios, *On the Reigns of the Emperors*, Trans. Anthony Kaldellis, Canberra 1998.
- Geoffroy de Beaulieu *La Via de Saint Louis* (= Geoffroy de Beaulieu, *La Via de Saint Louis*)  
 Kullanılan Çeviri: Geoffrey of Beaulieu, *The Pilgrimage of Louis IX from Acre to Nazareth*, Trans. Denys Pringe, Farnham 2012.
- George Sandy *Travels* (= George Sandy, *Sandy Travels: Containing an History of the Original and Present State of he Turkish Empire... The Mahometan Religion and Cereonies. A Description of Constantinople... also, of Creeece... of Egypt... A Description of Holy-Land... Lastly, Italy Described, and the Island Adjoning*)  
 Kullanılan Metin: George Sandy, *Sandy Travels: Containing an History of the Original and Present State of he Turkish Empire... The Mahometan Religion and Cereonies. A Description of Constantinople... also, of Creeece... of Egypt...A Description of Holy-Land... Lastly, Italy Described, and the Island Adjoning*, London 1673.
- Guillaume de Machaut *Prise* (= Guillaume de Machaut, *Prise d'Alexandrie*)  
 Kullanılan Çeviri: Guillaume de Machaut, *The Capture of Alexandria*. Trans: Janet Shirley. Notes: Peter W. Edbury. Aldershot 2001.
- Hesiodos *Erga* (= Hesiodos, *Erga kai Hēmerai*)  
 Kullanılan Çeviri: Hesiod, *Works and Days: a Translation and Comment*, Trans. David W. Tandy and Walter C. Neale, London 1996.
- İbn Battuta *Rihle* (= Ebû Abdullâh Şemseddîn Muhammed b. Abdullâh b. Muhammed b. İbrahim el Levâtî et-Tancî, *Rihletü İbn Battûta*)

- İbn Cübeyr *Rihle*  
 Kullanılan Çeviri: İbn Battuta, *İbn Battuta Seyahatnamesi*, Çev. A. S. Aykut, İstanbul 2000.  
 (= Ebu'l Hüseyin Muhammed İbn Ahmed İbn Cübeyr, Rihretü'l Kinânî)
- İbn Haldun *İber*  
 Kullanılan Çeviri: İbn Cübeyr, *Endülüsten Kutsal Topraklara*, Çev. İ. Güler, İstanbul 2008.  
 (= Ebu Zeyd Abdurrahman bin Muhammed bin Haldun, Kitâbu'l-İber ve Dîvânu'l-Mubtede' ve'l-Haber fi Eyyâmî'l-Arab ve'l-Acem ve'l-Berber ve men 'Asarahum min Zeviyiyî's-Sultânî'l-Ekber)  
 Kullanılan Metin: İbn Haldun, *Tarih-i İbn Haldun*, V, Beyrut, 2010.
- İbn Haldun *Mukaddime*  
 (= Ebu Zeyd Abdurrahman bin Muhammed bin Haldun el- Hadramî, Mukaddime)  
 Kullanılan Çeviriler: a= İbn Haldun, *Mukaddime*, Çev. Zakir Kadiri, I-III, Ankara, 1968. b= İbn Haldun, *Mukaddime*, I-II, Çev. Süleyman Uludağ, İstanbul 2007.
- İbn Hallikân *Vefeyât*  
 (= İbn Hallikân, Vefeyâtü'l-a'yân ve en-bâ'ü ebnâ'i'z-zamân Mimmâ Sebete b,'n-nakl evi's-semâ' ev esbetehü'l-'ayân)  
 Kullanılan Çeviri: İbn Khallikan, *Biographical Dictionary*, I-IV, Trans: Mac Guckin de Slane, Beirut 1843.
- İbn Havkal *Sûretü'l Arz*  
 (= Ebu'l Kâsım Muhammed bin Alî en-Nasîbî, Sûretü'l Arz)  
 Kullanılan Çeviri: İbn Havkal, *10. Asırda İslâm Coğrafyası*. Çev. Ramazan Şeşen. İstanbul 2014.
- İbn Hurdazbih *Memâlik*  
 (= Ebu'l Kâsım Ubeydullâh b. Abdullah b. Hurdâzbig, el- Memâlik ve'l- Mesaâlik)  
 Kullanılan Çeviri: İbn Hurdazbih, *Yollar ve Ülkeler Kitabı*, Çev. Murat Ağarı, İstanbul 2008.

İbn Kalânîsî *Zeyl*

(= Ebû Ya'lâ er- Reîsülecel Mecdürüesâ el- Amîd Hamza b. Esed b. Alî b. Muhammed ed- Dımaşk et- Temîmî, *Zeylû Târîhi Dımaşk*)

Kullanılan Çeviri: İbn Kalânîsî, *Şam Tarihine Zeyl: I. ve II. Haçlı Seferleri Dönemi*, Çev. Onur Özatağ, İstanbul 2015.

İbn Kesir *el-Bidâye*

(= Ebü'l Fida' İmâdüddîn İsmâîl b. Şihâbeddîn Ömer b. Kesîr b. Dav' b. Kesir el- Kaysî el- Kureşî el- Busrâvî ed- Dımaşkî eş- Şâfî, *el-Bidâye ve'n-Nihaye*)

Kullanılan Çeviri: İbn Kesir, *el-Bidâye ve'n-Nihaye Büyük İslâm Tarihi*, I- XIV, Çev: Mehmet Keskin, İstanbul 2000.

İbn Laklak *Târîh*

(İbn Laklak, *Tarih-i Betarika el- İskenderiyye el- Mısriyye*)

Kullanılan Metin ve Çeviri: İbn Laklak 1974, *History of the Patriarch of the Egyptian Church Known as the History of the Holy Church (1216-1243)* Vol IV, Part I, Trans. A. Khater, O. H. E. Burmester, Cairo 1974.

İbn Mamatî *Kitâbü'l Kavanin*

(= İbn Mamati Ebu'l Makârim Esed İbn Hatîr İbn Mamati, *Kitâbü'l Kavaninü'l Davanin*)

Kullanılan Çeviri: *Ibn Mammati's Rules for the Ministries: Translation with Commentary of the Qawanin al- Dawanin*, Trans. R. S. Cooper, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of California. Berkeley 1973.

İbn Şeddâd *Nevadir*

(Bahâeddin İbn Şeddâd, *En- Nevadir'üs-Sultaniyye ve El- Mahasinü'l Yusüfiyye*)

Kullanılan Metin ve Çeviriler: a= Bahaaddin bin- Şeddad, *Selahaddin-i Eyyûbî: En- Nevadir'üs-Sultaniyye ve El- Mahasinü'l Yusüfiyye*, Çev. M. S. Bilge, Diyarbakır 2015;

İbn Vâsıl *Müferric*

b= Baha'al-Din Ibn Shaddad, *The Rare and Excellent History of Saladin*, Trans: D. S. Richards, Cornwall, 2002.

(= Ebû Abdullâh Muhammed b. Müslim b. Osmân b. Vâre er- Râzî, *Müferricü'l Kurûb fi 'Ahbar Beni 'Eyyûb*)

Kullanılan Metin: İbn Vâsıl, *Müferricü'l Kurûb fi 'Ahbar Beni 'Eyyûb*, II, Tash. Cemal ed- Din el- Şiyyal, Kahire, 1957.

İbnü'l Esir *el- Kâmil*

(= Ebü'l Hasen İzzüddin Ali b. Muhammed b. Muhammed eş- Şeybânî el- Cezerî, *el- Kamil fi't Tarih*)

Kullanılan Metin ve Çeviriler: a= İbnü'l Esir, *el- Kamil fi't Tarih*, I-X, Tash. Muhammed Yusuf ed- Dokak, Beyrut 2003. b= İbnü'l Esir, *İslâm Tarihi El-Kâmil Fi't Târîh Tercümesi*, III, V, VII, VIII, XI, XII, Çev: A. Ağrakça- Y. Apaydın- Abdülkerim Özaydın, İstanbul 1987.

İbnü'l Furât *Târîh*

(= Nâsurüddîn Muhammed b. Abdürrahîm b. Alî el- Mîsrî el- Hanefî İbnü'l Furât, *Târîhu İbni'l Furât el- Hanefî et- Tarîku'l- vâzihu'l- meslûk ilâ terâcimi'lhulefâ' ve'l mülûk*)

Kullanılan Çeviri: Ibn al- Furât, *Ayyubids, Mamlukes and Crusaders: Selection from the Tarikh al- Duwal wa'l Mulûk*, I-II, Trans. J. S. C. Riley- Smith, Cambridge 1971.

İmâdüddin el- İsfahânî *el- Berku's- Şâmî*

(= İmâdüddin el- İsfahânî, *el- Berku's- Şâmî*)

Kullanılan Çeviri: İmad el- Din el Katib el İsfahani, "El- Bark el- Şami'ye Göre 578-579 (1182-1183 m.) Yıllarında Salah el-Din'in Bazı Tâyinleri ve Eyyûbîler ile Franklar Arasında Cereyan Edeb Bazı Harpler", Çev. Ramazan

- Şeşen, *İslâm Tetkikleri Enstitüsü Dergisi* VI/3-4, (1976) 3-21.
- İmâdüddin el- İsfahânî *fethü'l kussî* (= İmâdüddin el- İsfahânî, el- Fethü'l Kussî fi'l- Fethü'l Kudsi)  
Kullanılan Çeviri: 'Imad ad- Din al- Isfahani, *Conquête de la Syrie et de la Palestine par Saladin*, Trans. Henri Massé, Paris, 1972.
- İonnis Skilicis *Synopsis* (= İonnis Skilicisi, *Synopsis Historiarum*)  
Kullanılan Çeviri: John Skylitzes, *A Synopsis of Byzantine History 811-1057*, Trans. John Wortley, Cambridge 2010.
- Jean de Joinville *Histoire* (= Jean Sire de Joinville, *Histoire de Saint Louis Credo Et Lettre A Louis X*)  
Kullanılan Çeviri: Jean de Joinville, *Bir Haçlının Hatıraları*, Çev. Cüneyt Kanat, İstanbul 2014.
- Kazvîni *Asâr* (= Ebû Yahyâ Zekeriyâ b. Muhammed el- Kazvîni, *Asâr el- Bilâd ve Ahbâr el- İbâd*)  
Kullanılan Metin: el- Kazvîni, *Asâr el- Bilâd ve Ahbâr el- İbâd*, Beyrut.
- Makrîzî *el- hitat* (= Ebû Muhammed (Ebü'l Abbâs) Takıyüddîn Ahmed b. Alî b. Adülkadir b. Muhammed el- Makrîzî, el- Hitatü'l Makrîziyye el- Mevâ'iz ve'l-i'tibar bi-zikri'l-hitat ve'l-âsâr)  
Kullanılan Metin ve Çeviriler: a= Makrîzî, *Kitâbu'l-Mevâiz ve'l-İ'tibâr bi-Zikri'l-Hitat ve'l-Âsâr*, I- IV, Tah. Halil el- Mansur, Beyrut 1998. b= Makrîzî, *el- Hitatü'l Makrîziyye el- Mevâ'iz ve'l-i'tibar bi-zikri'l-hitat ve'l-âsâr*, II Trans: Karl Stowasser, Basılmamış Daktilo Nüshası. c= Maqrizi, *Medieval Egypt: el- Hitatü'l Makrîziyye el- Mevâ'iz ve'l-i'tibar bi-zikri'l-hitat ve'l-âsâr*, Trans: Karl Stowasser, I, 2014.

Makrîzî *es-sülûk*

(= Ebû Muhammed (Ebü'l Abbâs) Takıyüddîn Ahmed b. Alî b. Adülkadir b. Muhammed el-Makrîzî, *es- Sulûk fî ma'rifeti düveli'l mülûk*)

Kullanılan Çeviri: Maqrizi, *A History of the Ayyubid Sultans of Egypt*, Trans: R. J. Broadhurst, *Library of Classical Arabic Literature V*, Boston 1980.

Mardî et- Tarsûsî *Tabsırat*

(= Mardî et- Tarsûsî, *Tabsıratu Erbâbi'l- Elbâb fî Keyfiyyeti'n-Necât Fi'l-Hurûb*)

Kullanılan Metin ve Çeviri: Mardî et- Tarsûsî, “*Tabsıratu Erbâbi'l- Elbâb fî Keyfiyyeti'n-Necât Fi'l-Hurûb*”, Trans. C. Cahen, “*Un Traité D'armurerie Composé Pour Saladin*”, *Bulletin D'études Orientales* 12 (1947-1948) 103-163.

Marino Sanudo Torsello *Liber*

(= Marino Sanudo Torsello, *Liber Secretorum Fidelium Crucis*)

Kullanılan Çeviri: Marino Sanudo Torsello, *The Book of the Secrets of the Faithful of the Cross*, Trans. Peter Lock, Farnham 2011.

Mekin *Ahbar*

(Georges b. Amid Mekin, *Ahbarü'l Eyyubiyin*)

Kullanılan Çeviri: al- Makin ibn al'Amid, *Chronique Des Ayyoubides (1205-6-1259-60)*, Trans. A. M. Eddé, F. Micheau, Paris 1994.

Mesudî *Murûc*

(= Ebû el- Hasan Ali b. el- Hüseyin b. Ali el- Mesudî, *Murûc ez- Zeheb*)

Kullanılan Çeviri: Mesudî, *Murûc ez- Zeheb( Altın Bozkırlar)*, Çev. Ahsen Batur, İstanbul 2011.

Mukaddesî *Ahsen*

(Muhammed b. Ahmed Şemsüddin el- Mukaddesî, *Kitâbü Ahsenü't- Tekasîm fî Ma'rifeti'l- Ekâlîm*)

Kullanılan Çeviri: al- Muqaddasî, *The Best Dicisions for Knowledge of the Regions: Ahsan*

- Nâsır-ı Hüsrev Sefernâme* (= Nâsır-ı Husrev, Sefernâme)  
Kullanılan Çeviri: Nâsır-ı Husrev, *Sefernâme*, Çev. Abdülvehab Tarzi, İstanbul 1988.
- Nikephoros Breviarium Historicum* (=Nikephoros, Breviarium Historicum)  
Kullanılan Çeviri: Nikephoros, *Short History*, Trans. Cyril Mango, Washington 1990.
- Niketas Historia* (= Niketas, Historia)  
Kullanılan Çeviri: Niketas, *Historia*, Çev: Fikret Işıltan, Ankara 1995.
- Nüveyrî Nihâyet* (= Ebû'l- Abbâs Şihabüddîn Ahmed b. Muhammed ek- Bekrî et- Teymîel- Kureşî en- Nüveyrî, Nihâyetü'l Arab fi Fûnûnü'l Adab)  
Kullanılan Metin: Nüveyrî *Nihâyetü'l Arab fi Fûnûnü'l Adab*, c. XXIV Thk. Abdülmecid Tarhini, Beyrut 2004.
- Oliverus Scholasticus Historia* (= Oliverus Scholasticus, Historia damiatina)  
Kullanılan Çeviri: Oliver of Paderborn, *Christian Society and the Crusades: 1198-1299*, Trans. John J. Gavian, Philadelphia 1971.
- Ömerî Mesalik* (= Şihabeddin Fazlullah el- Ömerî, Mesalikü'l Ebsâr fi Memâliki'l Emsâr)  
Kullanılan Çeviri: al- 'Umari, *Saladin and the Crusaders: Selected Annals from Masalik al-absar fi mamalik al-amsar*, Trans. E. R. Lundquist, Lund 1992.
- Richardi Divisensis Cronicon* (=Richardi Divisensis, Cronicon Richardi Divisensis de Tempore Regis Richardi Primi)  
Kullanılan Çeviri: Richard of Devizes, *The Chronicle of Richard of Devizes Concerning the Deeds of Richard the First, King of England also*

- Richard od Cirencester's Description of Britain*,  
Trans. J. A. Gilles, London 1812.
- Roger of Hoveden *Gesta*  
(= Roger of Howden, *Gesta Regis Henrici Secundi et Gesta Regis Ricardi Benedicti abbatis*)  
Kullanılan Çeviri: Roger of Howden, *English History by Contemporary Writers: The Crusade of Richard I*, Trans. T. A. Archer, London 1912.
- Rogeri de Wendover *Liber*  
(Rogeri De Wendover, *Liber Qui Dicitur Flores Historiarum: Ab Anno Domini Mcliv. Annoque Henrici Anglorum Regis Secundi Primo*)  
Kullanılan Çeviri: Roger Wendover, *Flowers of History*, I- II, Trans. J. A. Gilles, London 1849.
- Severus b. el- Mukaffa' *Tarih*  
(= Severus b. el- Mukaffa', *Tarih-i Betarika el- İskenderiyye el- Mısriyye*)  
Kullanılan Metin ve Çeviriler: Sawiris İbn al- Mukaffa', *History of the Patriach of the Egyptian Church Known as the History of the Holy Church( 849-880)*, Vol. II, Part. I, Trans. Yassa Abd al- Masih, O. H. E. Burmester, Le Caire 1943. Sawiris İbn al- Mukaffa', *History of the Patriach of the Egyptian Church Known as the History of the Holy Church( 1167-1216)* , Vol III, Part II, Trans. A. Khater, O. H. E. Burmester, Cairo 1970.
- Süryâni Mikâil *Kronik*  
(= Süryani Mikail, *Zhamanakagrut'iwn tear'n Mixaye'li asorwots' patriark'i*)  
Kullanılan Çeviri: Michael the Syrian, *The Chronicle of Michael the Great Patriarch of Syrians*, Trans. Robert Bedrosian, New Jersey 2013.
- Taberî *Târîh*  
(= Ebû Cafer Muhammed ibn Cerir el- Taberî, *Câmû'ül Beyân ve Târîhu'l Ümem ve'l Mülûk*)



- Kullanılan Çeviri: Tabarî, *The History of al-Tabarî*, XV, XXXIII, XXXIV, Trans. J. L. Kraemer- R. S. Humpreys, C. E. Bosworth, New York 1989, 1990, 1991.
- Theofanis Omologitis *Kronografya* (= Theofanis Omologitis, Kronografya)
- Kullanılan Çeviri: Theophanes Confessor, *The Chronicle of Theophanes Confessor*, Trans. Cyril Mango- Roger Scott, Oxford 1997.
- Theophanis Continuati* (= Chronographiae quae Theophanis Continuati nomine fertur Libri )
- Kullanılan Çeviriler: *Theophanis Continuati*, vol. V, Trans. I. Ševčenko, Boston 2011. *Theophanis Continuati*, vol. I-IV, Trans. Jeffrey Michael Featherstone- Juan Signes- Codoner, Boston 2015.
- Usame ibn Munkız *Kitâbu’-l İ’tibâr* (= Ebu’l Hâris Müeyyideüd- Devle Necmüddîn Üsâme b. Mürşid b. Alî b. Mukalled b. Nasr bnkız eş- Şeyzerî el- Kinânî el- Kelbî, *Kitâbu’-l İ’tibâr*)
- Kullanılan Çeviri: Usame ibn Munkız, *Kitâbu’-l İ’tibâr: İbretler Kitabı*, Çev. Y. Ö. Cömert, İstanbul 2008.
- Willermus Tyrensis *Historia* (= Willermus Tyrensis, *Historia Rerum in Partibus Transmarinis Gestarum a Tempore Successorum Mahumeth Usque Ad Annum Domini*)
- Kullanılan Çeviri: William of Tyre, *A History of Deeds Done Beyond the Sea*, I-II, Trans: Emily Atwater Babcock and A. C. Krey, New York 1943.
- Ya’kubî *Büldân* (= Ebû’l Abbâs Ahmed b. Ebi Ya’kûb İshâk b. Ca’fer b. Vehb b. Vâzıh el- Ya’kubî, *Kitabü’l Büldân*)

Yâkût el-Hamavî *Mucem*

Kullanılan Çeviri: Ya'kubî, *Ülkeler Kitabı*, Çev.

Murat Ağarı, İstanbul 2002.

(= Yâkût el-Hamavî, *Mucemü'l Büldân*)

Kullanılan Metin: Yâkût el-Hamavî, *Mucemü'l*

*Büldân*, I-V, Beyrut 1977.

c.

**Araştırma Eserler**

- Abbadî 1981 A. M. Abbadî, “el- Bahriyyet’il Eyyûbiyye fi Mısır ve’ş- Şam” *Tariü’l Bahriyeti’l İslamiyye fi Mısır ve’ş- Şam*, Beyrut 1981.
- Abudahesh 2005 A. Abudahesh, *Commercial Activities in Ayyubid and Early Rasulid Yemen*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Manchester 2005.
- Abulafia 2008 D. Abulafia, “Asia, Africa and the Trade of Medieval Europe”, Ed. M. M. Postan- E. Miller, *The Cambridge Economic History*, v. II, London (2008), 402- 473.
- Abulafia 2012 D. Abulafia, *Büyük Deniz: Akdeniz’de İnsanlık Tarihi*, Çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul 2012.
- Agius 2008 D. A. Agius, *Classic Ships of Islam: From Mesopamia to the Indian Ocean*, Leiden 2008.
- Altan 2009 E. Altan, “Sûr”, *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 37, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (2009) 535- 537.
- Altan 2012 E. Altan, “ Renaud de Châtillon: Antakya Prinkepsi(1153-1160), Mâverâ-i Ürdün Senyörü(1177- 87)”, *Tarih Dergisi* 55/1, (2012) 1-30.
- Altıkulaç 1994 T. Altıkulaç, “Ebû Şâme el- Makdisi” *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 10, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1994)
- Apak 2009 A. Apak, “Emevîler Döneminde Anadolu’da Arap- Bizans Mücadelesi”, *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 18/2 (2009).
- Archer 1902 T. A. Archer, C. L. Kingsford, *The Crusader*, London 1902.
- Aşur 1996 S. A. Aşur, *El- Eyyûbiyyûn ve’l Memâlik fi Mısır ve’ş- Şâm*, Kahire 1996.
- Atiya 1962 A. S. Atiya, *Crusade, Commerce & Culture*, Bloomington 1962.
- Atiyya 1986 A. Atiyya, “ Ibn Mammati”, *The Encyclopedia of İslâm*, vol. iii, Leiden Brill (1986) 862- 863.

- Avcı 1999 C. Avcı, “İbn Şeddad”, *İslâm Ansiklopedisi*, cilt 20, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1999) 373- 374.
- Emanuel 2018 J. P. Emanuel, “Tunç Çağı Sonunda İlk Deniz Savaşları”, *Aktüel Arkeoloji* 61 (2018).
- Avcı 2016 C. Avcı, “Salâhaddîn Eyyûbî(1171- 1193) ve Bizans”, *I. Uluslararası Sevgi Gönül Bizans Araştırmaları Sempozyumu*, 25-28 Haziran 2007 (2016).
- Avcı 2017 Casim Avcı, “Müslüman Araplar Tarafından Bizans Başkenti İstanbul’a Düzenlenen Askeri Seferler”, *Byzantion’dan Constantinopolis’e İstanbul Kuşatmaları*, ed. Murat Arslan- Turhan Kaçar, İstanbul, 2017.
- Ayalon 1971 D. Ayalon, “Memlukler ve Deniz Kuvvetleri: İslâm Âlemi İle Hristiyan Avrupa Arasındaki Mücadelenin Bir Safhası”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* XXV (1971) 39-50.
- Aydın 2008 H. Aydın, *İslam Hukukunda Deniz*, İstanbul 2008.
- Ayönü 2014 Y. Ayönü, *Selçuklular ve Bizans*, Ankara 2016.
- Azzam 2015 A. R. Azzam, *Selahaddin Eyyûbî*, Çev. Pınar Arpaçay, İstanbul 2015.
- Baadj 2013 A. S. Baadj, “Saladin and the Ayyubid Campaigns in the Maghrib”, *Al- Qantara* 2(2013), 267-295.
- Baadj 2015 A. S. Baadj, *Saladin, The Almohads and the Banu Ghaniya The Contest for North Africa(12th and 13th Centuries)*, Leiden, 2015.
- Bakır 1997 A. Bakır, “Ortaçağ İslâm Dünyasında Madenler ve Maden Sanayi”, *Bellekten* LXI/232, 519-597ç
- Bakır 2010 A. Bakır, “ İbnu’l Mücâvir’in Bakışıyla Eyyûbîlerin Döneminde Aden Şehrinde Ricari Hayatı”, *Tarih İncelemeleri Derhisi*, XXV/2 (2010), 338-413.
- Barber 2006 M. Barber, *Tapınak Şövalyelerinin Tarihi: Yeni Şövalyelik*, çev. Berna Ülner, İstanbul, 2006.
- Barber 2010 M. Barber, *The New Knighthood*, Cambridge 2010.

- Barber 2012 M. Barber, *The Crusader States*, London 2012.
- Basuğuy 2017 B. Basuğuy, *Haçlılar Karşısında İslâm'ın Sağlam Bir Kalesi: Eyyübîler*, İstanbul 2017.
- Bauden 2014 F. Bauden, "Al- Maqrizi" ", ed. Alex Mallett, *Medieval Muslim Historian and the Franks in the Levant*, Leieden 2014.
- Berekât 1995 V. Berekât, *Fennü'l Harbü'l Bahriyye*, İskenderiye 1995.
- Bernal 2001 M. Bernal, *Black Athena Writes Back*, ed. D. C. Moore, Durhan 2001.
- Bernburg 2014 L. R. Bernburg, "Imad al- Din al- Isfahani", ed. Alex Mallett, *Medieval Muslim Historian and the Franks in the Levant*, Leieden 2014.
- Besant & Palmer 1871 W. Besant & E. H. Palmer, *Jerusalem: The City of Herod and Saladin*, London 1871.
- Beyyümi 2005 Ali Beyyümi, *Kuruluş Devrinde Eyyübiler*, Çev: Abdülhadi Timurtaş, İstanbul 2005.
- Blackmore 2009 D. S. T. Blackmore, *The Seafaring Dictionary*, Jefferson 2009.
- Boase 1971 Boase, *Kingdoms and Strongholds of the Crusaders*, London 1971, s. 146-147.
- Bostan 1989 İ. Bostan, "Akdeniz", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt.2. İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1989) 231-234.
- Bostan 1996 1996, "Gemi", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 14. İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1996) 8- 11.
- Bosworth 2005 A. B. Bosworth, *Büyük İskender'in Yaşamı ve Fetihleri: Fetih ve İmparatorluk*, Çev. Hamit Çalışkan, Ankara 2005.
- Bozkurt 2011 N. Bozkurt, "Bahriye", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 40. İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (2011) 495- 501.
- Bozkurtoğlu Özcan 2017 Ö. Bozkurtoğlu Özcan, *Lusignanlar Döneminde Kıbrıs–Antalya İlişkileri (1192-1489)*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Antalya 2017.

- Brand 1968 C. M. Brand, *Byzantium Confronts the West 1180-1204*, Massachusetts, 1968.
- Braudel 2013 F. Braudel, "Deniz", *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, Ed. F. Braudel, Çev. Necati Erkurt, İstanbul 2013.
- Broodbank 2016 C. Broodbank, *Orta Deniz'in Yapımı*, Çev. Ebru Kılıç, İstanbul 2016.
- Broodbank 2017 C. Broodbank, "Deniz Kıyısından Yelken Açmış Gelmekte Olan Gemiler", Çev. Berna Günen, *Yeni Deniz Mecmuası* 7, (2017) 51-69.
- Brooks 1913 E. W. Brooks, "The Arab Occupation of Crete", *The English Historical Review*, 28/11 (1913)
- Brown 1974 B. T. M. Brown, *Siege Warfare during the Crusades*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Texas Tech University, Texas 1974.
- Cahen 1947-48 Claude Cahen, "Un Traité D'armurerie Composé Pour Saladin", *Bulletin D'études Orientales* 12 (1947-1948) 103-163.
- Cahen 2000 C. Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu*, İstanbul 2000.
- Casson 2002 L. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Engin, İstanbul 2002.
- Christides 1981 V. Christides, "The Raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea: Piracy and Conquest", *Byzantion*, 51/1 (1981).
- Christides 1993a V. Christides, "Milaha", *The Encyclopedia of İslâm*, vol. vii, Leiden Brill (1993) 40-46.
- Christides 1993b V. Christides, "Neft", *The Encyclopedia of İslâm*, vol. vii, Leiden Brill (1993) 885-886.
- Christides 1996 V. Christides, "New Light on Transmission of Chinese Naval Technology to the Mediterranean World The Single Rudder", *Intercultural Contracts in the Medieval Mediterranean*, ed. Benjamin Arbel, London 1996.

- Christides 1997 V. Christides, “Shini, Shiniyya, Shani”, *The Encyclopedia of Islam*, vol. IX. Leiden, Brill(1997), 444- 445.
- Christides 2007 V. Christides, “Islamic World Vessels”, *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. I, Ed. John B. Battendorf, New York 2007.
- Christides 2015 V. Christides, “The Naval Battle of Dhat Al- Sawari Revisited (ca 653, 654 or 655)”, *Maritime Contracts of the Past: Deciphering Connections Amongst Communities*, ed. Sila Tripati, New Delgi 2015.
- Christides 2017 V. Christides, “Hagiographical Works as Historical Sources in the Arab- Byzantine Relations”, *XXXIX International Congress on Historiography and Source Studies of Asia and Africa (21-23 June 2017)*, St. Petersburg 2017.
- Christie 2014 N. Christie, *Muslim and Crusaders: Christianity’s Wars in the Middle East, 1095-1382, From the Islamic Sources*, London 2014.
- Clayton 1988 P. A. Clayton, “The Pharos at Alexandria”, *The Seven Wonders of the Ancient World*, ed. P. A. Clayton- M. J. Price, London 1988.
- Coates 1995 J. Coates, “The Naval Architecture and Oar Systems of Ancient Galleys” *The Age of Galley*, ed. Robert Gardiner, New Jersey 1995.
- Cobb 2014 P. M. Cobb, *Race for Paradise: An Islamic History of Crusades*, New York 2014.
- Conder 1897 C. R. Conder, *The Latin Kingdom of Jerusalem 1099 to 1291*, London 1897.
- Conrad 1996 L. I. Conrad, “The Arabs and the Colossus”, *Journal of the Royal Asiatic Society*, 6/2 (1996).
- Constable 2003 O. R. Constable, *Housing the Stranger in the Mediterranean World*, Cambridge, 2003.

- Cooper 2014 J. P. Cooper, *The Medieval Nile: Route, Navigation and Landscape in Islamic Egypt*, Cairo 2014.
- Creswell 1978 K. A. Creswell, *Muslim Architecture of Egypt*, I- II, New York 1978.
- Çakıroğlu 2008 H. Çakıroğlu, Mürefficü'l Kurub'a Göre Selahaddîn Eyyûbi Sonrası ve el- Melikü'l Âdil Dönemi (H. 590-615/ M. 1184 – 1218) , Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon 2008.
- Dajani Shakeel 1972 H. R. Dajani Shakeel, *al- Qadi al Fadil: His Life and Political Career*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Michigan, Michigan 1972.
- Day 1981 G. W. Day, “The Impact of the Third Crusade upon Trade with the Levant”, *The International History Review* 3/2, (1981) 159-168.
- De Souza 2002 P. De Souza, *Seafaring and Civilization*, Surrey 2002.
- Demir 2016 D. M. Demir, Selahaddin: Kutsal Savaşın Politikaları. Yazarlar: M. C. Lyons & D. E. P. Jackson, Çeviren: Z. Savan. *Libri II* (2016) 557-564.
- Demirkent 1990 I. Demirkent, “Haçlı Seferleri Kaynaklarının Büyük Külliyyatı: Recueil des Historiens des Croisades I Doğulu Tarihçiler”, *Bulleten LIV/210* (1990), 863- 898.
- Demirkent 1992 I. Demirkent, *Mikhail Psellos'un Khronographia'sı*, Ankara 1992.
- Demirkent 2005 I. Demirkent, “Haçlı Seferleri Döneminde Doğu Akdeniz'de Deniz Hâkimiyeti”, *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*(17-18 Mayıs 2004), İstanbul 2005, 49- 70.
- Devries 2012 K. Devries, “Akkâ 1191”, *Dünya Savaş Tarihi: Haçlı Seferleri Selçuklular, Eyyubiler ve Osmanlılara Karşı 1097-1444*, cilt. V, Çev. Emir Yener, İstanbul 2012.
- Devries- Smith 2007 K. Devries- R. D. Smith, *Weapons and Warfare: Medieval Weapons*, California 2007.



- Diakonof 1992 I. M. Daikonof, “The Naval Power and Trade of Tyre”, *Israel Exploration Journal* 3/4, (1992), 168-193.
- Dingman 2008 P. Dingman, “ The Rise of Christian Naval Power in the Third Crusade”, *International Journal of Naval History* 7/3, (2008), 1-29.
- Djabbar 2015 A. Djabbar, “Arab Seafaring”, Trans. J .M. Baboukis, *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, vol. II, Ed. John B. Battendorf, New York 2007.
- Dmitriev 2017 V. A. Dmitriev, “The Sasanian Navy revisited: An Unwritten Chapter İn Iran’s Military History”, *International Journal of Maritime History* 29/4, 727-737.
- Dudu Kuşçu 2013 A. Dudu Kuşçu, *Eyyûbî Devleti Teşkilâtı*, Ankara 2013.
- Duggan 2015 T. M. P. Duggan, “From mid- October to the End of March Voyaging in the Medieval Mediterranean”, *Cedrus III* (2015) 277-310.
- Duggan- Şen 2016 T. M. P. Duggan- M. E. Şen, “On the Exercise of Coastal Control through Observation and Long Distance Communication Systems in Seljuk Territory in the XIIIth Century”, *Phaselis II* (2016), 9-29.
- Dursun 1992 D. Dursun, “Beyrut”. *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. VI. İstanbul, Türk Diyanet Vakfı(1992) 81-84.
- Eco 2010 U. Eco, “Ortaçağ’a Giriş”, *Ortaçağ: Barbarlar, Hristiyanlar Müslümanlar*, Çev. Leyla Tonguç Basmacı, İstanbul, 2010.
- Edbury 1991 P. Edbury, *The Kingdom of Cyprus and the Crusades: 1191-1374*, Cambridge 1991.
- Edbury 1993 P. Edbury, “Propaganda and Faction in the Kingdom of Jerusalem: The Background to Hattin, *Crusaders and Muslims in Twelfth – Century Syria* ed. M. Statzmiller, Leiden 1993.

- Edbury 1995 P. Edbury, "The Lusignan Kingdom of Cyprus and its Muslim Neighbours", *Kupros Apo Proistoria Staus Neoterous Chronous*, Nicosia 1995.
- Edbury- Rowe 1988 P. Edbury- J. G. Rowe, *William of Tyre: Historian of Latin East*, New York 1988.
- Edmund 1996 C. Edmund Bosworth, "Arab Attacks on Rhodes in the Pre- Ottoman Period", *Journal of the Royal Asiatic Society*, 6/2 (1996)
- Ehrenkreutz 1955 A. S. Ehrenkreutz, "The Pleace of Saladin in the Naval History of the Mediterranean Sea in the Mddle Ages", *Journal of the American Oriental Society* 75/2, (1955) 100-116.
- Ehrenkreutz 1972 A. S. Ehrenkreutz, *Saladin*, New York 1972.
- Eickhoff 1972 E. Eickhoff, "Frederich Barbarossa Anadolu'da", Çev. Gültekin Oransay, *VII. Türk Tarih Kongresi(25-29 Eylül 1970)*, I, Ankara 1972
- el- Alevî 1999 A. el- Alevî, "İbn Fazlullah el- Ömerî, *İslâm Ansiklopedisi*, cilt 19, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1999) 483- 484.
- Elisséeff 1986 N. Elisséeff, "Bayrut". *The Encyclopedia of Islam*, vol. I. Leiden, Brill(1986) 1137- 1139.
- Erol 2012 B. G. Erol, *Memlûk Deniz Kuvvetleri, Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Ankara 2012.
- Fahmy 1966 A. M. Fahmy, *Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean From the Seventh to Tenth Century A.D*, Cairo, 1966.
- Fleming 1915 W. B. Fleming, *The History of Tyre*, Colombia 1916.
- France 1999 J. France, *Western Warfare in the Age of the Crusades*, London 1999.
- Freeman 2013 C. Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma: Antik Akdeniz Uygarlıkları*, çev. S. K. Angı, İstanbul 2013.

- Frenkel 2011 Y. Frenel, “Muslim Responses to the Frankish Dominion in the Near East, 1198-1291,” Ed. Conor Kostick, *The Crusades and the Near East*, London(2011), 27- 54.
- Gertwagen 2006 R. Gertwagen, “ Harbours and Facilities along the Eastern Mediterranean Sea Lanes to Outremer”, *Logistics of Warfare in the Age of Crusades*, ed. John H. Pryor, Hemsphire 2006.
- Gibb 1950 H. A. B. Gibb, “ The Arabic Sources for the Life of Saladin”, *Speculum* 25/1 (1950)
- Gibb 1953 H. A. B. Gibb, “Al- Barq al- Shami: The History of Saladin by Katib ‘Imad ad- Din al- Istafani”, *WZKM* 12 (1953).
- Gibb 1991 H. A. R. Gibb, *İslam Medeniyeti Üzerine Araştırmalar*, Çev. K. Durak, A. Özkök, H. Yücesoy, K. Dönmez, İstanbul 1991.
- Gibb 2017 H. A. B. Gibb, *Arap Edebiyatı*, Çev. Onur Özatağ, İstanbul 2017.
- Gil 2008 M. Gil, “Shipping in the Mediterranean in the Eleventh Century A.D. as Reflected in Documents from the Cairo Geniza”, *Journal of Near Eastern Studies* 67/4, (2008)
- Gilbert 2008 G. P. Gilbert, *Ancient Egyptian Sea Power and The Origin of Maritime Forces*, Canberra 1008.
- Goitein 1964 S. D. Goitein, “A Letter From Seleucia(Cilicia)”, *Speculum* 39/2, (1964) 298-303.
- Goody 2012 J. Goody, *Metals, Culture and Capitalism*, Cambridge 2012.
- Gottschalk 1958 H. L. Gottschalk, *al- Malik al- Kamil von Egipten und Seine Zeit*, Wiesbaden 1958.
- Gök 2013 H. İ. Gök, *Musul Arabeyliği Zengiler*, Ankara, 2013.
- Göksu 2010 E. Göksu, “Mardî et- Tarsûsî’nin “Tabsıratu Erbâbi’l- Elbâb fi Keyfiyyeti’n- Necât fi’l Hurûb” Adlı Eseri ve Ortaçağ İslâm Tarihçileri Bakımından Önemi”, *A. Ü.*

- Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi* 43, (2010), 291- 307.
- Güngörmez 2014 Z. Güngörmez, *XI-XIII. Yüzyıllarda Doğu Akdeniz’de Ticaret*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Kahramanmaraş 2014.
- Güngörmez 2015 Z. Güngörmez, “Akdeniz Kayıp Tanığı: İskenderiye Feneri”, *Münir Atalar Armağanı: Ortaçağ Tarihi Yazıları*, Ed. P. Ülgen, A. Demir, M. Serdar, İstanbul 2015, 223-235.
- Hairy 2017 I. Hairy, “ Dünyanın 7 Harikas: İskenderiye Feneri”, *Aktüel Arkoloji* 59, 2017.
- Haldane 1999 D. Haldane, “The Fire Ship of Al- Salih Ayyûb and Muslim Use of Greek Fire”, *The Circle of War in the Middle Ages*, Ed. D. J. Kagay- L. J. A. Villalon, Woodbridge 1999.
- Hamilton 2000 B. Hamilton, *The Leper King and His Heirs*, Cambridge 2000.
- Hammad 1987 M. J. Hammad, *Latin and Muslim Historiography of the Crusader: A Comparative Study of William of Tyre and ‘Izz Ad- Din Ibn al- Athir*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Pennsylvania, 1987.
- Hell 1949 J. Hell, “Beyrut”. *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. II. İstanbul, MEB(1949) 587-588.
- Heyd 2000 W. Heyd *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev: Enver Ziya Karal, Ankara 2000.
- Hill 1972 G. Hill, *A History of Cyprus*, Vol. I- II, Cambridge, 1972
- Hillenbrand 2015 Carole Hillenbrand, *Müslümanların Gözünden Haçlı Seferleri*, Çev: Nurettin Elhüseyni, İstanbul, 2015.
- Hinley 1971 G. Hindley, *Medieval Warfare*, New York 1971.
- Hitti 1951 P. K. Hitti, *A History of Syria*, London 1951.
- Hitti 2011 P. K. Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslâm Tarihi*, Çev. Salih Tuğ, İstanbul 2011.

- Hocker 1995 F. M. Hocker, “ Late Roman, Byzantine, and Islamic Galley and Fleets”, *The Age of Galley*, ed. Robert Gardiner, New Jersey 1995.
- Holt 1997 P. M. Holy, *The Age of Crusades: The Near East from the Eleventh Century to 1517*, London 1997.
- Holt 2007 P. M. Holt, *Haçlı Devletleri ve Komşuları: Urfa Kontluğu, Antakya Prensiği, Trablusşam Kontluğu, Kudüs Krallığı*, Çev. Tanju Akad, İstanbul 2007.
- Honigmann 1970 E. Honigmann, “Sûr”, *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 11, İstanbul, MEB (1970) 42-46.
- Houani 1995 G. F. Hourani, *Arab Seafaring*, New Jersey 1995.
- Humphreys 2007 R. S. Humphreys, “XIII. Yüzyılda Eyyûbiler, Memlûkler ve Latin Doğu”, çev. Mustafa Kılıç, *C. Ü İlahiyat Fakültesi Dergisi*, XI/1 (2007), 359-378.
- Hüseyin 1986 M. M. Hüseyin, *el- Ceyşü'l Eyyûbî fi ahdi Salâhaddîn*, Beyrut 1982.
- Irwin 1999 R. Irwin, “Islam and the Crusades: 1096-1699”, Ed. J. Riley- Smith, *The Oxford History of the Crusades*, Oxford (1999), 211-258.
- İpşirli 1998 M. İpşirli, “el- Hıtatü'l- Makrîziyye”, cilt. 17, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1998)
- Jamieson 2006 A. G. Jamieson, *Faith and Sword*, Reaktion Books, 2006.
- Jankowiak 2017 M. Jankowiak, “The First Arab Siege of Constantinople: The Campaign of Yazid b. Mu'awiyah in 667-669” ”, *Byzantion 'dan Constantinopolis 'e İstanbul Kuşatmaları*, ed. Murat Arslan- Turhan Kaçar, İstanbul, 2017.
- Karamuk 1993 G. Karamuk, “II. Friedrich von Honenstaufen'in İslam Dünyası ile İlişkileri ve Arapça Kroniklere Yansıması”, *Belleten* LVII/219 (1993) 447- 479.

- Kassem 2011 A. Kassem, "Renewal of Memory of Pharos (The Ancient Lighthouse of Alexandria)", *Historical and Social Sciences* 17 (2011).
- Kaya 1988 M. Kaya, "Abdüllatif el- Bağdâdî", *İslam Ansiklopedisi*, cilt. 1, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1988)
- Kedar 2012 B. Z. Kedar, "Prolegomena to a World History of Harbour and River Chains", *Shipping, Trade and Crusade in the Medieval Mediterranean*, ed. R. Gertwager- E. Jeffreys, Farnham 2012, 3- 37.
- Khalilieh 1998 H. S. Khalilieh, *Islamic Maritime Law: An Introduction*, Leiden 1998.
- Kılıç 2007 M. Kılıç, "Haçlıların Dimyat Muhasaraları ve Eyyübîlerin Mücadeleleri", *Dinbilimleri Akademik Araştırma Dergisi* VIII/4 (2007) , 413-444.
- Kıyılı 2011 R. Kıyılı, *III. Bohemund Dönemi Antakya Haçlı Prinkepliği(1161-1201)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hatay, 2011.
- Korunur 2011 H. Korunur, *IV. Bohemund Dönemi Antakya Haçlı Prinkepliği(1201-1233)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Hatay 2011.
- Kök 1993 Bahattin Kök, "Mısır'ın Alınmasından Sonra Nureddin Mahmut'la Selahuddin Eyyübî Arasında Ortaya Çıkan Soğukluğun Sebepleri", *Belleten* LVII/219, (1993) 413-446.
- Lamb 1931 H. Lamb, *The Flame of Islam: Saladin, The Victory Bringer; Baibars, The Panther; Richard the Lion Heart; Saint Louis; Barbarossa*, New York 1931.
- Lane-Poole 1901 S. Lane- Poole, *History of Egypt*, New York, 1901.
- Lane-Poole 1906 S. Lane- Poole, *Saladin and the Fall of the Kingdom of Jerusalem*, London 1906.
- Lane-Poole 1969 S. Lane- Poole, "The Rise of Saladin". Ed. Kenneth M. Setton, *The History of the Crusade*, v. I, London(1969), 563-589.

- Lavergne 1997 M. Lavergne, "Sur", *Encyclopedia of Islam*, vol. 9, Leiden, Brill (1997) 883- 885.
- Lebib 2002 S. Lebib, "Eyyubiler ve Memlukler Devrinde Mısır'ın Ticaret Politikası", Çev. Altan Çetin, *Nüsha* II/4, (2002) 133-150.
- Leiser G. Leiser, " The Crusader Raid in the Red Sea in 578/1182-83", *Journal of the American Research Center in Egypt* 14, (1977) 87-100.
- Lev 1984 Y. Lev, "The Fatimid Navy, Byzantium and Mediterranean Sea 909-1036", *Byzantion*, 54/1 (1984)
- Lev 1999 Yaacov Lev, *Saladin in Egypt*, Leiden 1999.
- Lev 2006 Y. Lev, "Infantry in Muslim Armies during the Crusades", *Logistics of Warfare in the Age of Crusades*, ed. John H. Pryor, Hemsphire 2006.
- Lewis 1951 A. L. Lewis, *Naval Power and Trade in Mediterranean A.D. 500-1100*, New Jersey 1951.
- Lilie 1993 R. J. Lilie, *Byzantium and the Crusader States 1096-1204*, Trans: Jean E. Ridings, Oxford 1993.
- Lock 2006 P. Lock, *The Routledge Companion to Crusades*, London 2006.
- Löfgren 1986 O. Löfgren, "Adan", *The Encyclopedia of Islam*, vol. I. Leiden, Brill(1986) 180-182.
- Lyons- Jackson 1997 M. C. Lyons- D. E. P. Jackson, *Saladin The Politics of the Holy War*, Cambridge 1997.
- Lyons- Jackson 2006 M.C. Lyons- D. E. P. Jackson, *Selahaddin Kutsal Savaşın Politikaları*, İstanbul, 2006.
- Mack 2003 M. Mack, *The Merchant of Genoa: The Crusades, the Genoese and the Latin East*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Cambridge University, Cambridge, 2003.
- MacKenzie 1991 N. D. MacKenzie, "The Fortifications of al- Qahira (Cairo) under the Ayyubids", ed. H. Dajani- Shakeel, R. A. Messier, *The Jihad and Its Times Dedicated to Andrew Stefan Ehrenkreutz*, Michigan 199, 81-95.

- MacKenzie 1992 N. D. MacKenzie, *Ayyubid Cairo: A Topographical Study, Cairo* 1992.
- Madden 2003 T.F. Madden, *Enrico Dandolo & the Rise of Venice*, Baltimore, 2003.
- Magdalino 2002 P. Magdalino, *The Empire of Manuel I Komnenos 1143-1180*, Cambridge 2002.
- Mallet 2011 A. Mallet, “William of Tyre”, *Christian-Muslim Relations. A Bibliographical History*, vol. III, ed. D. Thomas- A. Mallet, Leiden 2011.
- Mallet 2014a A. Mallet, *Medieval Muslim Historians and the Frankish in the Levant*, Leiden 2014.
- Mallet 2014b A. Mallet, *Popular Muslim Reactions to the Franks in the Levant 1097-1291*, Surrey 2014.
- Mallett 2008 A. Mallett, “A Trip down the Red sea with Reynald of Châtillon”, *Journal of the Royal Asiatic Society* 18/2, (2008) 141-153.
- Man 2016 J. Man, *Selahaddin Eyyûbî*, Çev: Ekin Duru, İstanbul 2016.
- Margariti 2007 R. E. Margariti, *150 Years in the Life of Medieval Arabian Port Aden& the Indian Ocean Trade*, Carolina 2007.
- Margariti 2008
- Martran 1981 Robert Martran, *İslâmın Yayılış Tarihi*, Çev. İsmet Kayaoğlu, Ankara 1981.
- Matthew 1995 D. Matthew, *The Norman Kingdom of Sicily*, Cambridge 1995.
- Mattock 1995 J. Mattock, “ An Economium of al- Malik al – Salih Ayyub by al Baha’ Zuhayr”, ed. U. Vermeulen and D. D. Smet, *Egypt and Syria in the Fatimid, Ayyubid and Mamluk Eras*, Leuven 1995, 239-253.
- McGrail 2009 S. McGrail, *Boats of the World From Stone Age to Medeval Times*, Oxford 2009.



- Micheau 2014 F. Micheau, "Ibn al- Athîr", ed. Alex Mallett, *Medieval Muslim Historian and the Franks in the Levant*, Leiden 2014.
- Miles 1964 C. Miles, Byzantium and the Arabs: Relation in Crete and the Aegean Area", *Dumbarton Oaks Papers*, 18 (1964).
- Molin 1995 B. K. Molin, *The Role of Castles in the Political and Military History of the Crusader States and the Levant 1187 to 1380*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Leeds 1996.
- Molin 1995 B. K. Molin, *The Role of Castles in the Political and Military History of the Crusader States and the Levant 1187 to 1380*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Leeds, Leeds 1995.
- Monte- Bolton 2008 V. Vetus- B. Bolton, "A Matter of Great Confusion: King Richard I and Syria's", Ed. Alexander. D. Beihammer- Maria G. Parani- Christopher D. Schabel, *Diplomatics in the Eastern Mediterranean 1000- 1500*, Leiden (2008), 171- 206.
- Morrison 1995 J. Morrison, "Hellenistic Oared Warship 399- 31 BC" *The Age of Galley*, ed. Robert Gardiner, New Jersey 1995.
- Möhring 2008 Hannes Möhring, *Salaheddin Eyyûbî 1138-1193*, İstanbul, 2008.
- Muhammad 2009 Tarek M. Muhammad, "Ibn Mangli and Naval Warfare: The Question of Greek Fire Between the Muslims and Byzantines", *International Journal of Maritime History*, XXI/1(June 2009), 55-80.
- Murray 2006 A. Murray, "Outremer", *The Crusades: a Encyclopedia*, ed. A. Murray, California (2006) 910-912.
- Nicholson & Nicole 2005 Helen Nicholson & David Nicolle, *God's Warriors Crusaders, Saracens and the Battle of Jerusalem*, New York 2005.

- Nicholson 1997 H. Nicholson, "Woman on the Third Crusade", *Journal of Medieval History* 23/4, (1997), 335- 349.
- Nicholson 2004 H. Nicholson, *Medieval Warfare*, London 2004.
- Nicolle 2007 D. Nicolle, *Crusader Warfare*, Vol. II, New York 2007.
- Ostrogorsky 2011 G. Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret Işıltan, Ankara 2011.
- Özaydın 1988 A. Özaydın, "Ağlebîler", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt.1, Türk Diyanet Vakfı (1988)
- Özaydın 1992 A. Özaydın, "Bündari", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 6, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1992), 489-490.
- Özaydın 2000 A. Özaydın, "İbnü'l Esîr", *İslam Ansiklopedisi*, cilt. 21, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (2000)
- Özaydın 2001 A. Özaydın, "el- Kamil", *İslam Ansiklopedisi*, cilt. 24, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (2000)
- Özaydın 2002 A. Özaydın, "Kılıçarslan II", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 25, Türk Diyanet Vakfı (2002) 399-403.
- Öztürk 2012 M. Öztürk, *Fâtımîler'in Deniz Gücü ve Akdeniz Hakimiyeti*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul 2012.
- Öztürk 2015 M. Öztürk, "A Glimpse on the Use of the Harraqas in the Red Sea and on the Nile from the Fatimid till the end of Mamluk Periods", *Tarih Dergisi* 61 (2015/1) 97- 118.
- Petersen 2013 L. I. R. Petersen, *Siege Warfare and Military Organization in the Successor States(400-800 AD) Byzantium, the West and Islam*, Leiden 2013.
- Phillips 1999 J. Philips, "The Latin East 1098-1291", Ed. J. R. Smith, *The Oxford History of the Crusades*, Oxford (1999), 111-138.
- Phillips 2014 J. Philips, *The Crusades 1095-1204*, Routledge 2014.
- Pirenne 2006 H. Pirenne, *Hız Muhammed ve Charlamange*, Çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara 2006.
- Powell 1986 J. M. Powell, *Anatomy of a Crusade 1213-1221*, Philadelphia, 1986.

- Pryor 1982 J. Pryor, "The Transportation of Horses by Sea During the Era of the Crusades: Eight Century to 1285 A. D.", *The Mariner's Mirror* 68, London 1982.
- Pryor 1984 J. Pryor, "The Naval Architecture of Crusader Transport Ships", *The Mariner's Mirror* 70, London 1984.
- Pryor 1995 J. Pryor, "From Dromon to Galea: Mediterranean bireme galleys AD 500- 1300", *The Age of Galley*, ed. Robert Gardiner, New Jersey 1995.
- Pryor 2004 J. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, Çev. Füsün Tayanç- Tunç Tayanç, İstanbul 2004.
- Pryor 2008 J. H. Pryor, "A Maritime Republic", Ed. David Abulafia, *The New Cambridge Medieval History*, v. V, Cambridge (2008), 419- 446.
- Pryor- Jeffreys 2011 J. H. Pryor- E. Jeffreys, *Age of Dromon The Byzantine Navy ca. 500-1204*, Leiden 2011.
- Puckett 2012 N. N. Puckett, *The Pheoncian Trade Network: Tracing a Mediterranean Exchange System*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, A&M University, Texas 2012.
- Purton 2009 Peter Purton, *A History of the Early Medieval Siege(c.450-1200)*, Woodbridge, 2009.
- Rankov 1995 B. Rankovi "Fleets of the Early Roman Empire, 31 BC- AD 324" *The Age of Galley*, ed. Robert Gardiner, New Jersey 1995.
- Raphael 2011 K. Raphael, *Muslim Fortresses in the Levant*, Oxon 2011.o
- Regourd 2004 A. Regourd, "Trade on the Red Sea during the Ayyubid and Mamluk periods" *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Vol. 34, Papers from the thirty-seventh meeting of the Seminar for Arabian Studies held in London, 17-19 July 2003* (2004) 277-292.

- Richard 1952 J. Richard, “An Account of the Battle of Hattin Referring to the Frankish Mercenaries in Oriental Moslem States”, *Speculum* 27/2 (1952), 168- 177.
- Richardson 1993 M. E. J. Richardson, “Neft”, *The Encyclopedia of İslâm*, vol. vii, Leiden Brill (1993) 884.
- Riley- Smith 1973 J. Riley- Smith, “Government in Latin Syria and the Commercial Privileges of Foreign Merchants”, *Relations Between East and West in the Middle Ages*, ed. Derek Barker, Edinburgh 1973.
- Riley- Smith 2012 J. Riley- Smith, *The Knights Hospitaller in the Levant, c. 1070-1309*, New York 2012.
- Rodgers 1967 W. L. Rodgers, *Naval Warfare Under Oars: 4th to 16 Centuries*, Maryland 1967.
- Rose 2002 S. Rose, *Medieval Naval Warfare: 1000-1500*, London 2002.
- Runciman 1992 S. Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I-III, Çev: Fikret İşıltan, Ankara 1992.
- Runciman 2008 S. Runciman, “Byzantine Trade and Industry”, Ed. M. M. Postan- E. Miller, *The Cambridge Economic History*, vol. II, London (2008), 132- 167.
- Runciman 2010 S. Runciman, “Deniz Kuvvetlerinin Ortaçağ Tarihindeki Rolü”, *III. Türk Tarih Kongresi*, 15-20 Kasım 1943. TTK (2010)
- Ryder 1997 M. L. Ryder, “Animal Hair in Medieval Ship Caulking Throws Light on Livestock Types”, *Environmental Archeology*, 2/1, 61-66.
- Salim 1981 Seyyid Abdülaziz Salim, “el- Bahriyyet’ül İslâmiyye fî Mısır ve’ş- Şam min el- fethü’l Arabî hatta el-asrû’l Eyyûbî” *Tariü’l Bahriyeti’l İslamiyye fî Mısır ve’ş- Şam*, Beyrut 1981.
- Sallâbî 2010 A. M. Sallâbî, *Selahaddin Eyyûbî ve Kudüs’ün Yeniden Fethi*, İstanbul, 2010.

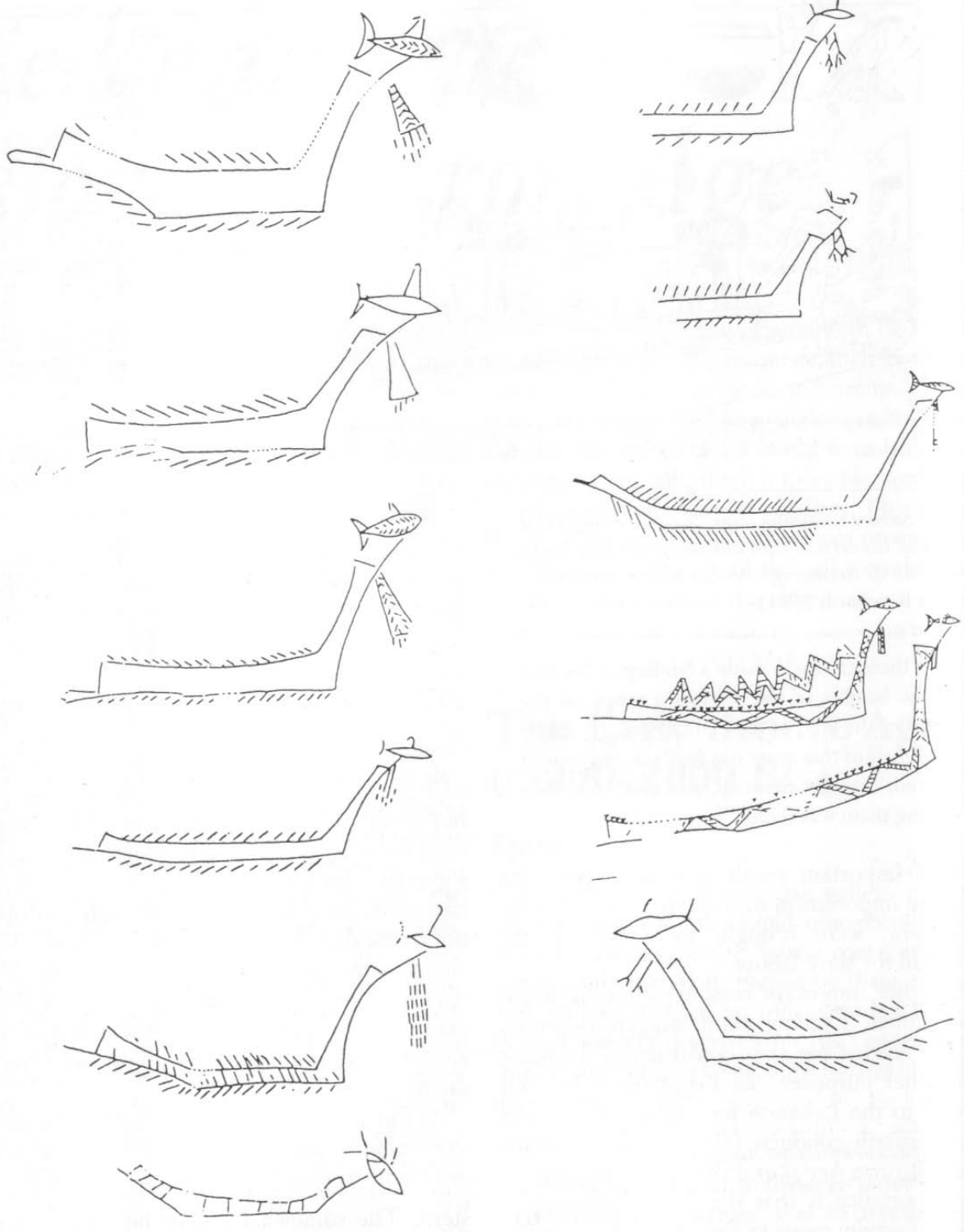
- Sarnowsky 2008 J. Sarnowsky, “ The Military Orders and Their Navies”, Ed. J. Upton- Ward, *The Military Orders: on Land and by Sea*, vol. IV, Aldershot (2008), 41-56.
- Sestier 2017 J. M. Sestier, *Antikçağ'da Korsanlık*, Çev. Oğuz Adanır, 2017.
- Setton 1954 Kenneth M. Setton, “On the Raids of the Moslems in the Aegean in the Ninth and Tenth Centuries and Their Alleged Occupation of Athens”, *American Journal of Archaeology*, 58/4 (1954).
- Sevim 2000 A. Sevim, *Suriye ve Filistin Selçukluları Tarihi*, Ankara 2000.
- Sevim- Merçil 1995 A. Selim- E. Merçil, *Selçuklu Devletleri Tarihi: Siyaset, Teşkilât ve Kültür*, Ankara 1995.
- Seyyid 2001 E. F. Seyyid, “Kahire”, *İslam Ansiklopedisi*, cilt. 24, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (2001) 173-175.
- Seyyid 2003 E. F. Seyyid, “Makrîzî”, *İslam Ansiklopedisi*, cilt. 27, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (2003)
- Sezgin 2008 F. Sezgin, *İslâm'da Bilim ve Teknik*, cilt. III, Çev. Abdurrahman Aliy, İstanbul 2008.
- Smail 2005 R. C. Smail, *Crusading Warfare 1097- 1193*, Cambridge 2005.
- Smith 1978 R. Smith, *The Ayyubids an Early Rasulds in the Yemen (567- 694/ 1173- 1295)*, vol. II, London 1978.
- Smith 1994 R. Smith, “Have You Anything to Declare? Maritime Trade and Commerce in Ayyubid Aden Practies and Taxes”, *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies, Vol. 25, Papers from at the twenty-eighth meeting of the Seminar For Arabian Studies held at Oxford, 21-23 July 1994* (1995) 127- 140.
- Smith 2012 Anne Marie Smith, *Phoenician Ships: Types, Trends, Trade And Treacherous Trade Routes*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, University of South Africa 2012.

- Stanton 2016 C. D. Stanton, *Norman Naval Operation in the Mediterranean*, Marlesham 2016.
- Starr 2000 Cherter G. Starr, *Antik Çağda Deniz Gücü*, çev. Gürkan Engin, İstanbul 2000.
- Stevenson 1907 W. B. Stevenson, *The Crusaders in the East*, Cambridge, 1907.
- Şeşen 1981 R. Şeşen, "Salâhaddîn Eyyübî Devrinde Libya'da Türkler ve Karakuş Meselesi" *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* 33 (1981), 169- 198.
- Şeşen 1983 R. Şeşen, *Salâhaddîn Devrinde Eyyübiler Devleti*, İstanbul 1983.
- Şeşen 1987 R. Şeşen, *Salâhaddîn Eyyübî ve Devlet*, İstanbul 1987.
- Şeşen 2000 R. Şeşen, "İmâdüddin el- İsfahânî", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 22, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (2000) 174-176.
- Şeşen 2007 R. Şeşen, *Salâhaddîn'den Baybars'a Eyyubiler-Memlûklar (1193- 1260)*, İstanbul 2007.
- Şeşen 2012 R. Şeşen, *Eyyubiler 1169-1260*, İstanbul 2012
- Tolan 2009 J. Tolan, *Saint Francis and the Sultan The Curious History of a Christian- Muslim Encounter*, New York 2009.
- Tolan 2009 J. Tolan, *Saint Francis and The Sultan: The Curious History of a Christian- Muslim Encounter*, New York 2009.
- Tomar 1999 C. Tomar, "İbn Vasil", *İslâm Ansiklopedisi*, cilt. 20, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1999) 438- 440.
- Turan 2010a O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 2010.
- Turan 2010b O. Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk- İslâm Medeniyeti*, İstanbul 2010.
- Tyerman 2004 Christopher Tyerman, *The Crusades: a Very Short Introduction*, New York 2004.
- Unger 1987 R. W. Unger, *Ship in the Medieval Economy: 600-1600*, London 1987.

- Utku 2005 N. Ş. Utku, *Kızıldeniz'de Denzcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII.- XI. Yüzyıllar)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul 2005.
- Utku 2014 N. Şahin Utku, "Kızıldeniz'in Kaybolan Liman Şehirleri", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* XIX/2, (2014) 121-136.
- Vanbeburie 2013 J. Vanbeburie, "Salâhaddîn-i Eyyûbî'nin Kudüs Haçlı Krallığı'na Karşı Uyguladığı Strateji (1171-1187), Çev. Bedrettin Basuğuy, *Bingöl Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 1/1 (2013) 147-158.
- Vasiliev 2016 A. Vasiliev, *Bizans İmparatorluğu Tarihi*, Çev. Tevabil Alkaç, İstanbul 2016.
- Venning 2015 Timothy Venning, *A Chronology of the Crusades*, Oxon, 2015.
- Wachsman 1995 S. Wachsman, "Paddled and Oared Ships Before the Iron Age", *the Age of Galley*, ed. Robert Gardiner, New Jersey 1995, 10-35.
- Wieruszowski 1971 H. Wieruszowski, *Politics and Culture in Medieval Spain and Italy*, Roma, 1971.
- Wood 2013 A. K. Wood, *Warships of the Ancient World: 3000–500 BC*, London 2013.
- Yazılıtaş 2010 N. Yazılıtaş, *Fatımi Devleti Tarihi*, İstanbul 2010.
- Yiğit 1998 İ. Yiğit, "Hitat", *İslam Ansiklopedisi*, cilt. 17, İstanbul, Türk Diyanet Vakfı (1998) .
- Zeydan 2013 C. Zeydan, *İslâm Uygarlıkları Tarihi*, I-II, Çev. Necdet Gök, İstanbul 2013.
- Zuhayli 1996 V. Zuhayli, *İslam Hukukunda Savaş*, Çev. İsmail Bayer, İstanbul 1996.

## EKLER

## EK - 1

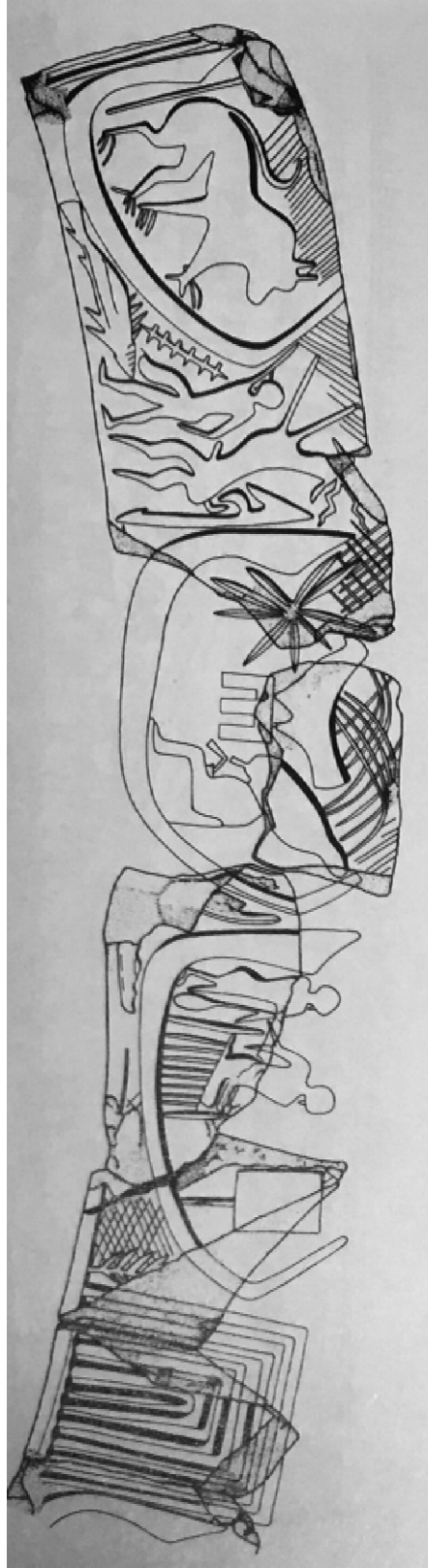


*Su Üzerinde Gidebilen İlk Gemi Tasarımları*

(Washman 1995'den alınmıştır)

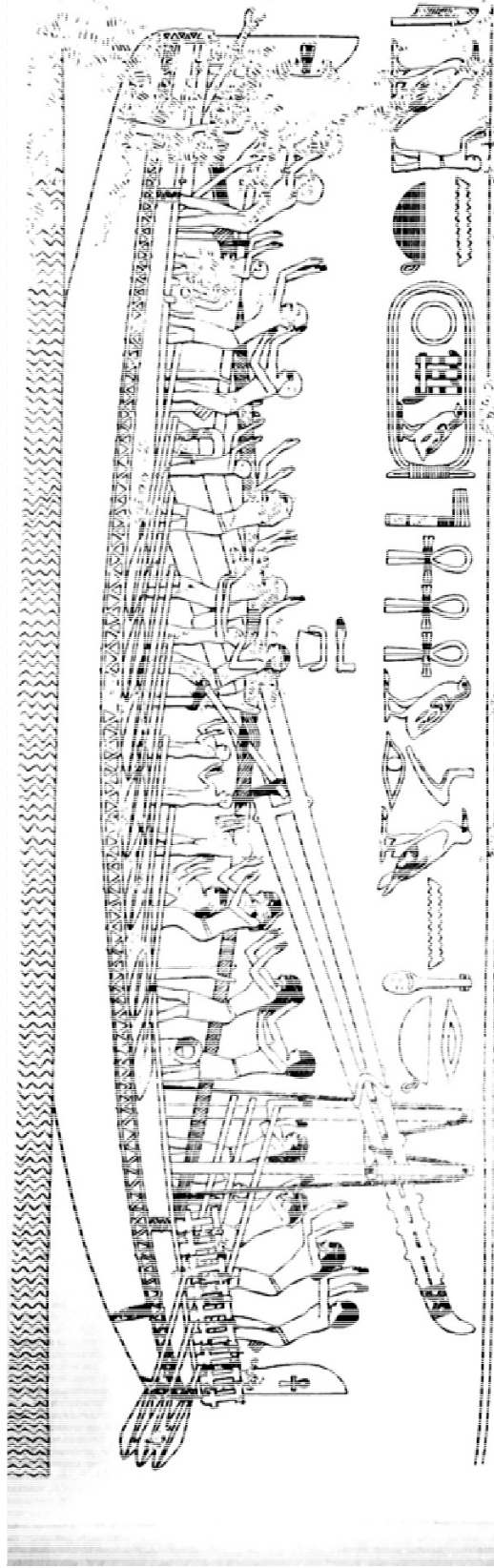


## EK - 2



*Mısır'da bir tütün kutusunun üzerinde bulunmuş yelkenli gemi tasviri  
(Broodbank 2016, 291'den alınmıştır.)*

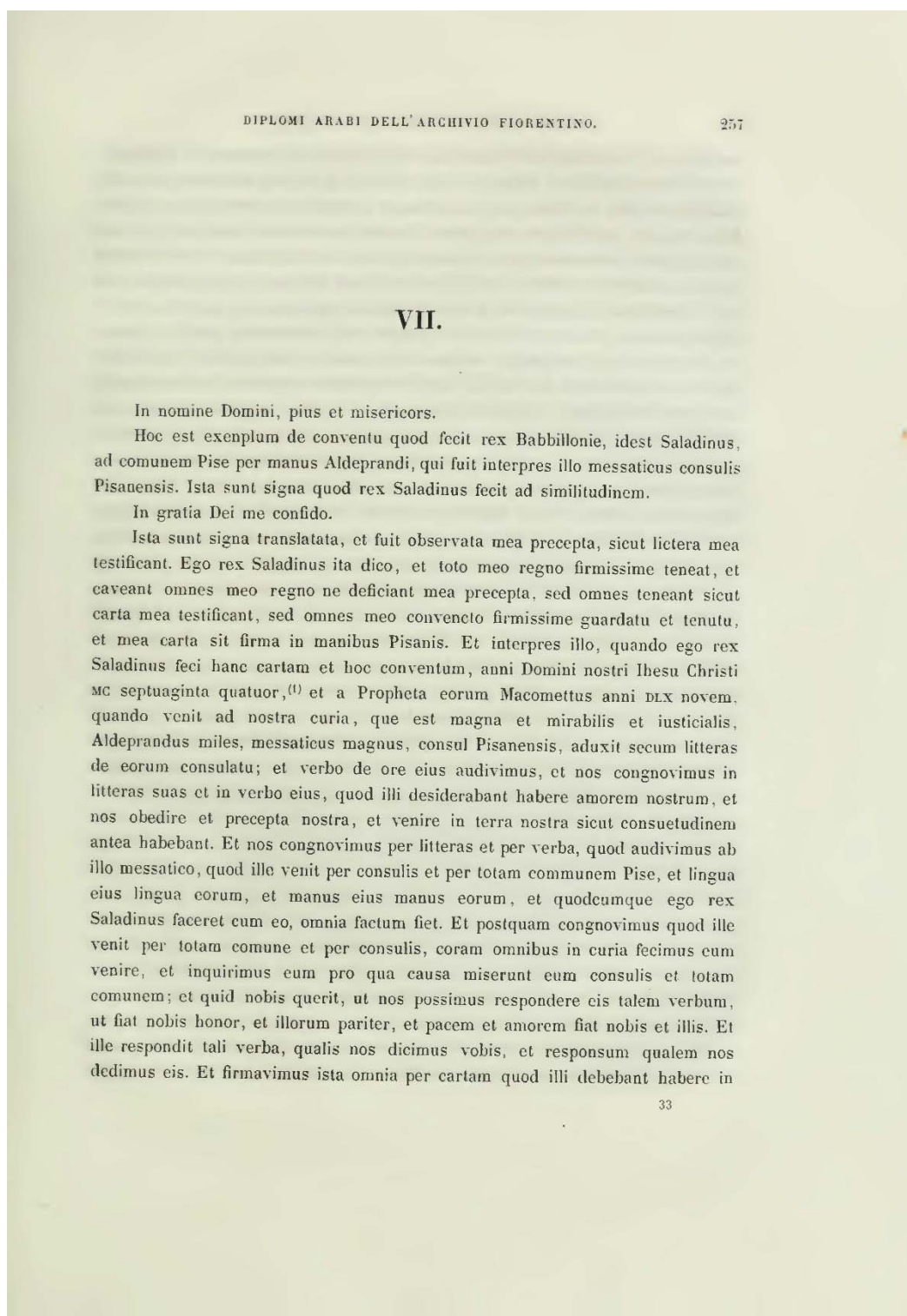
## EK - 3



*Mısır'da bir anıtta bulunan gemi çizimi  
(Broodbank 2016, 292'den alınmıştır. )*

## EK- 4

Salâhaddîn Eyyûbî ve Pisa arasında yapılan 1173 tarihli anlaşmanın Latince metni<sup>753</sup>.



## VII.

In nomine Domini, pius et misericors.

Hoc est exemplum de conventu quod fecit rex Babbillonie, idest Saladinus, ad comunem Pise per manus Aldeprandi, qui fuit interpret illo messaticus consulis Pisanensis. Ista sunt signa quod rex Saladinus fecit ad similitudinem.

In gratia Dei me confido.

Ista sunt signa translata, et fuit observata mea precepta, sicut lictera mea testificant. Ego rex Saladinus ita dico, et toto meo regno firmissime teneat, et caveant omnes meo regno ne deficient mea precepta, sed omnes teneant sicut carta mea testificant, sed omnes meo convento firmissime guardatu et tenuu, et mea carta sit firma in manibus Pisanis. Et interpret illo, quando ego rex Saladinus feci hanc cartam et hoc conventum, anni Domini nostri Ihesu Christi MC septuaginta quatuor,<sup>(1)</sup> et a Propheta eorum Macomettus anni DLX novem, quando venit ad nostra curia, que est magna et mirabilis et iusticialis, Aldeprandus miles, messaticus magnus, consul Pisanensis, aduxit secum litteras de eorum consulatu; et verbo de ore eius audivimus, et nos congnavimus in litteras suas et in verbo eius, quod illi desiderabant habere amorem nostrum, et nos obedire et precepta nostra, et venire in terra nostra sicut consuetudinem antea habebant. Et nos congnavimus per litteras et per verba, quod audivimus ab illo messatico, quod ille venit per consulis et per totam communem Pise, et lingua eius lingua eorum, et manus eius manus eorum, et quodcumque ego rex Saladinus faceret cum eo, omnia factum fiet. Et postquam congnavimus quod ille venit per totam comune et per consulis, coram omnibus in curia fecimus eum venire, et inquirimus eum pro qua causa miserunt eum consulis et totam comunem; et quid nobis querit, ut nos possimus respondere eis talem verbum, ut fiat nobis honor, et illorum pariter, et pacem et amorem fiat nobis et illis. Et ille respondit tali verba, qualis nos dicimus vobis, et responsum qualem nos dedimus eis. Et firmavimus ista omnia per cartam quod illi debebant habere in

<sup>753</sup> Michele Amari, I Diplomi Arabi Del R. Archivio Fiorentino, In Firenze, 1863, 257-261.

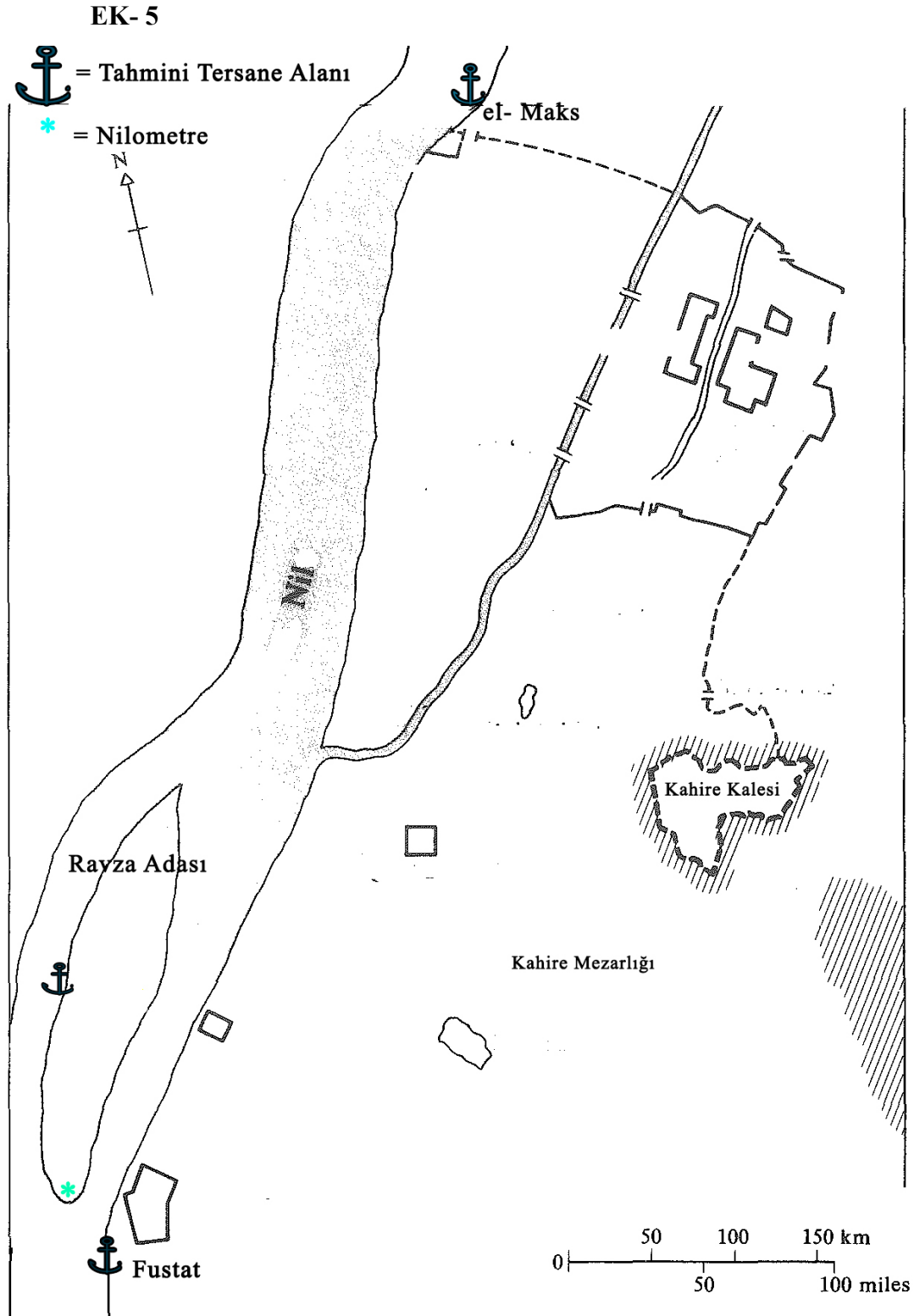
manibus, et illa carta fuisset testes inter nobis et illi, et per omnia credita de conventiones quod nos habemus cum illis. Et si aliquid defecisset, ego rex Saladinus ab illis et illis ad me, nos debemus revertere ad testem cartam propter longa tempora quod honores non retinet in corde: et ista sunt causa casa (*sic*) quod placuit querere messaticus per lo comune propter mercatores qui in terra nostra veniunt et adducunt merces, qui dedent (*sic*) dare derictum, et per preces quod nobis fecerunt de omnes res, quas aducunt que ad curia se faciunt, illi non debent vendere, ad aliam curia debent emere. Et de ista omnia, quod est lignum et ferrum et pice, solebant de centinario lib. xviii f., propter preces quod nobis fecerunt, constituimus eos ad lib. x pro centenari, et grana xx pro centenari, nec plus nec minus; et alias merces quod se vendent in duana, debent dare derictum sicut antea fuit. Et super hec debemus eius facere amorem, et debemus guardare causas eorum magnas et parvas; et facere debemus eis pacare omnia eorum pecunia cum bene et cum amore; et ad nullus servientem duane non debent dare aliquid, nec ad magnus servientem nec ad parvus; et nullum tortum non debent habere nec recipere, et nulla eorum merces non se debent expretiare ut minus se venderet. Et quando facient rationem de navis eorum et de alia eorum causa, non debent eis superponere aliquid, nisi quod iustum est; et non debent eos alicuius extorbare de factis eorum unde damnum patiant. Et quando veniunt in tempore collandi, non debent retinere nec velas, nec timones, nec nulla causa de navis eorum; et non debent aprehendere aliquid nec guardianus de duana, nec circatores, nec illi qui cum varca servunt, nisi quod dixerunt antiqui mercatores christiani vel duna (*sic*) quod dixerit per fideles guarantitia. Et de hoc quod illi me preces fecerunt, de cantaru qui erat superfluum, ego donavi eos propter preces messatico, et propter quod de nobis laudes fecissent quia in terra nostra magnam iusticiam habemus et facimus. Et fecerunt nobis preces, ut nos vecissemus eos emendare fundico propter eorum causa, ut salva fuissent et persone eorum. Et similiter fecerunt nobis preces de banio, et nos dedimus eum, et duana debebat omnia pacare pro eos; et in die quando illi ad lavandum issent, nullus extrancus debet ire, et nullum superfluum habere. Et ecclesia, que sunt nobis et nos dedimus, eam habere sicut antea habebant; et quando ad ecclesiam issent, nullam molestiam debent habere, neque per viam, nec intra ecclesiam; et intra ecclesia nulla res debet esse ut verba Dei non possint audire, sicut lex eorum est; et illi possint habere et tenere eorum lex, sicut Dei precepta et lex eorum continet. Et fecerunt nobis preces, quod illi volebant habere in fundico eorum stateram unam ad suas necessarias faciendas, ut illi possint vendere et emere cum ea; et ita concedimus eis, propter quod nos scimus quia

mercatore nec vendunt nec emunt sine iustitiam. Et si ille emunt in aliquam partem aliquam rem, et ad sua statera minuit aliquid; precepta mea ita est ut omnia restaurantur et iusticiam firmissimam habeantur. Et clamaverunt se, quod omnes quod curiam accipiebant, superfluum accipiebant; et minuabant mercatoribus, et merces eorum vilissime tenebant, et sine iusticia tractabantur, et non faciunt esse placabiles sicut iusticia est. Et nos audivimus clamorem eorum, et fecimus iussa talis, ut omnes merces quod nostras accipiebat, quantumcumque valebat deberet acciperet, et non deberet aliquid minueret. Et omnes res quod camera nostra debet accipere, antequam accipiat, debet esse apretiatum, sic ut mercatores clamare se non possent, et libenter donet quod iustum est. Et si nostri baiuli volunt caubiare aliquid cum mercatoribus, per voluntatem mercatores debet esse. Et factum habeo preceptum meis baiulis antea et postea, ut nulla causa de mercatoribus non debet aprehendere, nisi per voluntatem eorum, et non debet facere talem causam cum mercatores, quod possent retineri; et clamorem facere non possunt, nec possent dicere causas eorum invilata esset, ut illi non possent se clamare de tortum quod illi factum fuisset, nec separare se possunt turbati. Et iussum meum firmissimum factum habeo, ut illi debent esser tractati per magnam iusticiam in preterito et in presente atque futuro. Et inposuerunt nobis preces, ut naves eorum traerent ad terram; et nos inquirimus duana quod deberet; et duana testificabant et unaqueque nave deberet dare lib. ii ad traendum navis, et lib. ii ad varandum, et lib. iii per timones. Audivimus preces eorum et omnia dimisimus eis, propter quod nos sciebamus quod agrius esset, propter alia expensa quod faciebant; et ista dona non dedimus alia gente nisi eis. Et fecerunt clamorem de merces eorum quod mercatores emebant ab illi, quod ante videbant et portabant ad domos eorum, et postea reducebant, aliquando faciebant ut damnum haberet, aliquando ut merces eorum minuassent de pretio, ista faciunt post habent guardata et viduta; et sic faciunt iste biscosse. Quando nos audivimus eorum clamorem, et nos fecimus precepta ad baiuli nostri, ut merces mercatoribus vendidisset, alialis (*sic*) hominibus et ad talis hominibus ut tortum non haberet; et fecimus tali precepto ad illi qui tenet nostram legem ut Christianus et Saracenus in unum modum maneret in iusticiam, sic Christianus quomodo Saracenus. Et fecerunt clamorem de naves eorum circare per circatores et per servientes, quod querebant tali costumi quod non solebant essere, et duana non se meliorabat tantum quantum se peiorabat per istos homines mercatores. Fecimus precepta ad mustellis<sup>(2)</sup> et ad latestimonia<sup>(3)</sup> et ad lumeru<sup>(4)</sup> et al liarariu<sup>(5)</sup> et ad lunadaru<sup>(6)</sup> et ad luamare,<sup>(7)</sup> ut illi non essent consentientes ut nullus christianus tortum patiat, sicut illi potestatem

habebunt, et curia nostra blasimata non fiet, et mercatores non se expavescant propter mali costumi. Et fecerunt nobis preces ut qualiscumque homo de eorum gente in terra nostra obiisset in toto nostro regno, et lassasset aliquam pecuniam aut merces, ut sotii eorum aprehenderet, et ad parentes eorum deferret omnia in terra eorum; et illi qui aprehendunt causa illa debet scribere litteras, et facere securitatem ut daret omnia ad parentes eorum. Omnia hec concedimus eis, quia lex nostra sic precepit et iustitia est ut ita fiet. Et fecerunt nobis preces de nostro storio, que per mare que solebat facere eis contraria, et contrariabat iter eorum et preliabant eos. Audivimus preces eorum, et fecimus precepta comitibus nostris et admirator galearum, ut ad naves eorum unquam arma levasset, nec contraria eis fecisset, sed salvasset et custodissent melius quam possent. Et fecerunt nobis preces de auro et argento, quod referunt in terra nostra tota, ut non dedissent eos derictum ad intrandum, sed postquam emunt merces eorum ad exiendum, dedissent derictum, sicut consuetudo est. Ubi nos audivimus tota eorum preces, et cognovimus quod illi volebant habere amorem nostrum, et volebant nobis dare amorem eorum et obedire nostra precepta, sic dimissimus eis omne malum et omnem discordiam quod ab antea fuit. Et sic feci preceptum per totam nostram terram et ad omnes nostri haiuli, ut ubi illi vidissent nostras litteras vel audissent, bene et optime osservassent; et si quis prevaricasset aliquid, persona et res eorum ad mercedem curie fuisset. Ubi hec omnia fuit, illi promiserunt et conventionem fecerunt, ut fideliter et diligenter totum nostrum regnum et salvare per mare et per terram et palam et secretum, et non debet adjuvare nullus hominem contra nostrum regnum, nec civitas, nec castellum, nec in Orientem nec in Occidentem damnum facere. Et non debet menare nec portare, nec per mare nec per terram, nullum hominem ad nostrum regnum damnum habere; et non debet venire cum nullum hominem propter nostram terram damnum habere et sedium facere; et non debet nocere nullum mercatorem saracenum, nec tradere, nec gannare, nec de pecunia; et si nullus saracenus cum illis processerit, debet guardare et salvare sicut persone eorum; et non debet liberare eos ad nullum malum hominem. Et habemus in convento ut ducerent in nostro regno quicquid necessarium, idest arme et ferru et ligna et pice, et omnes res quod in eorum terra est, per merces quod solunt ducere in terra nostra. Et in tali modo positum et stabilitum est conventum nostrum illis et illorum conventum nobis, ideo ut fuissent totum completum amorem nostrum et pacem inter nobis et illis. Et si illi fallunt de isto convento, aut de parte conventi illi fallunt, et de sacramento fallunt ubi illi credunt, et isto stabilimento habeant disfacto, et isto pacto, perdunt fidem et lieltatem. Ubi isti conventi fuerint stabiliti, fuerunt lecti ante messatico. Et

bene intellexit et placuit et levavit guarantes quia placuit eis, et portavit secum contraliteram scripta, et aduxit guarentitia ab archiepiscopo et a presbitero quia placuit eis.<sup>(8)</sup> Et venit ista guarentitia in Babillonia quindecim dies de mense qui vocatur saracenile Safar (25 settembre 1173).

Et de hoc fuit testes Marcus patriarcha de Alexandria et de Babillonia et de Nubia et de Saba,<sup>(9)</sup> et Michael episcopo della Barbacana, et Homodei presbiter priori de Cairo; et scripsit litteras Bulcaira<sup>(10)</sup> filius presbiter Homodei.



*Ravza/el Cezire, Fustat ve el- Maks tersanelerin yerine gösteren Kahire Planı*

*(Lyons- Jackson, 1997, 375'de bulunan haritanın boşaltılarak tersanelerin eklenmesi ve Türkçeleştirilmesi ile oluşturulmuştur)*



## EK- 6

## Eyyûbî Filolarının Demirlediği Limanlar



*Salâhaddîn devrinde Eyyûbî filolarının demirlediği limanlar*

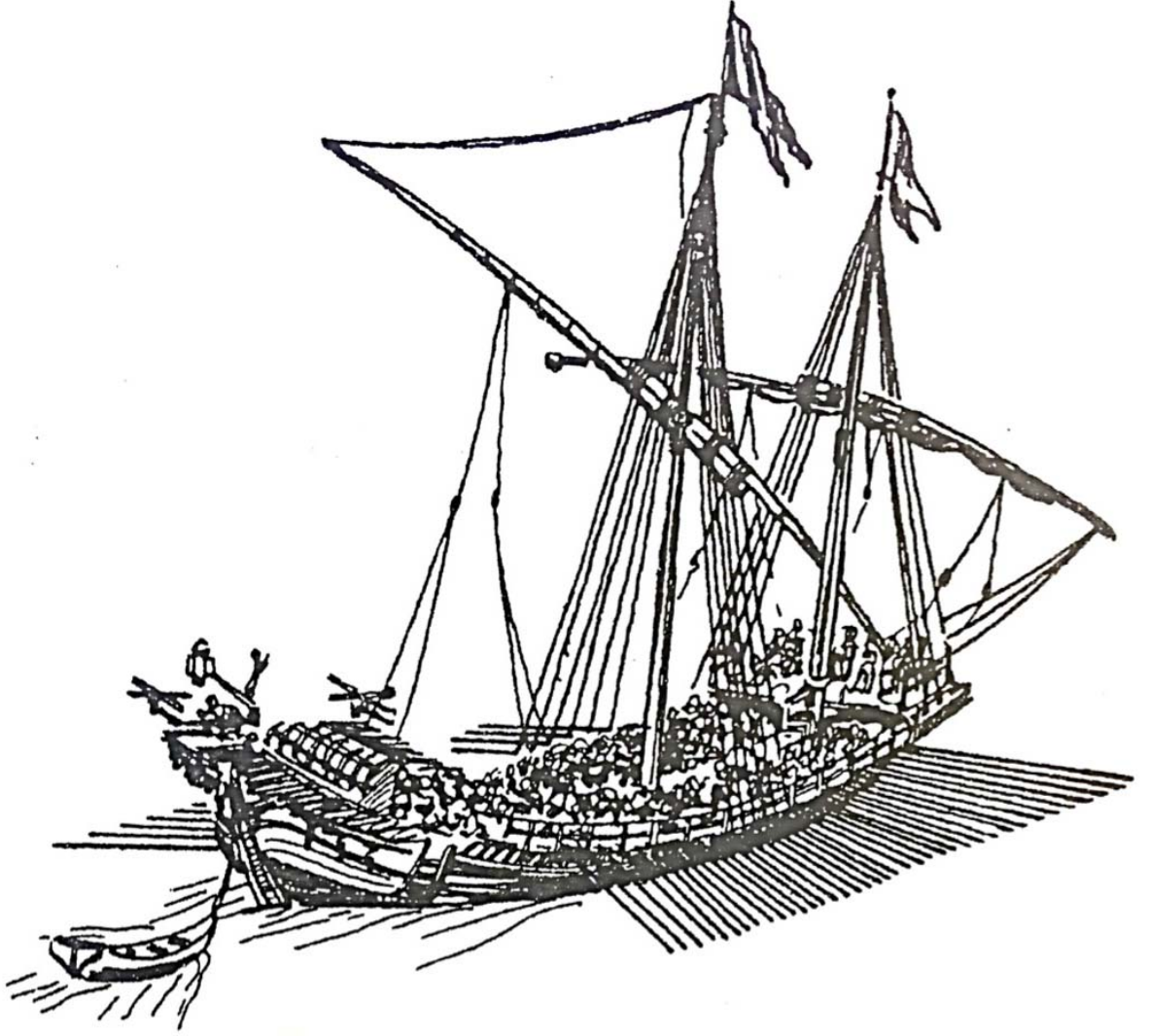
**EK-7**

*Akkâ Sinekli Burç*

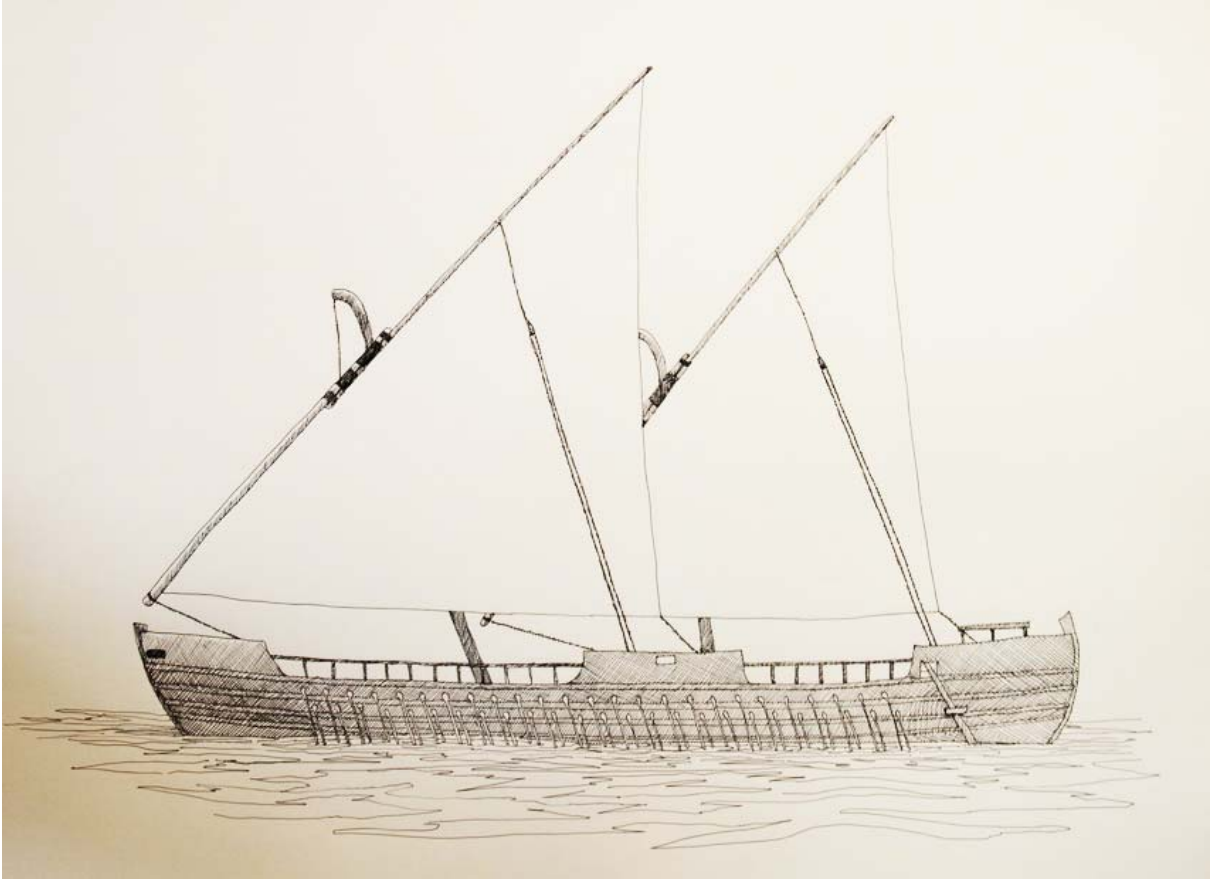
**EK - 8**

*Eyyûbî Devrine Tarihlemem gemi motifi, Kahire İslam Sanatları Müzesi*  
(Fotoğraflayan: Hasan Atik, 2017)

## EK - 9



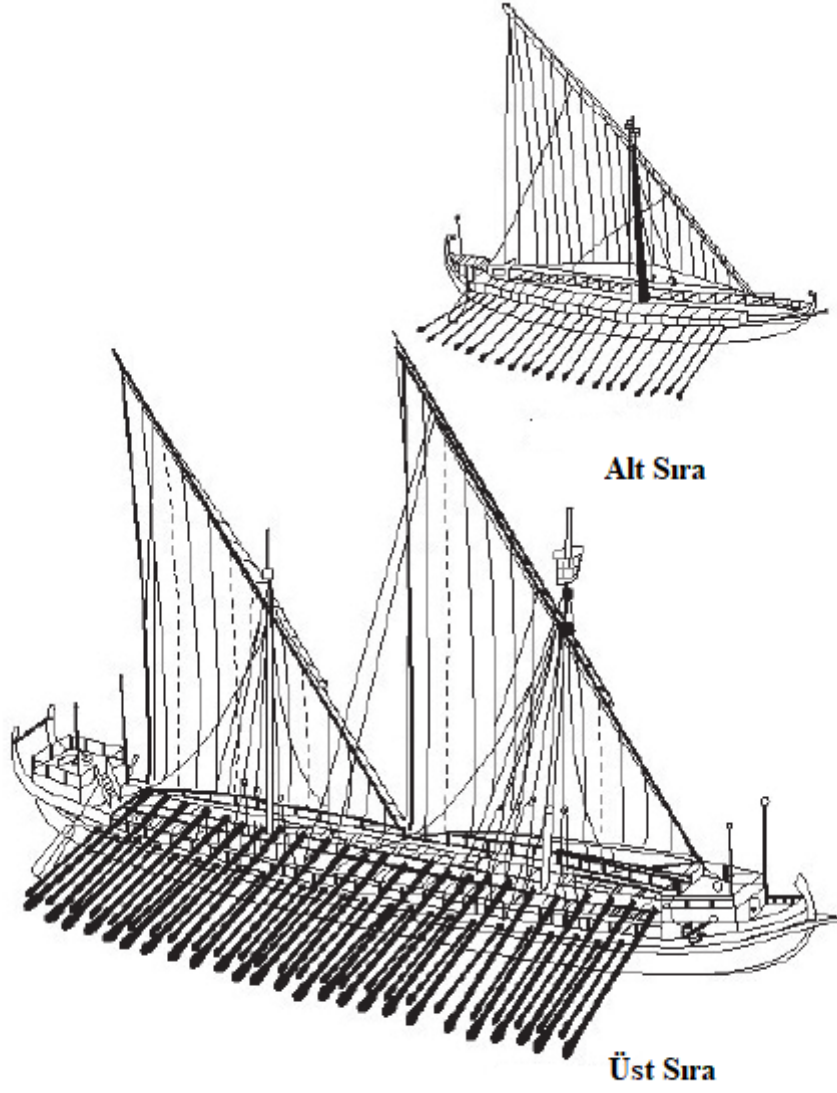
*Şini tipi gemilerin kaynaklardaki anlatımına uygun çizimi*  
(Berekât 1995, 150'den alınmıştır.)

**EK - 10**

*Şini tipi gemilerin kaynaklar baz alınarak yapılan çizimi*

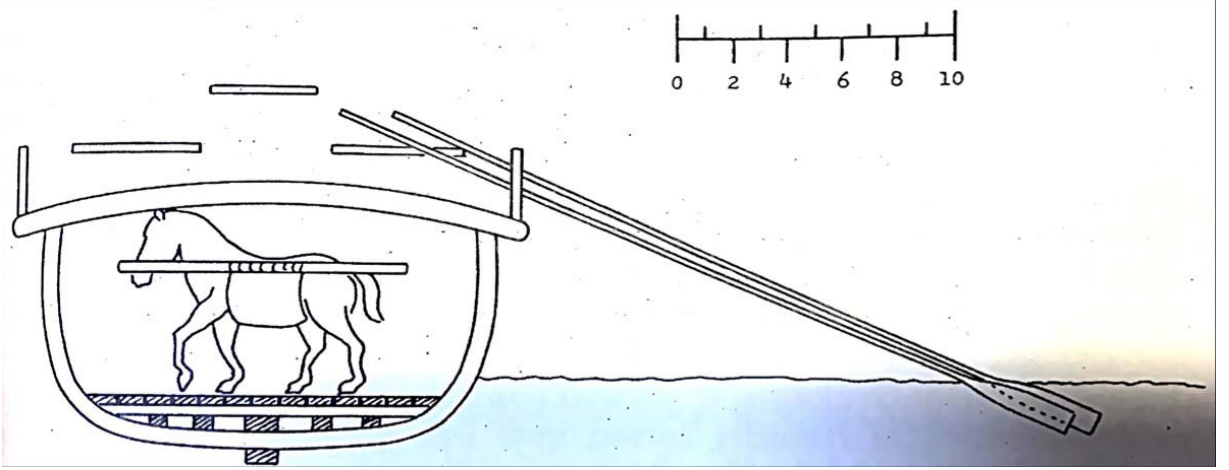
(Not: Burada çizilen gemi Eyyûbî dönemi şinileri ile doğrudan benzerlik göstermez. Zira bu çizimdeki şini iki yelkenlidir ve pupadaki ile uzun kürekle yönlendirilir. Fakat çalışmada da anlatıldığı üzere biz bu dönemde Eyyûbî şinilerin üç yelkenli ve tek dümenli olduğunu düşünüyoruz. Haricen Yelken tipi ve kürek sıra sistemi Eyyûbî dönemiyle benzerlikler göstermektedir.)

(Çizim: T. M. P. Duggan)

**EK - 11***Çift Sıralı Kürek Sistemi*

(Christides 2015, 521'den çeviri ve değişiklikler yapılarak alınmıştır.)

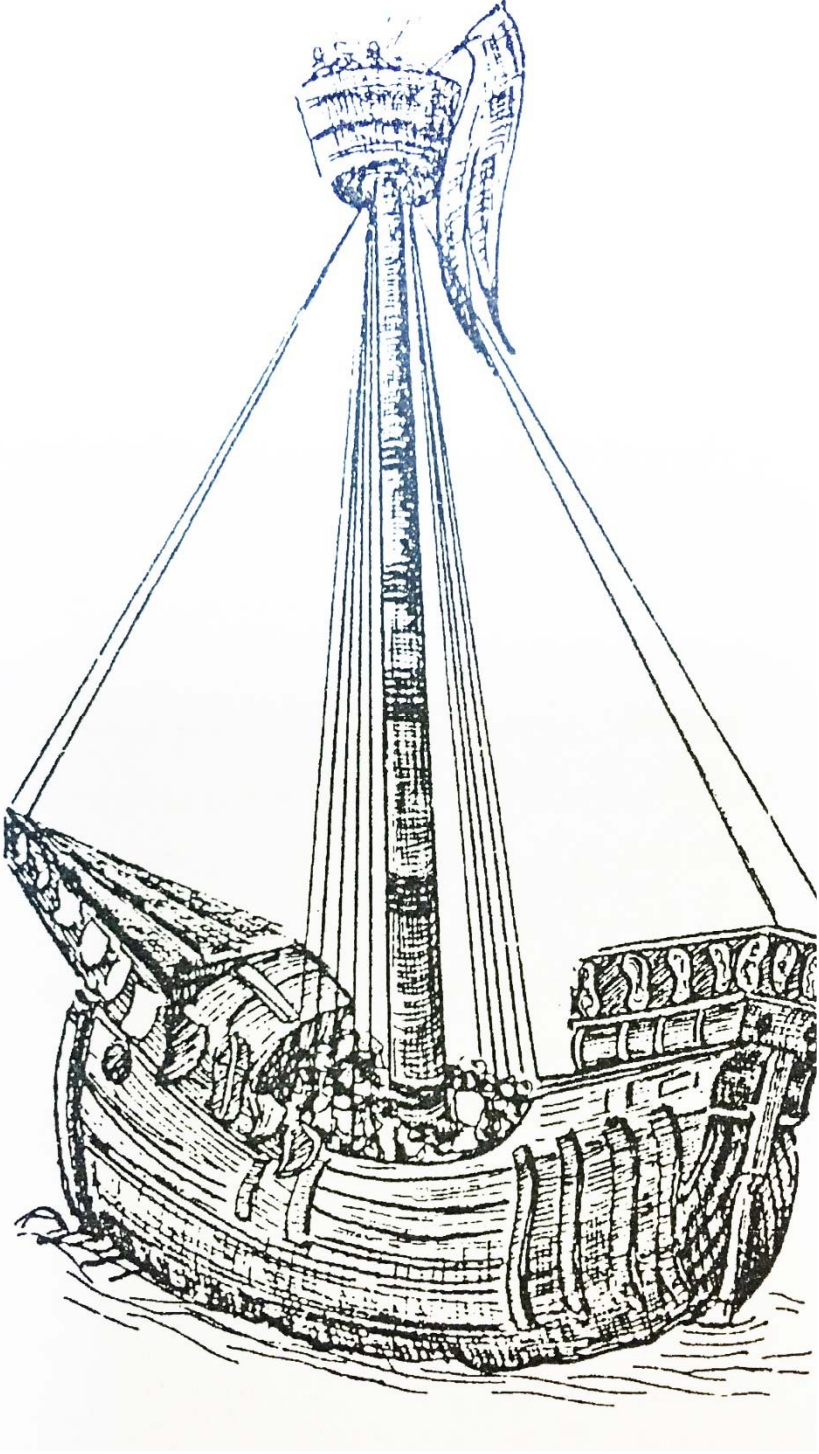
## EK - 12



*Tarida tipi gemilerde atların yerleşimi*

(Pryor 1982, 117'den alınmıştır. )

## EK - 13

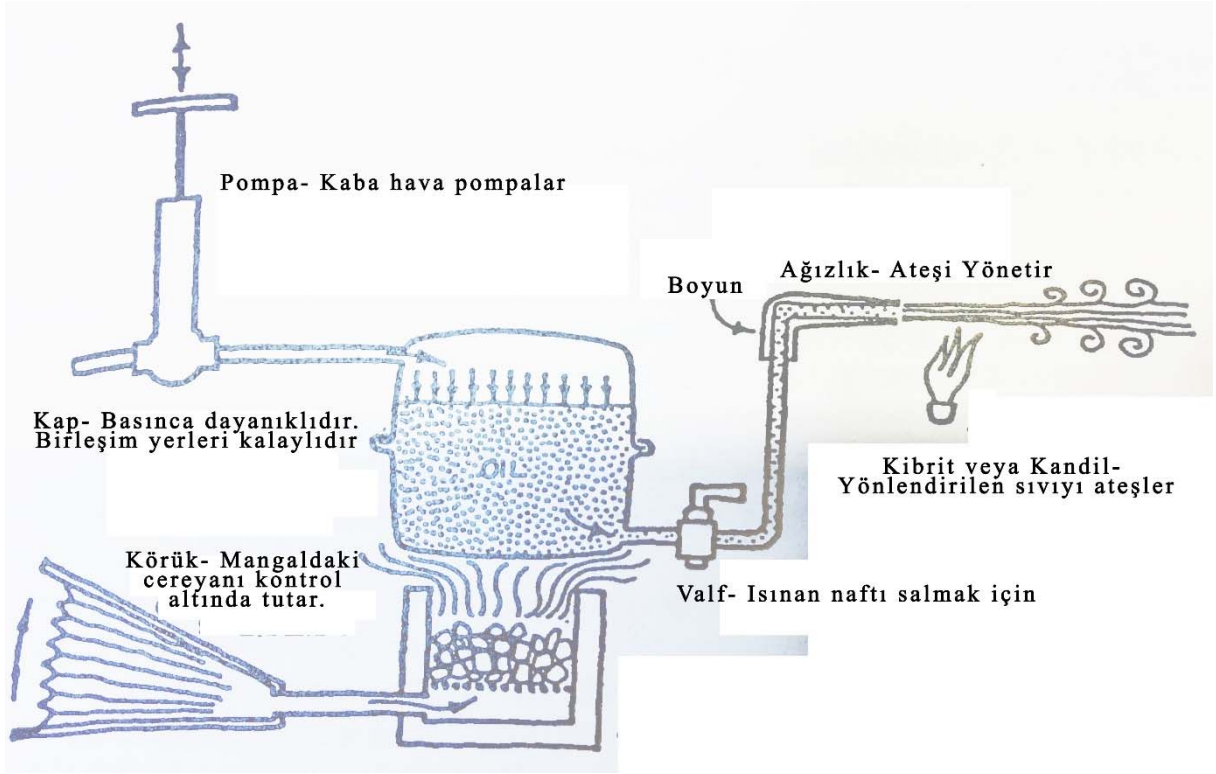


*Harraka tipi gemi*

(Berekât 1995, 152'den alınmıştır.)



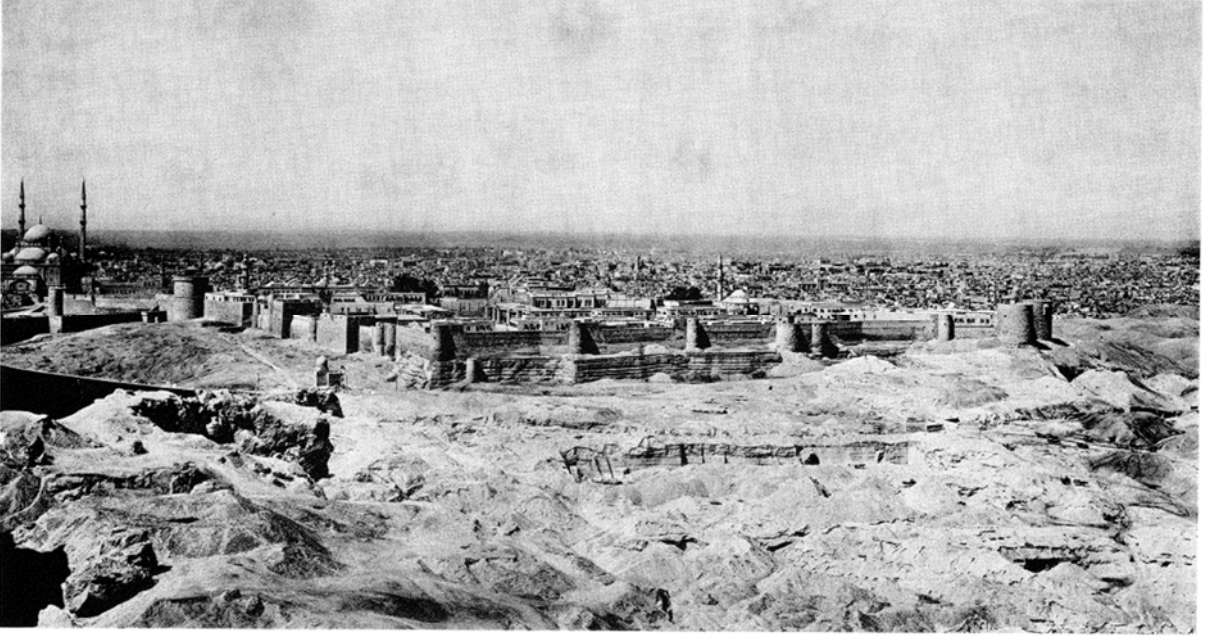
## EK - 14



*Harraka tipi gemilerde Neft püskürtme sistemi*

(Halnade 1994'den çevrilerek alınmıştır, Çev. Ö. Bozkurtoğlu Özcan)

## EK - 15



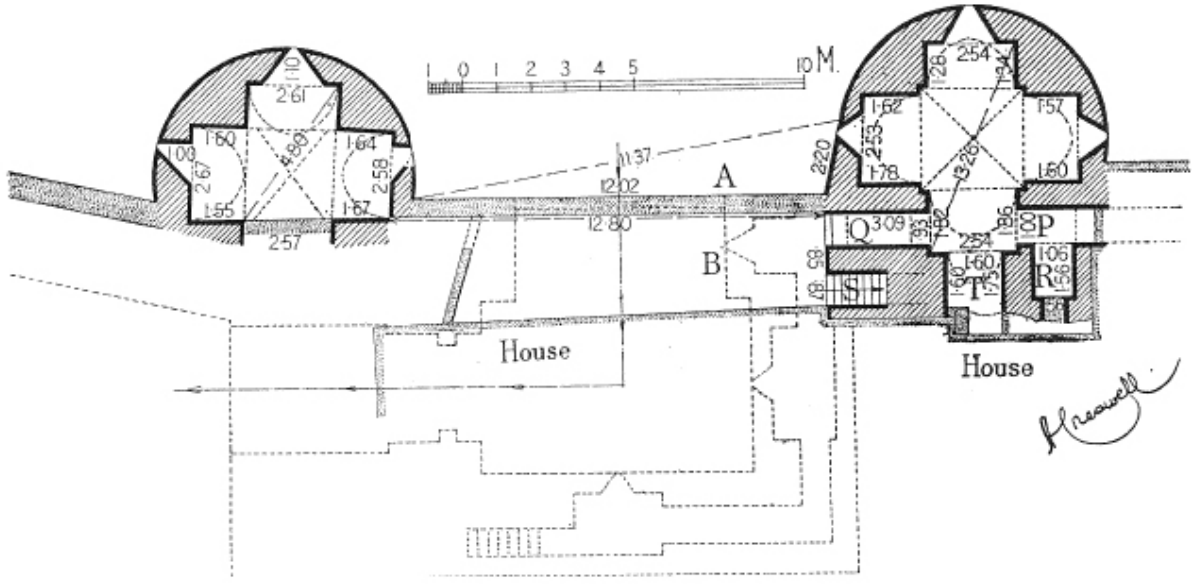
*Kahire Kalesi*

(Creswell 1978, II'den Alınmıştır)



*Kahire Kalesi*

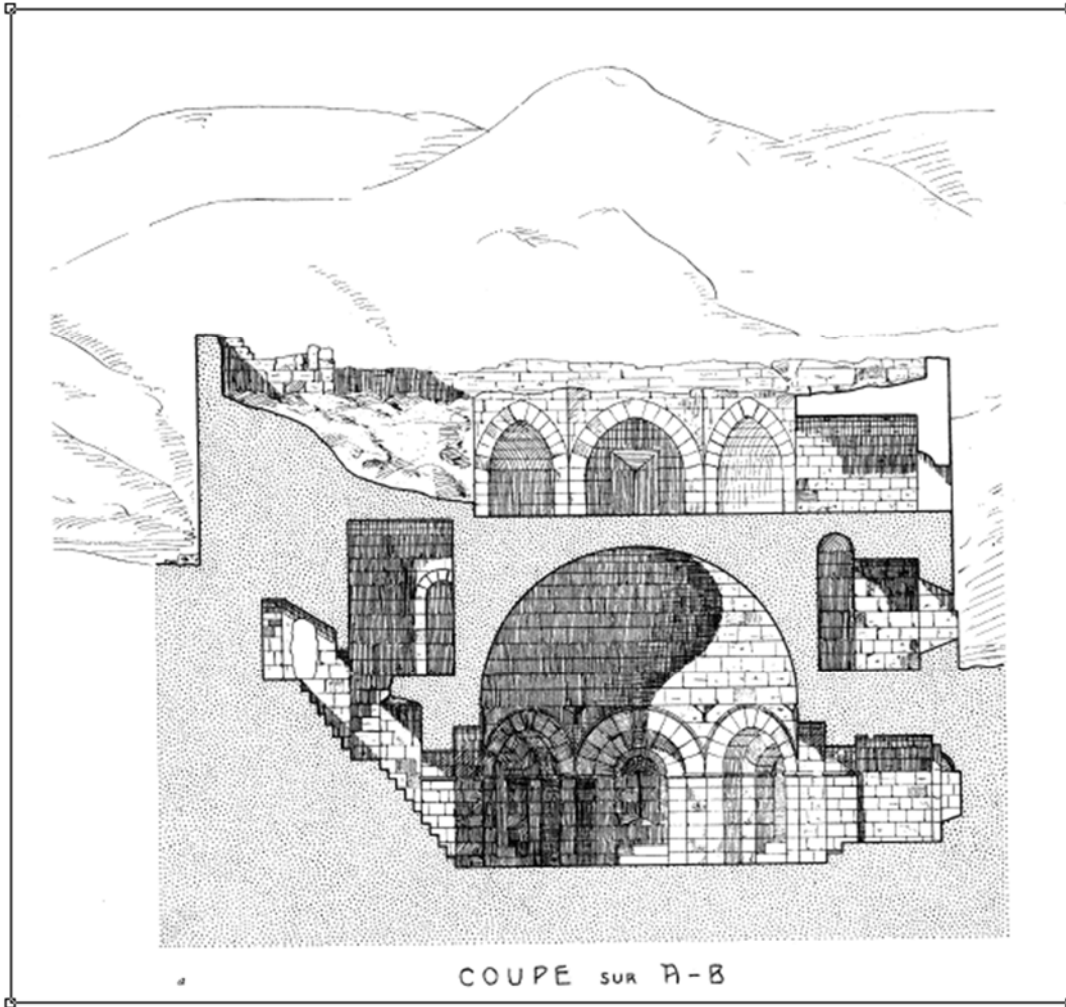
(Creswell 1978, II'den Alınmıştır)



Kahire Surları: Bab al- Mahruk

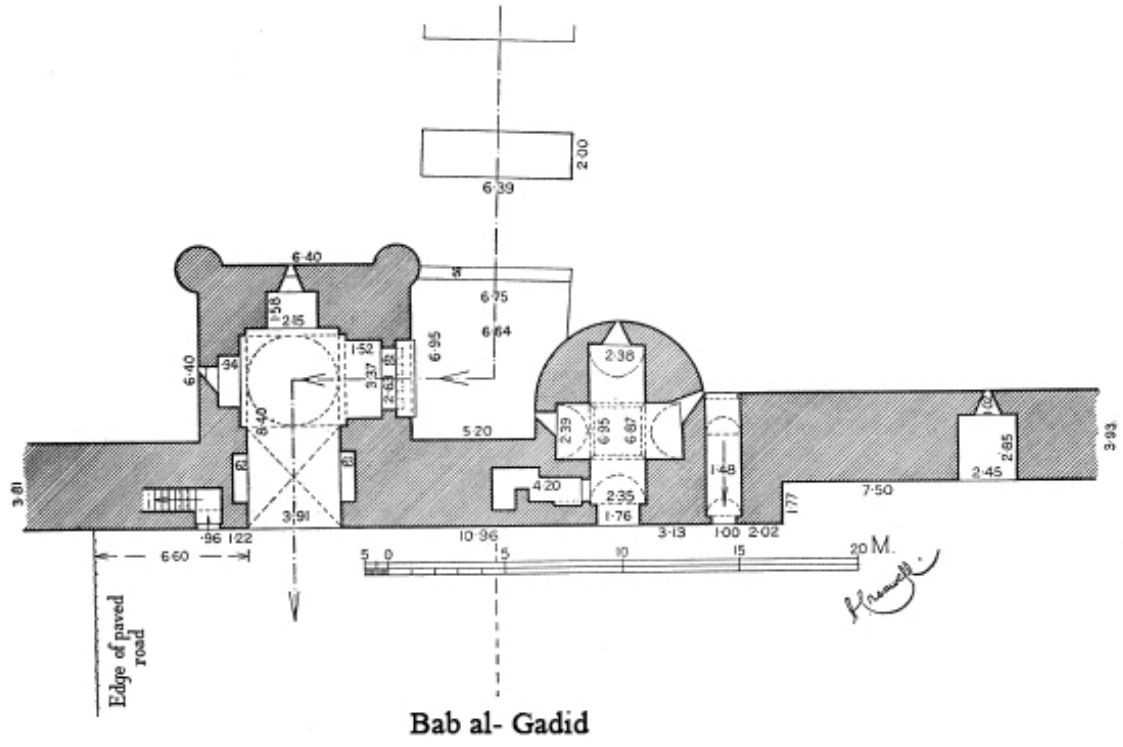
*Kahire Surları Planları*

(Creswell 1978, II'den Alınmıştır)



*Kahire Surları Çizimleri*

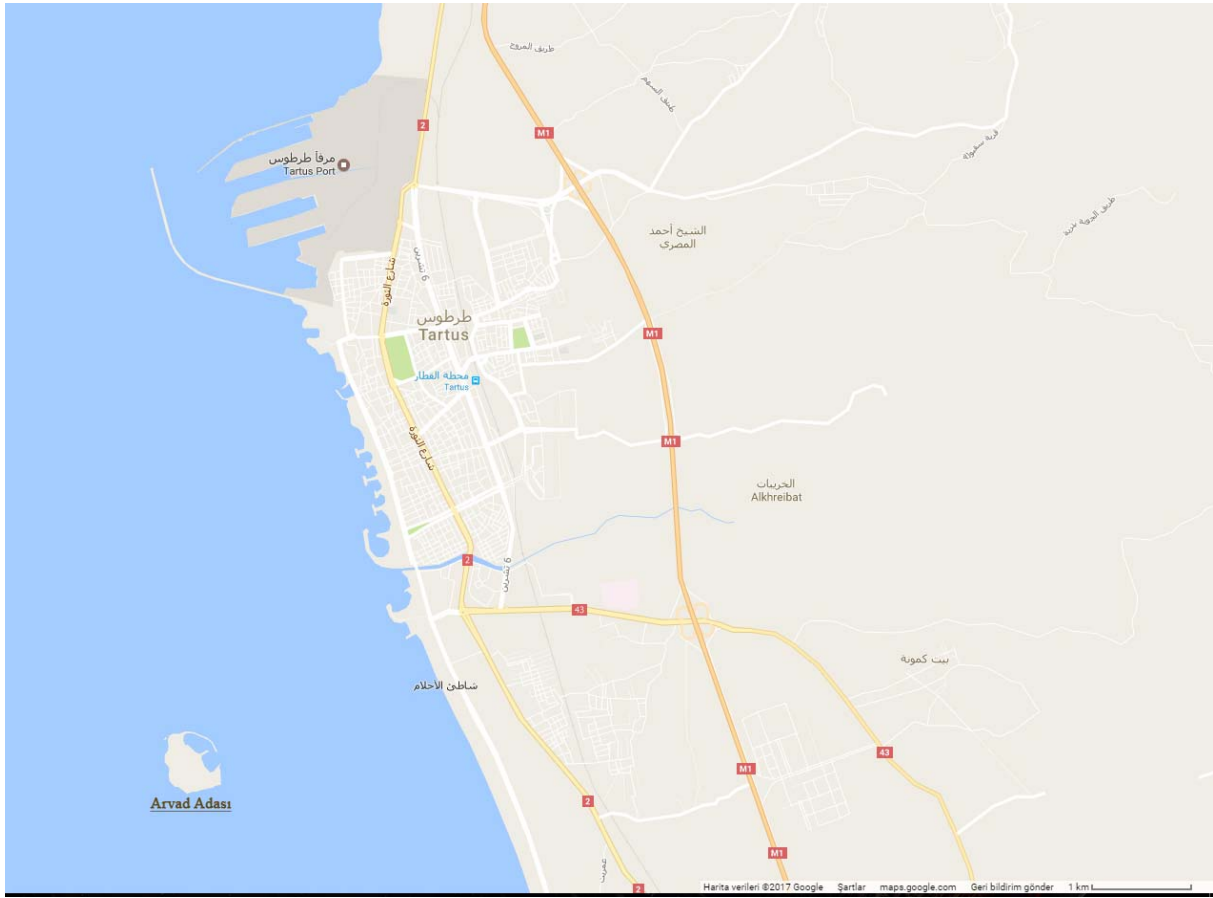
(Creswell 1978, II'den Alınmıştır)



*Kahire Surları Planları*

(Creswell 1978, II'den Alınmıştır)

## EK - 16



*Ruad( Arvad) Adasının Tartus 'a Uzaklığı*

(Google Haritalar 15.03.2017)

**EK - 17**



*Ruad (Arvad) Gökyüzü Görüntüsü*

EK - 18



*Renaud de Châtillon'un oluşturduğu Filonun Kızıldeniz Tazyiki Sirasındaki Rotası*

## EK - 19



*Fenike Dönemi Sûr (Tyre) Adası*

(Smith 2012, 97'den değiştirilerek alınmıştır)



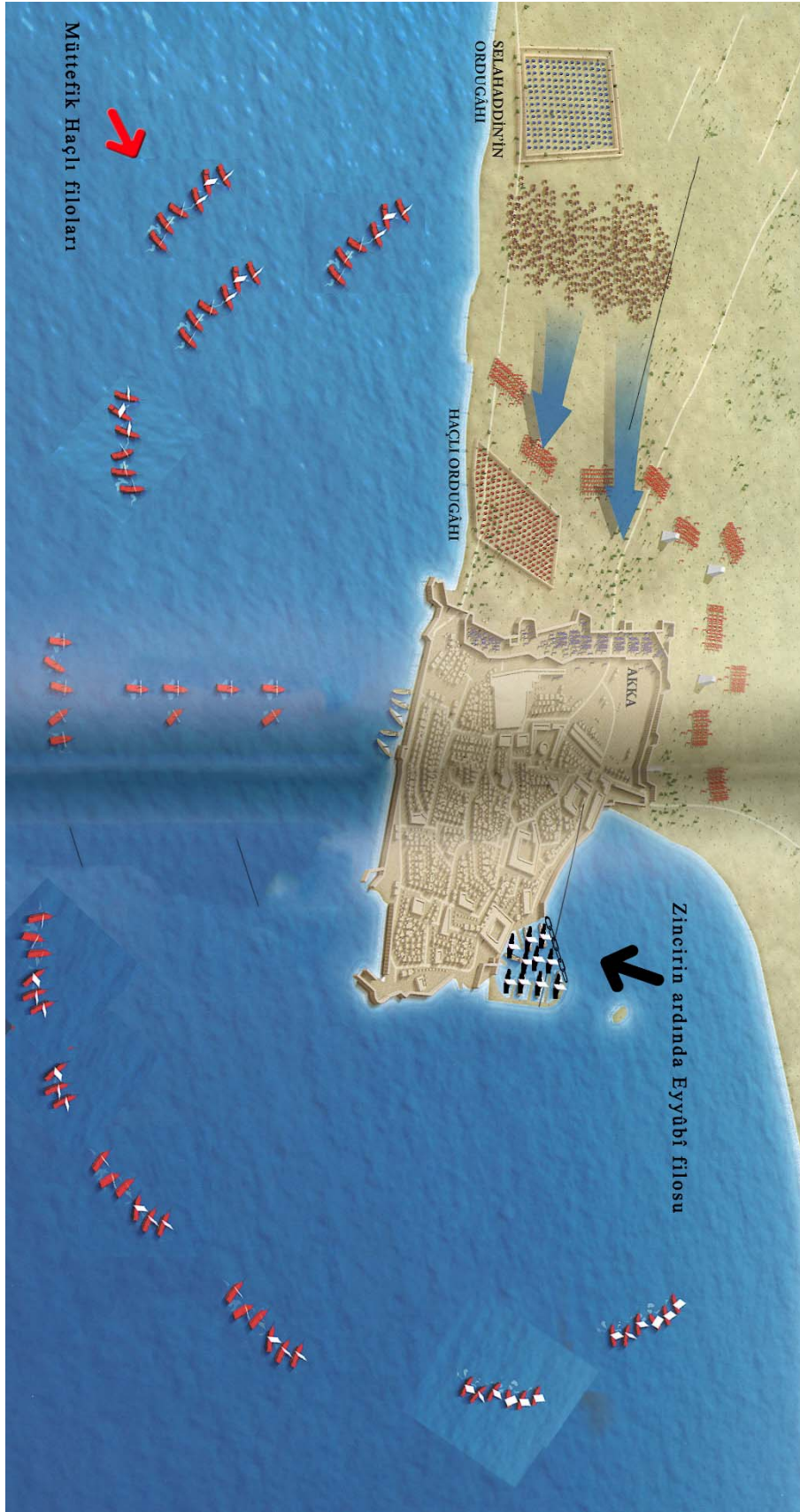
EK - 20



*Modern Sür (Tyre)*

*(Google Haritalar 23.08.17)*

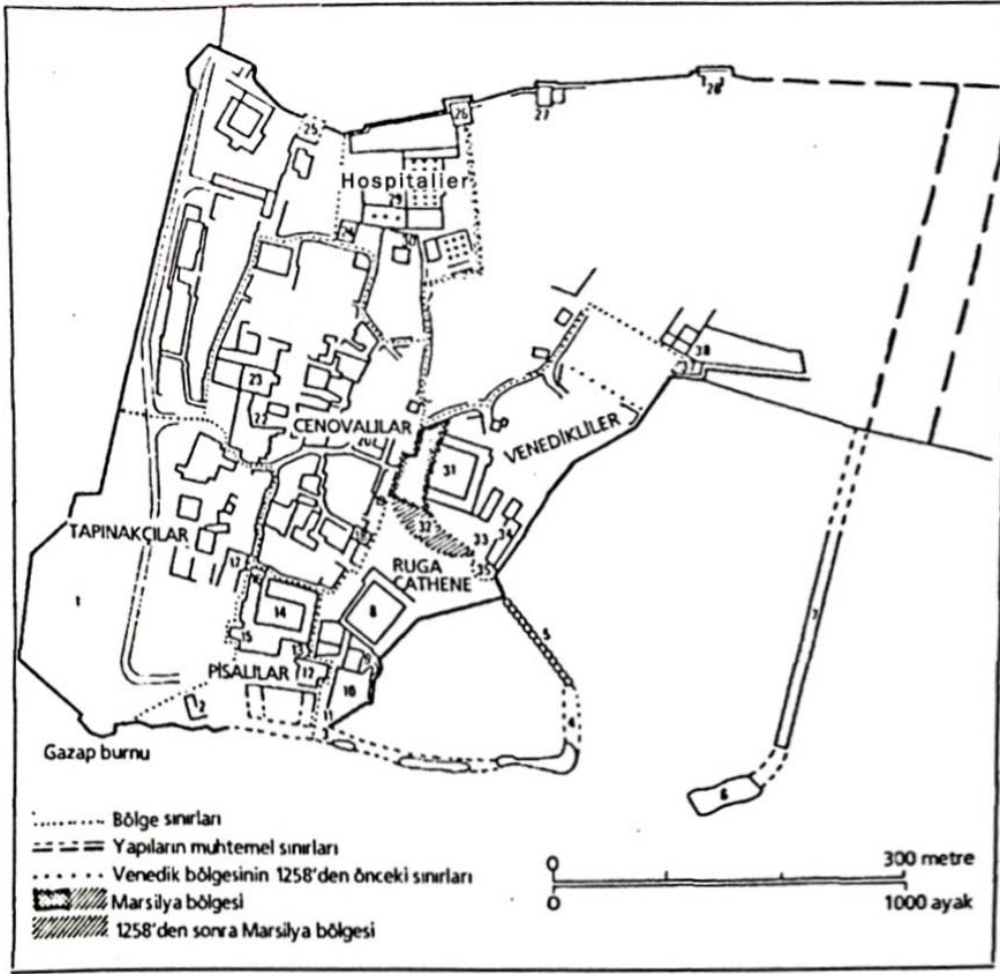
## EK - 21



*Akkâ Müdafasında Orduların ve Filoların Konumları*

(Devries 2012'den Eklmeler, çıkarmalar ve değişiklikler yapılarak alınmıştır. )

## EK - 22



- Haçlı yerleşimleri: 1. Tapınakçıların kalesi. 2. Aziz Andreas Kilisesi. 3. Güney dalgakıranı. 4. No. 3'ün kuzeye uzanımı. 5. Limanın bir kısmını kapatan zincir. 6. Sinekli Kule. 7. Doğu dalgakıranı. 8. Silsile Sarayı (Kân el-Umdan). 9. Yuvarlak Kule. 10. Ebu Hırsto kahvehanesi. 11. *Porta ferrea* (Demir Kapı). 12. Pisalıların (?) depoları. 13. Pisa bölgesinin doğu kapısı ve "eski" kule. 14. *Pisa fondaco'su* (Kân eş-Şuna). 15. Pisa bölgesinin batı kapısı. 16. Pisalıların "yeni" kulesi. 17. Tapınak bölgesinin müstahkem kapısı. 18. Güney Cenova bölgesinin müstahkem kapısı. 19. Anayol (şimdiki Çarşı caddesi). 20. Lamonçioia, Cenovalıların ana kulesi. 21. Cenova bölgesinde köşe bina. 25. *Porta balnei* (Hamam Kapısı). 26. *Porta Hospitalis* (Hastane Kapısı). 27. *Porta Domine nostre* (Hanımımız Kapısı) 28. Kraliyet *Castellum*'unun doğusunda bulunan, Montmusard'ın iç surlarıyla bağlantılı kule. 29. Hayrseverler hisarı. 30. Hayrseverler hamamı (sonraları Türk hamamı olan, bugün de Şehir Müzesi olarak kullanılan yapı). 31. Venedik *fondaco'su* (Kân el-Ifranji). 32. Marsilya bölgesinde Azize Provençaux'lu Marie Kilisesi. 33. Venediklilerin San Marco Kilisesi. 34. Sahildeki Venedik kulesi. 35. Aziz Demetrios Kilisesi. 36. Venediklilerin müstahkem kulesi (Burç es-Sultan). 37. Şehir muhafızının konutu (?). 38. Kraliyet silahhanesi.

### Akkâ Kent Planı

(Barber 2006'dan çevirideki bazı ifadeler düzeltilerek alınmıştır.)

DENİZCİLİK TERİMLERİ SÖZLÜĞÜ<sup>754</sup>

- Civadra/Latin Yelkeni:** Hint okyanusundan Müslümanlar tarafından Akdeniz'e taşınan üçgen yelken teknolojisi. Bu yelken teknolojisinin Akdeniz gemilerine adaptasyonu ile gemilerin hız ve büyüklükleri devrimsel bir şekilde değişmiştir.
- Direk:** Geminin güvertesinde bulunan dikey yükselti. Esas amacı yelkenleri taşımak olup geminin büyüklüğüne göre sayısı değişir.
- Donanma:** Bir devletin deniz kuvvetlerinde bulunan donatılmış tüm birimlerin toplamı, armada.
- Dümen:** Geminin manevra yapabilmesi ve yön değiştirmesi için kullanılan sistem. Ortaçağ başlarında Akdeniz'de bu sistem önceleri pupadaki iki büyük küreğin yardımı ile yapılırken ilerleyen süreçle tüm yeniye yönlendirebilen tek dümen sistemine geçildi.
- Filo:** Donanmayı bir araya getiren gemi grupları, kuvvetler.
- Gövde:** Geminin su üzerinde gitmesini sağlayan plaka ve iskeletin bütünü. Geminin su içi ve üzerinde kalan kısımlarını, mahmuz ve güverteyi kapsayan nisbeten yassı yapı.
- Güverte:** Gövdenin üzerinde, geminin pupasından pruvasına uzanan üst kat platformu. Geminin alt ve üst katlarını ikiye böler.
- Kalafat:** Gemi yapıldıktan sonra gövdeyi meydana getiren ahşap plakalar arasındaki boşlukları hayvan yünü ve benzer malzemelerle dolgulayıp üzerine sıcak zift sürerek soğumasıyla ahşabın geçirgenliğini engelleyen işlem.
- Kürek:** Gemiye hareket ettirebilmek için bir ya da daha fazla personel tarafından kullanılan araç. Uzun bir baton şeklinde olan bu araç suya batırılarak hareket ettirilir ve çekilmesiyle geminin ilerlemesi sağlanır.

<sup>754</sup> Sadece tezimizde kullandığımız terimleri ihtiva eder; Sözlük tertib edilirken Utku 2005 ve Blackmore 2009'dan istifade edilmiştir.

<b>Liman:</b>	Savaş ya da ticaret filolarının demir atabilmesi için kullanılan, bazen doğal olarak var olan bazen ise deniz tabanının uygun hale getirilerek hazırlanan üs, durak.
<b>Mahmuz:</b>	Pruvanın dışında bulunan sivri dirsek kısmı. Bu kısım iki geminin karşılaşması durumunda karşıdaki gemiyi delmek için kullanılır.
<b>Mendirek:</b>	Limanda bulunan, karadan denize uzanan ve limanı saran uzun dalgakıran yapı. Bazen doğal mendirek yapıları limanlarda bulunabildiği gibi bazı limanlara sonradan inşa edilir.
<b>Mizana Direği:</b>	Üç yelkenli gemilerde pupada bulunan direğin adı.
<b>Mürettebat:</b>	Gemide çeşitli işlerle(savaşçı, kürekçi vs) memur personel.
<b>Pruva:</b>	Geminin ön kısmına verilen isim, geminin ucu.
<b>Pupa:</b>	Geminin arka kısmına verilen isim, geminin kıçı.
<b>Rota:</b>	Deniz yolculuğunda gemiyi hedefine götürme, gidilen yol, güzergâh.
<b>Seyr-ü sefer:</b>	Hareket halinde olma durumu. Bir noktadan bir noktaya ulaşma, trafik.
<b>Yelken:</b>	Gemi direklerine bağlanan, rüzgârın durumuna göre açılıp rüzgârın hareket tesiri üzerinde hâkimiyet kurmayı sağlayan bez.

## **Ö Z G E Ç M İ Ş**

**Adı ve SOYADI** : Doğan Mert Demir  
**Doğum Yeri - Tarihi:** 7 Şubat 1992

### **Eğitim Durumu**

**Mezun Olduğu Lise** : 75. Yıl Cumhuriyet Lisesi  
**Lisans Diploması** : Akdeniz Üniversitesi/ Tarih Bölümü  
**Tez Konusu** : Salâhaddîn Devrinde Akdeniz’de Eyyübî Deniz Kuvvetleri  
**Yabancı Dil / Diller** : İngilizce(İyi), Arapça(Orta), Osmanlı Türkçesi (İyi)

### **Bilimsel Faaliyetler**

“Alaiye’de Esnaf Teşkilatı Üzerine Notlar”, Alanya XII. Tarih ve Kültür Sempozyumu, Alanya, (45 Mayıs 2012.)

“The Black Death in the Eastern Mediterranean: the Example of Cyprus”, I. Uluslararası Akdeniz Dünyası Araştırmaları, Girne, (20-21 Ekim 2016) (Arş. Gör. Özge Bozkurtoğlu Özcan ile birlikte)

D. M. Demir, Selahaddin: Kutsal Savaşın Politikaları. Yazarlar: M. C. Lyons & D. E. P. Jackson, Çeviren: Z. Savan. Libri II (2016)

“Adalar Denzinde İlk Müslüman Fetihleri: Bir Denizcilik Kronolojisi”, Uluslararası Ege Adaları Sempozyumu, İzmir(19-20 Ekim 2017)

Senex: Journal of Agins Studies 2017/1, Redaktör

### **İş Denevimi**

**Projeler:** 1 - 9 / 20-29 Eylül 2016 - Antalya ve Konya İlleri’nde XIII. Yüzyıl Anadolu Selçuklu Devleti Haberleşme Sistemleri(Alanya-Konya- Antalya Örneği) Yüzey Araştırması”(Araştırmacı)

**E-Posta:** doganmdemir@gmail.com