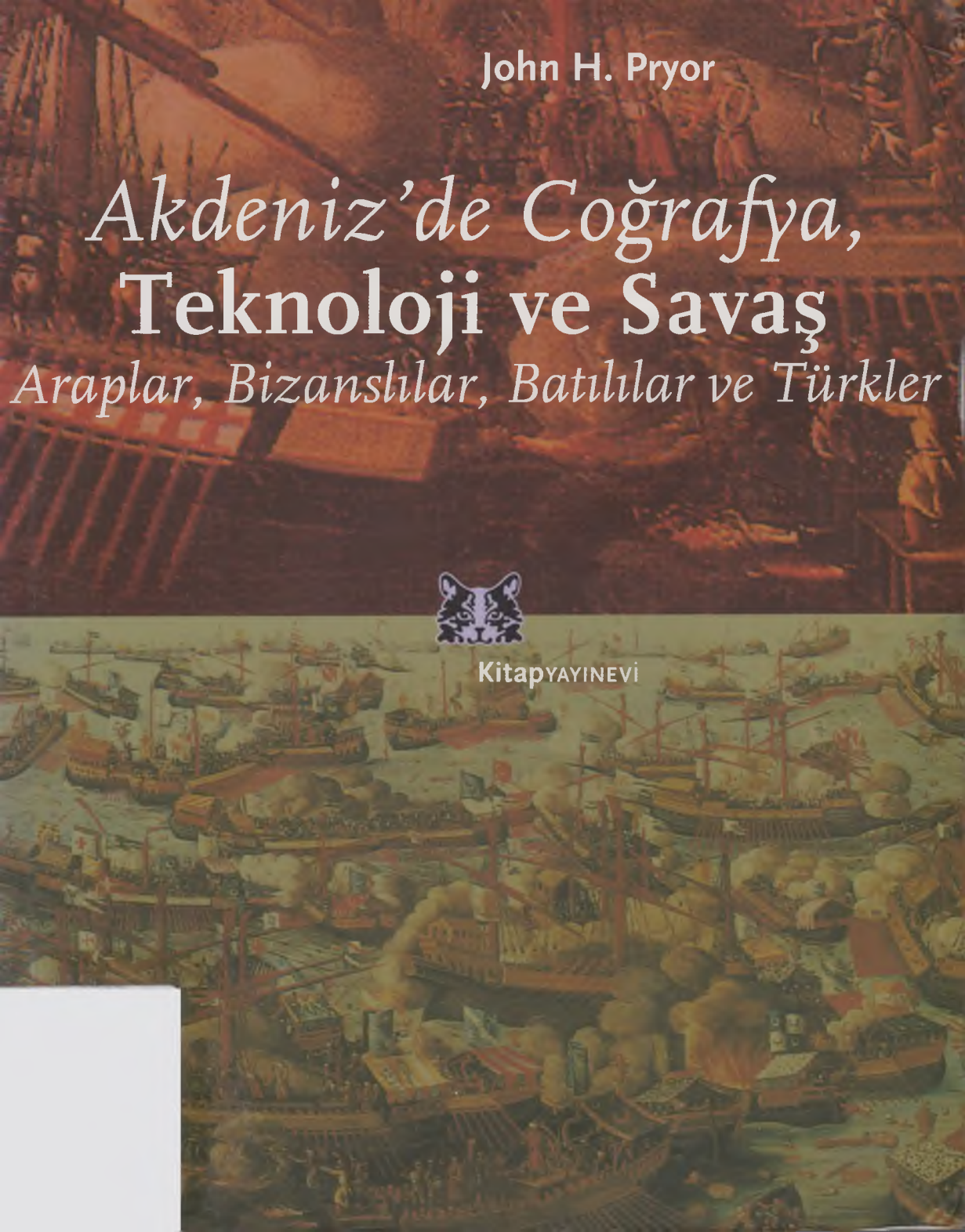


John H. Pryor

Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş

Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler

Kitap YAYINEVİ

Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş
Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler

KİTAP YAYINEVİ – 65
TARİH VE COĞRAFYA DİZİSİ – 25

AKDENİZ'DE COĞRAFYA, TEKNOLOJİ VE SAVAŞ / JOHN H. PRYOR

ÖZGÜN ADI
GEOGRAPY, TECHNOLOGY, AND WAR
TRANSLATED FROM THE ENGLISH LANGUAGE EDITION OF
CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS

© 1988, THE PAST AND PRESENT SOCIETY
© 2004, KİTAP YAYINEVİ LTD.

ÇEVİREN
FÜSUN TAYANÇ, TUNÇ TAYANÇ

YAYINA HAZIRLAYAN
MEHMET BEŞİKÇİ

DÜZELTİ
NURETTİN PİRİM

KİTAP TASARIMI
YETKİN BAŞARIR, BEK

TASARIM DANIŞMANLIĞI
BEK

KAPAK RESMİ
İNEBAHTI DENİZ SAVAŞI, EL GRECO
ULUSAL DENİZCİLİK MÜZESİ, GREENWICH

GRAFİK UYGULAMA VE BASKI
MAS MATBAACILIK A.Ş.
DEREBOYU CAD. ZAGRA İŞ MRK.
B BLOK NO:1 34398 MASLAK-İSTANBUL
T: (0212) 285 11 96
E: INFO@MASMAT.COM.TR

1. BASIM
EYLÜL 2004, İSTANBUL

ISBN 975 8704-58-3

YAYIN YÖNETMENİ
ÇAĞATAY ANADOL

KİTAP YAYINEVİ LTD.
CİHANGİR CADDESİ, ÖZOĞUL SOKAĞI 20/1-B
BEYOĞLU 34433 İSTANBUL
T: (0212) 292 62 86 F: (0212) 292 62 87
E: kitap@kitapyayinevi.com
W: www.kitapyayinevi.com

Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş

Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler

JOHN H. PRYOR

Çeviren
Füsun Tayanç, Tunç Tayanç

Kitapyayınevi

İçindekiler

Tablolar ve Şekiller 6
Kısaltmalar 9
Önsöz 11
İngilizce Yeni Baskıya Önsöz 15
Giriş 19
I- Deniz 29
II- Gemiler 42
III- Seyrüsefer: Rotalar ve İçerdikleri Koşullar 96
IV- 9. ve 10. yüzyıllar: İslam, Bizans ve Batı 109
V- 12. ve 13. yüzyıllar: Haçlı Devletleri 118
VI- Deniz Ulaşımı ve Korsanlık 139
VII- Türkler 164
VIII- Sonsöz: Berberi Korsanları 187
XI- Sonuç 190
Notlar 193
Kaynakça 233
Dizin 251

Yayıncının Ekleri
Denizcilik Terimleri 261
Rüzgar Gülü 263

Tablolar

Tablo 1. Hayfa Koyu: doğu rüzgârlarının sıklığı 21
Tablo 2. Kuzey Afrika kıyıları: Doğu-batı yolculukları için elverişli olmayan rüzgârlar, Mayıs-Eylül 40
Tablo 3. Anjou'lu I. Charles'ın sipariş ettiği kadırgaların boyutları, 1275 77

Şekiller

Bütün çizimler yazar tarafından yapılmıştır.
2, 3, 23, 26, 27, 28 ve 29 numaralı şekiller özgün çizimlerdir.
Şekil adlarının altında çizimlerde yararlanılan kaynaklar belirtilmiştir.

Şekil 1. Montferratlı Conrad'ı 1187'de Konstantinopolis'ten Sur'a getiren yuvarlak Ceneviz gemisini temsil eden çizim 20
Caffaro, *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori dal MXCIX al MCCXCIII,* der. L. T. Belgrano, c. 2, Cenova, 1901, s. 23.
Şekil 2. Akıntılar, hâkim rüzgârlar (yaz mevsimi için) ve ana rotalar 32
Şekil 3a. Kış: normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar 34
Şekil 3b. Yaz: normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar 34
Şekil 4. Bizans döneminin ortalarında yelkenli ticaret gemisi ve 7.yüzyılın Yassiada batığının boylamasına gövde planı 42
Üstteki çizim: G. F. Bass, der., *A history of seafaring based on underwater archaelogy,* Londra, 1972, Levha 4, s. 149.
Alttaki çizim: G. F. Bass ve H. van Doorninck Jr, der., *Yassi Ada: Volume I: a seventh century Byzantine shipwreck,* College Station, 1982, Şekil: 4-4, s. 67.
Şekil 5. 13. yüzyıl yelkenli Müslüman gemisi 44
E. Bradford, *The sword and the scimitar: the saga of the Crusades,* Londra, 1974, s. 205.
Şekil 6. 13. yüzyıla ait Bizans [?] yelkenli gemisi 45
H. Antoniadis-Bibicou, *Etudes d'histoire maritime de Byzance: à propos du 'Thème des Caravisiens',* Paris, 1966, Şekil 4.
Şekil 7. 13. yüzyıl yuvarlak Pisa gemisi 46
B. Landstrom, *The ship: an illustrated history,* New York, 1961, Şekil 227, s. 86.

Şekil 8. 13. yüzyıl üç direkli, yuvarlak Venedik gemisi 46
Bir kartpostaldan.
Şekil 9. 14. yüzyıl Akdeniz kog'u 54
Landstrom, *The ship*, Şekil 239, s. 90.
Şekil 10. 14. yüzyıla ait,
mizana direğinde latin yelken ve kavisli kıçı olan Akdeniz kog'u 55
Landstrom, *The ship*, Şekil 245, s. 91.
Şekil 11. 15.yüzyıl başlarında karak 55
Landstrom, *The ship*, Şekil 255, s. 96.
Şekil 12. 15. yüzyıl büyük kadırgası 57
R. C. Anderson, "*Italian naval architecture about 1445*",
Mariner's Mirror, 11 (1925): 135-163; buradaki Şekil 2, s. 144.
Şekil 13. 14. yüzyıl başlarında yelkenli Müslüman gemisi 59
D. Haldane, *Mamluk painting*, Warminster, 1978, Levha 68, s. 102.
Şekil 14. 16. yüzyıla ait bir karak 60
C. Thurbron, *The Venetians*, (The Seafarer series),
Amsterdam, 1980, s. 107, Levha.
Şekil 15. Memluk döneminin sonlarına ait bir Müslüman karak'ı [?] 60
Christides, "Naval warfare in the Eastern Mediterranean (6th-14th centuries):
an Arabic translation of Leo VI's *Naumachica', Graeco-Arabica*,
3 (1984): 137-148; buradaki Şekil 3, s. 148.
Şekil 16. Ortaçağ sonlarında Bizans büyük kadırgası [?] 62
M. Goudas, "*Μεσλιωνικὰ καράγματα πλοίων ἐπί του Θηαείου*",
Byzantis, 2 (1910): 329-357; buradaki Şekil 20, s. 341.
Şekil 17. Ortaçağ sonlarına ait bir Bizans karak'ı 62
M. Goudas, "*Μεσλιωνικὰ καράγματα*", Şekil 8, s. 346.
Şekil 18. Ortaçağ sonlarına ait bir Ceneviz kog'u 63
Bryer, "*Shipping in the empire of Trebizond*",
Mariner's Mirror, 52 (1966): 3-12; buradaki Şekil 6, s. 9.
Şekil 19. 12. yüzyılda Bizans dromon'u 70
S. M. Pelekanides vd., *Οἱ Θησανροι τοῦ αγίου ορους*,
Seri A, c. 5, Atina, 1975, Şekil 307, s. 182.
Şekil 20. Ortaçağ sonlarında Bizans dromon'u 71
V. Christides, *The conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): a turning point
in the struggle between Byzantium and Islam*, Atina, 1984, Şekil 5, s. 68.
Şekil 21. Ortaçağ sonlarında, kıçtan dümenli bir Bizans kadırgası [?];
Kıçta hem dümeni, hem de yönlendirici kürekleri olan
bir 15. yüzyıl kadırgası 73
Üstte: V. Christides, "Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's
document and Leo VI's Naumachica: a study on Byzantine and Moslem naval
preparedness", *Graeco-Arabica*, 1 (1982): 51-103; buradaki Şekil 5 (3), s. 67.

Altta: Biblioteca Nazionale Firenze, Magliabecchiana, Elyazması, Classe 19, palco 7. Fabbrica di galere, fol. 23r.
Şekil 22. 1175'te Pisa kadırgasına saldırırken gösterilen Ceneviz kadırgası 75
Caffaro, *Annali genovesi*, c. 2, s. 8.
Şekil 23. Anjou'lu I. Charles'ın kadırgasının şematik çizimi, 1275:
(a) Boylamasına kesit, (b) Orta kesim 76
Şekil 24. Malta kuşatmasının tasvirinde bir 16. yüzyıl Osmanlı kadırgası 79
V. Minorsky, *The Chester Beatty Library: a catalogue of the Turkish manuscripts and miniatures*, Dublin, 1958, Elyazması, 413, fol. 28.
Şekil 25. Ortaçağ sonlarına ait bir duvar çiziminde bir Trabzon [?] kadırgası 80
Bryer, "*Shipping in the empire of Trebizond*", Şekil 7, s. 10
Şekil 26. Ana rotalar boyunca Müslüman mülkleri ve başlıca deniz savaşları, yak. MS 800-1000 111
Şekil 27. Haçlı devletlerinin denizde oluşturdukları güvenlik ağı 123
Şekil 28. Türklerin ilerleyişi (yak. 1200-1571) 165
Şekil 29. 15. ve 16. yüzyıllarda deniz akıncılığının yönleri 178

KISALTMALAR

A.E.M.	*Anuario de estudios medievales*
Annales: E.S.C.	*Annales: Economies, sociétés, civilizations*
D.O.P.	*Dumbarton Oaks Papers*
I.J.N.A.	*International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*
M.M.	*The Mariner's Mirror*
P.P.T.S.L.	*Palestine Pilgrims' Text Society Library*
R.H.C. Occ.	*Recueil des historiens des Croisades. Historiens Occidentaux*
R.H.C. Or.	*Recueil des historiens des Croisades. Historiens Orientaux*

Önsöz

Bu kitabın oluşturulması yıllar sürdü. Bir yandan, ortaçağda Akdeniz'deki deniz ticareti ve ticaret hukuku üzerine araştırmalarla büyüdü; öte yandan, Haçlı Seferleri'ne duyulan ilgiden doğdu. Bu iki ilgi alanı, Haçlı Seferleri çağında gemicilik, ulaşım ve deniz savaşları üzerine bir araştırmada çakıştılar. Bu alanlarda, özellikle de 11. yüzyılda İtalyan denizci cumhuriyetlerinin doğuşundan 14. yüzyılda Haçlı Seferleri'nin sonuna kadar uzanan dönemde, Akdeniz'deki deniz savaşları konusunda yapılması gereken daha birçok çalışma vardır. Ancak bunlar, Haçlı Seferleri'nin deniz tarihi üzerine, yakında tamamlanacak olan bir başka çalışmanın konusu olacaklardır.

Bu arada bütün bu incelemeler, daha uzun bir zaman diliminde Akdeniz boyunca Müslüman ve Hıristiyan dünyaları arasındaki ilişkilere dair daha geniş ilgi alanlarına bir katkı olarak sunulmaktadır. "Akdeniz'de" ya da "Akdeniz dünyasında" yerine "Akdeniz boyunca" denmesinin nedeni, buradaki odak noktasının deniz olmasıdır. Bu deniz, kıyılarında yaşayan farklı halkları bir araya getiren benzersiz bir yaklaştırıcı güç olduğu kadar, aynı zamanda onları birbirinden ayıran temel uzaklaştırıcı öğedir ve farklı tarihsel gelişimlerinin de temelini oluşturur. Aziz Basil'in de takdir ettiği gibi, bu deniz Tanrı'nın insanlığa bir armağanı, iletişim, seyahat, ticaret ve orduların geçiş yoludur:

> Tanrı'nın gözünde deniz çok güzeldir; hem süslediği, hem de koruduğu adaları çevreler, en uzaklardaki toprakları birleştirir, gemicilere sınırsız ilişki olanağı sağlar, onların sayesinde daha önceden bilinmeyen tarihle bizi donatır; tüccarlara başka yerlerde gelecek sağlar, iyi durumda olanların ellerindeki fazlayı ihraç etmelerine, yoksul olanların da gerek duyduklarını edinmelerine olanak sağlayarak yaşamın gereksinmelerini kolaylıkla geliştirir.[1]

Ama antikçağla ortaçağda, denizyollarını kullanmak isteyenlere geçit vermeyen yine aynı denizdi. Bu dönemlerde geçerli olan teknoloji ve gemi yapım yöntemleri göz önüne alındığında, denizi aşmak her zaman kolay ol-

mamıştı. Dünyadaki başka denizlerle karşılaştırıldığında oldukça sakin olduğu halde, Akdeniz'in ürkütücü bir yanı vardır ve kendisini kullanacaklara hâlâ güçlükler çıkarmaktadır. Antikçağ ve ortaçağdaki gemilerin yapmaya muktedir olduğu şeyler, insanın, fiziksel çevresine arzu ettiği biçimde egemen olmasına –ki gemileri zaten bunun için inşa etmekteydi– pek yetmiyordu. İnsan denizleri aşarken, doğanın güçlerine rağmen ya da onlara karşı hareket etmekten ziyade, büyük ölçüde onlarla uyum içinde olmak zorundaydı. Dolayısıyla, ortaçağ ve antikçağda denizleri aşabilecek en elverişli yollar, her zaman bugün en olağan gözükebilenler olmayabiliyordu.

Ortaçağ boyunca Akdeniz'deki deniz ulaşımının ve deniz savaşlarının değişik boyutlarını araştırırken sık sık, insanın yapmaya giriştiği şeylerin temel belirleyicilerine, yani onu çevreleyen doğaya ve fiziksel dünyanın özelliklerine bakmak zorunda kaldım. O zamanların deniz teknolojisinin olanakları dikkate alındığında, Akdeniz'in fiziksel coğrafyasının belirli yönlerinin, çok uzun bir süre, İslamla Hıristiyanlık arasındaki çatışma ve rekabet süreci üzerine çok büyük bir etkisinin olduğuna gittikçe daha çok inanır oldum. Yüzyıllar birbirini izledikçe birçok değişiklik ve gelişme olmadığı anlamına gelmez bu; elbette ki olmuştur. Fiziksel dünyanın insanlık tarihi üzerindeki etkisi tek yönlü değildir. Değişim rüzgârları farklı zamanlarda farklı yönlerden esmiştir. Gene de, bu kitabın konusu olan değişik dönemler boyunca, deniz teknolojisiyle fiziksel dünya arasındaki bağın insanın girişimlerinin üzerindeki etkisinde belirli bir tutarlılık vardır. Bu kitapta yer alan incelemelerin odak noktasından baktığım sürece, denizin fiziksel koşulları, deniz teknolojisi ve İslamla Hıristiyanlık arasındaki ekonomik ve askeri rekabet söz konusu olduğunda, tarihin dönemlere ayrılmasında izlenen geleneksel yaklaşımın anlamsız olduğuna inandım. İnsanlık tarihinin başka boyutlarında böyle olmasa bile, 7. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar uzanan dönem denizde geçmiştir.

Bu incelemelerin hazırlık süreci için birçok kişiye teşekkür borcum var. Yunanca ve Arapça bilgim birkaç sözcükten öteye geçmiyordu; bu dillerdeki kaynaklar konusunda bana yardımcı olan bir çok kişiye minnettarım: Kendi üniversitemde Modern Yunanca Bölümü'nden Michael Jeffreys ve Elizabeth Jeffreys, Semitik Araştırmalar Bölümü'nden Ahmed Shboul,

Tarih Bölümü'nden R. K. Sinclair, J. O'Neil ve S. Rovik; Kudüs İbrani Üniversitesi'nden merhum Eliyahu Ashtor. Manchester Üniversitesi'nden Colin Imber, Osmanlı donanması üzerine yaptığı çalışmanın kopyalarını verdi. Rheims Üniversitesi'nden Michel Balard, Ceneviz ve Venedik kadırgalarının taşıdıkları su konusunda değer biçilemez kaynaklar sağladı. Barselona'dan Federico Foerster, Katalan gemiciliği ve 13. yüzyıldaki deniz savaşları konusundaki bilgilerini benimle paylaştı. Atina Üniversitesi'nden Vassilios Christides, Avustralya'da bulunmayan, deniz savaşlarına ilişkin Bizans ve İslam metinleri üzerine çalışmasının bir kopyasını verdi. 16. yüzyılda Akdeniz'deki deniz savaşlarında kadırgalar üzerine yaptığı çalışması artık bir klasik haline gelen Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri Akademisi'den John Guilmartin, Laurialı Roger'ın deniz savaşlarını çözümlemem konusunda yorumlarını esirgemedi. Carbondale'deki (ABD) Güney Illinois Üniversitesi'nden John Dotson, Simone Leccavello'nun yolculuğuna ilişkin çalışmasını benimle paylaşmakla kalmadı, 13. yüzyıl savaş gemileri yapımına ilişkin çalışmamla ilgili yorumlarını da esirgemedi. İsrail Meteoroloji Hizmetleri'nden S. Jaffe, Hayfa Koyu'nda rüzgârın hangi yönlerden ne sıklıkla estiğine ilişkin verileri sağladı. İsrail Ulusal Deniz Bilimleri Enstitüsü'nden Victor Goldsmith, Doğu Akdeniz (Levant) sularının durumlarına ilişkin bilgilerini paylaştı, ayrıca yayınlarının birer kopyasını da iletti. Cenova Üniversitesi'nden Laura Balletto, Avustralya'da bulunmayan Ceneviz belgelerine ilişkin Belgrano'nun baskısının bir kopyasını sağlayarak yardımcı oldu. Kudüs İbrani Üniversitesi'nden David Ayalon, Joshua Prawer ve David Jacoby, hem kendi çalışmalarını benimle paylaştılar, hem de kitabın beşinci bölümünün, Kudüs'te 1984 yılında bir seminerde sunulan şekline ilişkin yararlı eleştirilerde bulundular. Hayfa Üniversitesi'nden Aryeh Grabois, 8. yüzyılda Akdeniz'deki seyrüsefer (gemi seyri) üzerine çalışmasının bir kopyasını gönderdi; Avner Raban da ortaçağda Müslüman gemilerinin taşıdıkları su konusundaki sorularımı yanıtladı. Cenova Üniversitesi Ortaçağ Tarihi ve Paleografyası Enstitüsü'nden Geo Pistarino, enstitünün çok değerli yayınlarının kopyalarını sağladı. İngiliz Kolumbiyası Üniversitesi'nden Hector Williams, yakın zamanlarda Marsala'da ortaya çıkarılan 12. yüzyıl gemisine ilişkin Purpura'nın raporunun kopyasını gönderdi.

Kendi bölümümden Roy Macleod, Kudüs İbrani Üniversitesi'nden B. Z. Kedar ve Eliyahu Ashtor, Cambridge'teki Gonville and Caius Koleji'nden David Abulafia ve Birmingham Üniversitesi'nden Judith Herrin, kitabımın ilk taslağını okudular; yararlı yorumları, eleştirileri ve gösterdikleri kaynaklar konusunda kendilerine minnettarım. Yardımlarının nasıl kullanıldığının sorumluluğu ise tümüyle bana aittir.

Kudüs İbrani Üniversitesi'ndeki Yüksek Araştırmalar Enstitüsü'nden A. Dvoretzky ile diğer görevlilere özel ve ödenmesi mümkün olmayan bir borcum var. Bu incelemelere temel oluşturan araştırmaların çoğu, konuk öğretim üyesi olarak bu enstitüde bulunduğum 1984 yılında yapıldı. Enstitünün ve görevlilerinin gösterdikleri yakınlık ve incelik, olağan koşullarda yıllarımı alacak olan çalışmayı orada bulunduğum altı ayda yapabilmeme olanak sağladı.

Son olarak, kendilerinden uzun süre ayrı kalmama sabırla katlanan eşime ve çocuklarıma olan şükran duygularımı da belirtmem gerekiyor.

İngilizce Yeni Baskıya Önsöz

Bu kitabın ciltsiz olarak yeniden yayınlanması, içerdiği incelemelere ilişkin olarak dostlarım, meslektaşlarım ve öğrencilerim tarafından yazılı ve gayrı resmi olarak ortaya atılan kimi konulara değinebilme açısından iyi bir fırsat oluşturuyor. Bu kitap tartışmalı konular üzerinde odaklaşan ve tezlerle geliştirilen bir çalışma olduğundan, aslında birçok yoruma konu oldu. Kuşkusuz, yorumların çoğundan çok yararlandım. Ancak, Akdeniz coğrafyası ve ortaçağ teknolojisine ilişkin tezlerle ya da bu tezlerin belirli tarihsel incelemelere uygulanması konusunda herkes aynı görüşte değildi. Eleştirel yanı daha ağır basan yorumların bir kısmı, kitabın amacının yanlış anlaşılmasından ve kitabı, gerçek sınırlarından çok daha geniş bir ilgi alanına yerleştirme eğiliminden kaynaklanıyor. Okurların, bu kitabın, ortaçağ Akdeniz dünyasına dair genel bir denizcilik tarihi olmadığını, olmak gibi bir niyetinin de asla bulunmadığını baştan anlamaları gerekmektedir. Kitabın alt başlığı bu amaçla seçilmiştir. Dördüncü bölümden sekizinci bölüme kadar yer alan incelemeler, hem belirli bir seçim sonucunda buraya alındı, hem de seçici bir yaklaşımla işlendiler; coğrafya ve teknolojiyle ilgili ilk üç bölümde geliştirilen tezleri tarihsel açıdan sınayacakları düşünüldü; daha ötesi değil. Ne söz konusu dönemdeki Akdeniz'in bütün deniz tarihini, ne de ilgilendiği uygarlıkların arasındaki çatışma ve rekabetin bütün boyutlarını içerir.

Kitabın temel tezi, Akdeniz'in hava ve deniz koşullarının insanlık tarihinin gelişmesinde çok önemli bir etkisi olduğudur. Çünkü ortaçağ denizcilik teknolojisi, iklimler üzerinde ancak çok sınırlı bir egemenlik kurabilir. Gerek rüzgâr gücüyle giden yelkenli gemilerin, gerek insan gücüyle hareket eden kadırgaların yapabildikleri çok sınırlıydı. Bu nedenle de, iklimlerin değişkenleri tarihsel olayların sonucu üzerinde önemli belirleyiciler olmuşlardır. Bu ise, bizzat hava ve deniz koşullarının oluşturduğu örüntüleri önemli tarihsel inceleme nesneleri haline getirmiştir. Buradaki incelemelerde, hava ve deniz koşullarının değişkenlerini ortaya çıkarabilmek için rüzgârlara, akıntılara ve gelgitlere ilişkin antikçağ ve orta-

çağ gözlemleri kullanılmıştır. Ancak bu gözlemler bölük pörçük olduklarından, ortaçağ Akdeniz'indeki rüzgâr ve/veya insan gücüyle giden gemilerle yakından ilgili olan iki öğeye, yani hâkim rüzgârların yönleri ve akıntılara ilişkin modern döneme ait veriler de oldukça yoğun kullanılmıştır. Bu yaklaşım derhal, hem bu kitabın kapsadığı dönem boyunca, hem de bu dönemle modern dönem arasında önemli iklim değişiklikleri olduğu hesaba katıldığında, modern verilerden çıkartılan sonuçların ortaçağ koşulları için de geçerli olabileceğinden nasıl böylesine emin olabildiğimiz sorusunu akla getiriyor.

Aslında, modern verilerden çıkartılan sonuçların ortaçağa uygulanabilir olduğuna inanıyorum. İklim tarihi karmaşık bir alandır;[1] bu değerlendirmenin geçerliliğinin ayrıntılı olarak gösterilebilmesi için tarihsel iklim değişikliklerine ve etkilerine ilişkin ayrı bir bölüme gerek vardır ki, burada böyle bir işe kalkışmak istemiyorum. Gene de, tezlerim kısaca şöyle: Genel olarak, Avrupa'nın geç Roma döneminden yaklaşık 1200'lere kadar ısındığı ve kuraklaştığı, sonra 1450'lere kadar soğuduğu ve nemliliğinin arttığına kuşku yoktur. Bunu yaklaşık 1525'e kadar süren kısa bir ısınma dönemi izlemiş, sonra da Avrupa kendi "Küçük Buzul Çağı"na girmiştir. Soğuma dönemlerinde, kışın, Kuzey Atlantik alçak basınç ve Moğolistan yüksek basınç sisteminin etkisinin güneye kayması, kış koşullarının uzamasına neden olmuştur (bkz. Şekil 3). Isınma dönemlerinde ise tersi söz konusudur; yazın, tropikal Azor yüksek basınç ve Hint-İran alçak basınç sisteminin etkisinin kuzeye kayması, yaz koşullarını uzatmıştır. Ancak önemli olan nokta şudur: Gerek kutup, gerekse tropik basınç sistemleri Akdeniz'de kuzeybatıdan kuzeydoğuya doğru değişen hâkim rüzgârlar oluşturduğundan, zaman içinde bu basınç sistemlerinin meydana getirdiği değişiklikler hâkim rüzgâr yönleri üzerinde önemli bir farklılığa yol açmamıştır. Fırtına, bulut ve yağışta değişmelere neden olmuşlarsa da, hâkim rüzgârların yönü değişmemiştir. Antikçağla ortaçağa ilişkin meteorolojik gözlemler bu sonucu doğrular.[2] Modern verilere dayanılarak hâkim rüzgârların yönleri konusunda bu kitapta varılan sonuçları etkileyecek, iklim değişikliklerinin ortaçağın atmosfer koşullarını şu ya da bu şekilde etkilediği yönünde herhangi bir kanıt bulabilmiş değilim. Aynı şey deniz koşulları

için de geçerlidir: Antikçağ ve ortaçağda akıntılar konusunda yapılan gözlemler ise Akdeniz'deki akıntılara –ve bir ölçüde gelgite– dair modern denizbilimsel çözümlemelere uyuyor.

Dördüncü bölümden sekizinci bölüme kadar olan tarihsel incelemeler, söz konusu dönemlerin ve bölgelerin denizcilik tarihine ilişkin kapsamlı araştırmalar olma iddiasında değildir; sadece seçilmiş konulara değinmektedir. Belirli bir örnek vermek gerekirse, Haçlı Seferleri sırasında Doğu Akdeniz sularındaki durumun, beşinci bölümde sunulan resmin ötesinde karmaşık olduğunun yeterince farkındayım: İtalyan denizci cumhuriyetleri arasındaki rekabet ve çatışma, korsanların faaliyetleri, Batı deniz ulaşımının artan çekim gücü, değişik zamanlarda Suriye/Filistin ile Mısır'ın siyasal birleşmesi ya da ayrılması gibi İslam dünyasının kendi içindeki gelişmelerin etkisi vb. Ancak söz konusu bölüm, coğrafya ve teknoloji konusundaki tezlerin ışığında, Mısır deniz filolarının faaliyetlerinin sınırlılıklarına ilişkin bir çözümleme sunabilmek üzere özel olarak yapılandırılmıştır. Bundan öte herhangi bir amacı yoktur. Haçlı devletlerinin iki yüzyıl nasıl ayakta kalabildiklerini açıklamaya kalkışmadığı gibi, Haçlı Seferleri'nin denizcilik tarihi de değildir. Genel anlamda, üç büyük uygarlık –İslam, Bizans ve Batı– arasındaki çatışma ve rekabetin yekpare bir doğası olduğu yollu görüşlerin Giriş bölümünde reddedildiği kitap okunurken hep akılda tutulmalıdır. Özgül durumları tartışırken bir çelişki varmış gibi görünüyorsa da bu sadece söz konusu çatışma ve rekabetin belirli boyutlarıyla ilgilidir ve sadece o durumlara özgüdür; tamamına değil.

Elinizdeki kitap insanlar hakkında değildir. Bu durum bazı okurlara tarihin insansızlaştırılması gibi gelebilir. Bu kitapta, insanın dehası ve yetersizliğinin ya da insan güdülenmesinin ve becerisinin tarihteki öneminin hakkını verme anlamında çok az değerlendirme vardır. Aslında, tarihte insan öğesinin öneminin yeterince farkındayım ve denizcilik tarihinde insan dehası konusuna başka bir yerde değindim.[3] Belirli koşullarda, diğer etkenler eşitse, insan becerisi, güdülenmesi, dehası ya da aptallığı belirleyici olabilir. Örneğin, 7. ve 8. yüzyıllarda ilk Müslümanların, deniz savaşı alanında kendilerinden daha çok becerileri olan Bizanslılarla mücadelelerinde, güdülenmenin önemli bir rol oynadığına kuşku yoktur. Benzer şe-

kilde, Serenissima'nın [Venedik Cumhuriyeti] uzun bir süre, 15. yüzyıldan 17. yüzyıla kadar, sayıca çok üstün olan Osmanlılara direnmelerini sağlayan da Venediklilerin beceri ve eğitimleri olmuştur. Ama bu kitabın ilgi alanı başka etmenlerdir. İnsan-dışı öğeleri yalıtıp çözümlemek derdindedir. Tarihte üzerinde insandan oluşan satranç taşlarının hareket ettiklerinin görülebileceği fiziksel ve teknolojik bir satranç tahtası sağlamaya çalışmaktadır. İnsan öğelerin kendilerini dışarıda bıraktığı uzun bir döneme ilişkin açıklamalar getirmeye kalkışmaktadır. Kitaptaki bu girişimler başarılı olursa, okurlar tarihte insanların etkinlik gösterdikleri koşulları yeterince kavrayacaklardır.

Bu çalışmanın taslağı 1987'de bittiğinden bu yana, Müslüman ve Bizans gemiciliğine ilişkin bilgimize önemli katkılarda bulunan birtakım önemli yeni çalışmalar yapılmıştır ve kaynakçaya eklenmeleri gerekmektedir. David Nicolle, 1989'da yayınlanan önemli bir makalede, Müslümanların ilk gemi tiplerine ilişkin önemli yeni görsel kanıtlar sağlamıştır.[4] 13. yüzyıl öncesine ait Müslüman gemilerine ilişkin herhangi bir betimlemenin günümüze kalmadığına inanıyorduk (bkz. s. 43). Nicolle'un çalışmasını, Pryor ile Bellabarba'nın, 11. yüzyıl Mayorka'sından, toprak kaplar üzerindeki Müslüman gemilerine ilişkin çalışmaları tamamladı.[5] Gemi tipleri konusunda düş kırıklığı yaratsa ve görsel kanıtlar kullanmasa da, hakkında az şey bilinen geç dönem Bizans gemiciliği konusunda artık Georgios Makris'in çalışması var.[6] İslam, Bizans ve ortaçağda Batı ilişkileri konusunda kaynakçaya eklenmesi gereken genel bir çalışma, Archibald Lewis'in *Nomads and Crusaders*'ı [Göçebeler ve Haçlılar] da yayınlandı. Timothy Runyan ile birlikte 1985'te yayınladıkları, 1987'de varlığından haberdar olmadığım *European Naval and Maritime History, 300-1500* [Avrupa Denizcilik Tarihi, 300-1500] de yararlı olacaktır.[7]

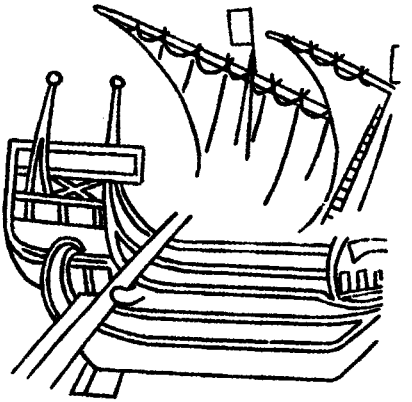
JOHN H. PRYOR
SİDNEY, 15 EYLÜL 1991

Giriş

Endülüslü gezgin hacı İbni Cübeyr 12. yüzyılda, 18 Ekim 1184'te, Messina'ya doğru seyre çıkan bir Ceneviz gemisiyle Akkâ'dan ayrılır. Yola çıkışıyla ilgili olarak şunları yazar:

Rüzgâr bir türlü çıkmadığından, orada [Akkâ] kalışımız on iki gün uzadı. Buralarda rüzgârın esmesinde bambaşka bir sır var. Gündoğusu ilkbahar ve güz dışında esmiyor, böyle olunca da, o mevsimler dışında ne yolculuğa çıkılabiliyor, ne de tüccarlar mallarını Akkâ'ya getirebiliyorlar. İlkbahar seferlerine, doğu rüzgârı mayıs sonuna kadar esmeye başladığında, nisan ortalarında başlanabiliyor... Güz yolculukları da, gündoğusu (yeniden) esmeye başladığında, ekim ortalarından itibaren yapılabiliyor... biraz az, biraz çok, (sadece) on beş gün esiyor. Rüzgâr değiştiğinden, günbatısı hâkim olduğundan elverişli başka zaman yok... 18 Ekim günü... şafak zamanı gemi yelken açtı... Rüzgâr elverişli olduğundan, beş gün boyunca yol aldık. Sonra günbatısının tuzağına düştük, rüzgârı pruvadan almaya başladık. Geminin kaptanı ve mutlak hâkimi, işini bilen, kaptanlıkta becerikli bir Cenovalı Rumi, gemiyi sancağa, iskeleye çevirerek bu rüzgârdan kaçmak istedi, rüzgârı önden almamanın yollarını aradı. *Deniz sakin ve yumuşaktı.* 27 Ekim'de... gece yarısı ya da ona yakın bir zamanda... günbatısı üstümüze saldırdı, "ardimun" [pruva direği, artemo] olarak bilinen direğin serenlerinden birini kırdı, yarısını, üzerindeki yelkenle birlikte denize uçurdu.[1]

İbni Cübeyr, 1183-1185 arasında, Mekke'ye hacca giderken, Ceneviz gemileriyle üç yolculuk yapmıştır: Septe'den İskenderiye'ye, Akkâ'dan Messina'ya, Trapani'den Cartagena'ya. Bu yolculuklar üzerine anlattıkları, deniz yolculuğunun sorunlarını büyük ölçüde kavradığını ve bu konudaki duyarlılığını göstermektedir. Gemileri ve yelkeni kullananları anlamıştır. Aslında, anlattıklarında deniz nedir bilmeyenlerin yaptıkları deniz yolculuklarına ilişkin, çağdaşı birçok Hıristiyan'ın yazdıklarında göze çarpan o anlamsız derinlik korkusuna rastlanmadığından, daha önceden deniz konusunda deneyimi olabilece-



Şekil 1. Montferratlı Conrad'ı 1187'de Konstantinopolis'ten Sur'a getiren yuvarlak Ceneviz gemisini temsil eden çizim, Caffaro, *Annales januenses*, ek

ğini düşünüyorum. En azından, 12. yüzyıl söz konusu olduğunda, Akdeniz'deki deniz yolculuğu üzerine anlattıklarının benzeri yoktur.

İbni Cübeyr'in bindiği, Akkâ'dan denize açılan Ceneviz ticaret gemisi, büyük bir olasılıkla o günlerde Akdeniz'de dolaşan yelkenli gemilerin en büyük ve en gelişmişlerinden biriydi. Gemi hakkında verdiği bilgiler, geminin şeklinin, 1187 yılında Montferratlı Conrad'ın Sur'a gelişini gösteren, Caffaro'nun *Annales januenses*'inin ekinde yer alan ünlü kenar süslerinde tasvir edilen geminin benzeri olduğu izlenimini veriyor.[2] Ne var ki, İbni Cübeyr'in 1184'te bindiği Ceneviz gemisi baştan sona bir felaketti.

Kaptan, denize açılma mevsiminin sonu demek olan güz bitiminde Akkâ'dan yelken açar; deniz ulaşımını çok tehlikeli kılan kış mevsiminin hava koşulları başlamadan önce, tam zamanında Sicilya'ya varmayı ummaktadır. İbni Cübeyr'e göre, gemi gün doğmadan önce, yılın o zamanlarında esen ve gemilerin rüzgârı arkadan alarak iki latin yelkenini *musallabe* (kaz kanadı) şeklinde geminin enlemesine açabildikleri yelken mevsimi kastedilerek Arapça *es-salibiye* (haçvari) sözcüğünün doğmasına neden olan gündoğusuyla yola koyulur.[3] Hava koşullarına ilişkin günümüz verileri, Akkâ'dan Batı'ya doğru yelken açabilmek için koşulların sadece yılın kısa iki döneminde elverişli olduklarına dair İbni Cübeyr'in değerlendirmesini desteklemektedir.

Tablo 1. Hayfa Koyu: Doğu Rüzgârlarının Sıklığı (yüzde olarak)[4]

Ocak	%31	Mayıs	%15	Eylül	%4
Şubat	%27	Haziran	%3	Ekim	%11
Mart	%24	Temmuz	%1	Kasım	%31
Nisan	%22	Ağustos	%1	Aralık	%30

Kara coğrafyasından etkilendiklerinden, kıyı istasyonlarında kaydedilen rüzgârların yönleri ve sıklıklarına ilişkin veriler, çoğu zaman denizdeki hâkim rüzgârları kesin olarak yansıtmazlar. Ancak örneğimizde, 30° doğu boylamından İsrail kıyılarına ve Kıbrıs'tan güneye Mısır'a doğru, Doğu Akdeniz için Hayfa Koyu'nda yapılan ölçümlerde elde edilen verileri, 1949-1978 arasında denizde gemiler tarafından yapılan gözlemlerin verileri doğrulamaktadır.[5] Hayfa Koyu'nun verileriyle denizde yapılan gözlemlerin verileri birlikte değerlendirildiğinde, Akkâ'dan Batı'ya gidecek yelkenli gemiler için elverişli olan doğu rüzgârlarının en çok ekim ortasından mayıs ortasına kadar, kış aylarında etkili olduğu görülmektedir.

12. yüzyılda, ticaret gemilerinin kasımdan mart ortasına kadar denize açılmaya kalkıştıkları pek görülmezdi.[6] 13. yüzyıl verileri, Kutsal Topraklar'a gidecek gemilerin büyük bölümünün martın son haftalarında ve nisan başlarında Batı'dan ayrıldıklarını göstermektedir.[7] Doğuya doğru sefer ortalama dört ila altı hafta sürüyordu[8] ve gemiler nisan ortasından ya da sonundan önce Akkâ'ya ulaşamıyorlardı. Surlu William da bunun böyle olduğunu doğrular. Ona göre Paskalya, "yaklaşık ilkbahara geçiş zamanındaydı" ("*circa transitum vernalem*").[9] En az iki ya da üç hafta dönüş hazırlığı sürdüğünden, gemiler nisan sonu ya da mayıs başında Batı'ya dönebiliyorlardı. Limana bağlı kalıp çalışmamanın ekonomik yükü nedeniyle çok az gemi sahibinin kışı Kutsal Topraklar'da geçirmek isteyeceği göz önüne alındığında, ilkbaharda Batı'ya gidecek yolcular, Batı'dan gelen gemilerin dönüş hazırlıklarını tamamlamalarını beklemek durumunda kalıyorlardı. Sonbaharda ise Batı'ya sefer iki ay, hatta daha uzun sürdüğünden,[10] ticaret gemileri, yolda kış fırtınalarına yakalanma korkusundan, ka-

sım başından sonra Kutsal Topraklar'dan ayrılmaya kalkışamıyorlardı. Bu durumda, yola çıkmak için elverişli son tarih ekim sonuydu. Dönüş hazırlığının iki üç hafta alacağı düşünüldüğünde, ekim sonunda yola çıkabilmek için gemilerin en geç eylülün son haftalarında Kutsal Topraklar'a gelmiş olmaları gerekiyordu. Surlu William bunu da doğrulamakta, hac gemilerinin yazın gelmelerinin güzün yola çıkmalarının "âdetten olduğu"nu ("*iuxta consuetudinem*") belirtmektedir.[11] Bu düşünceler, İbni Cübeyr'in *es-salibiye* mevsimlerini anlamlı kılar. Hayfa Koyu'nda doğu rüzgârları sadece sözünü ettiği birkaç hafta değil, aslında kış boyunca sık sık eser. Ancak 12. yüzyılda ticaret gemilerinin kış aylarında yelken açtıkları çok az görülürdü. Yaz aylarındaysa doğu rüzgârları çok ender eserdi. Bu durumda, *es-salibiye* mevsimleri, elverişli hava koşullarının başlayıp sona erdiği iki kısa süreye sıkışmıştı; denize açılmak da bu kısa sürelerde elverişli oluyordu. Elverişliliği belirleyen ise coğrafyayla teknoloji arasındaki yakın ilişkiydi: 12. yüzyıl gemilerinin teknolojik yetersizlikleri, kışın denizlerde güvenli yolculuk yapabilmelerine olanak tanımıyordu.

Akkâ örneğinde, hâkim rüzgârları karşıdan alarak Kutsal Topraklar'dan yola çıkmaya ilişkin genel sorunlar, muhtemelen limanın özel topografyası yüzünden karadaki coğrafya ve hava koşullarının etkisiyle daha da artıyordu. Liman girişi dardı; genişliği sadece 80 metreydi ve gemiler, limandan çıkabilmek için önce güney-güneybatı rotasına yönelmek, sonra da, Aziz Andrea Kilisesi ve Templier Şövalyeleri'nin tapınağından yaklaşık 550 metre uzaklıkta olan burnu dönebilmek ve sığ kıyıdan kurtulmak için batı-güneybatıya dönmek zorundaydılar.[12] Ayrıca, Hayfa Koyu'nda, denizde batı-kuzeybatıdan esen hâkim rüzgârlar, gün boyunca karanın ısınmasından ötürü esmeye başlayan deniz melteminden de güç alırlar. Bu da, saat 10.00 sularında başlayıp 16.00 dolaylarına kadar süren, alışılmamış ölçüde sert günbatısı-lodos esmesine neden olmaktadır.[13] İbni Cübeyr'in bindiği geminin gün doğmadan yola çıkmasında şaşılacak bir yan yoktur; hâlâ kıyıya yakın olduğunda, gece karadan denize esen meltemden, denize açılınca da hâkim doğu rüzgârından yararlanmış olmalıdır.

Akkâ'dan ayrıldıktan beş gün sonra rüzgârın yönü batıya dönmüştür. "Deniz sakin ve yumuşak" olduğundan, pruvadan aldığı rüzgâr hafif

şiddette olmalıydı; ama İbni Cübeyr'in verdiği izlenime bakılırsa, yine de kaptan gemiyi rotasında tutmakta zorlanıyordu. O tür gemilerin tasarımından ötürü, bu inandırıcıdır.[14] Pruva direği şiddetli fırtınadan kırılmıştı –latin yelkende sık rastlanan bir durumdur– gemi rüzgârsız kalmış, arada bir kuzeyden ve doğudan esen rüzgârlarla biraz yol almıştı; sonunda, 13 Kasım'da muhtemelen Rodos'ta, daha büyük bir olasılıkla ise Karpathos'ta (Kerpe) karayı görür. Hiç kara görmeden 26 gün yol almıştır.[15] Akkâ'dan Rodos/Karpathos kuş uçuşu yaklaşık 500 mildir. Ancak Cenovalı kaptanın başlangıçta, Beyrut ve Kıbrıs'ın Doğan Burnu (Gata Burnu) üzerinden Girit'in güneydoğusuna yönelik bir rota çizmiş olması çok büyük bir olasılıktır.[16] Gemi denize açıldığında, aslında İbni Cübeyr ve arkadaşları karada unutulmuşlardı. Elverişsiz rüzgârlardan ötürü yolculuk birkaç kez ertelendiğinden, onlar da kıyıda uykuya dalmışlardı. Dört kürekli bir sandal tutarak gemiyi yakalamaya çalışmışlar, günbatımında gemiye ulaşabilmişlerdi. Eğer gemi doğrudan denize açılmış olsaydı, onu yakalamak için böyle bir riski göze alabilmeleri imkansızdı. Ama gemi kuzeye, kıyıdan beş on mil açıktan kıyıdan Beyrut'a yönelmiş ise, tehlike durumunda kolaylıkla karaya dönebileceklerinden, fazla bir risk almış sayılmazlardı.[17] Beyrut ve Doğan Burnu üzerinden Rodos/Karpathos'a yolculuk yaklaşık 550 mildir. Gemi günde yaklaşık 20 mil ya da dörtte üç *knot* yapabiliyordu; denizde olağanüstü fırtına koşulları görünmüyordu. Üç yüzyıl sonra bile, gemi tasarımındaki gelişmelere karşın, benzer deneyimlere sıkça rastlanmaktaydı. Pietro Casola'nın 1494'te hac yolculuğunda bindiği büyük Venedik kadırgası, İbni Cübeyr'ın izlediği rotayı izleyerek Yafa'dan Rodos'a 24 günde gitmişti. Kadırga sürekli limanda beklemek zorunda kalmış, demir atmaya zorlanmış ve fırtına olmadığı halde, ters rüzgârlarla denizde ters yöne sürüklenmişti.[18] Kötüleşen hava koşullarında, İbni Cübeyr'in gemisinin, Girit ve Zante Adası'nın güney kıyısından geçerek, Rodos/Karpathos'tan Messina'ya gitmesi bir 25 gün daha almıştı; günde ortalama 30 mil ya da bir *knot* hız yapabilmişti.[19] Rüzgârı kıçtan ya da bordadan aldığı elverişli hava koşullarındaysa azımsanamayacak bir hız yapabilmekteydi. "Denizin kızgın, hava koşullarının elverişsiz" olmasına karşın, Girit'in güney kıyısından iki günde geçmişti; bu, günde yaklaşık 80 mil ya da üç *knot* demektir.[20] Yılın o günlerinde rüzgârın kuv-

vetli, sert ve kuzey-kuzeybatıdan esiyor olması olasıdır; İbni Cübeyr'in gemisinin rüzgârı sancak tarafından alması, koşulları yolcular için zorlaştırmakta, ama yol almayı da çok kolaylaştırmaktaydı.

İbni Cübeyr'ın denizde başından geçenlerin ayrıntıları, antikçağda olduğu gibi 12. yüzyılda da yelkenli gemilerle denizde seyretme sanatının, hava koşullarının mevsimden mevsime gösterdikleri farklılıkları ve yerel hava koşullarını çok iyi değerlendirmeye bağlı olduğunu göstermektedir; zira ancak bu şekilde rüzgârı kıçtan ya da bordadan alıp elverişli koşullarda mümkün olduğunca sık yola çıkılabiliyordu. Bunda şaşırtıcı bir yan yoktur. Yelkenli gemi dönemi sona erene dek, ticari gemiciliğin kuralı bu olmuştur. Özellikle omurga ve gövde özellikleri, genel olarak da yelken donanımı ve tasarımdan ötürü, 12. ve 13. yüzyıllardaki yelkenli gemiler pruvadan gelen rüzgârda büyük zorluklarla karşılaşmışlardır. Rüzgâra göre seyretseler de, rüzgârı yandan, yani bordadan aldıklarında, rotalarından önemli ölçüde çıkarak rüzgâr-altına kayıyorlardı. Bu özelliklere aşağıda ayrıntılı olarak değinilmektedir.

Akdeniz'de, kıyılardan uzakta açık denizde, denizin enlemesine ve boylamasına dört bir yanında hâkim rüzgârların yönü kuzeybatı ve kuzeydoğu arasındadır.[21] Akıntıların saat yönünün tersine olması ve güney kıyıların topografyasının elverişsiz ve tehlikeli olması, özellikle doğudan batıya doğru olan yolculukların kuzey kıyılarından daha güvenli ve çabuk yapılabilmesi anlamına gelmekteydi.[22] Bir yandan antikçağla ortaçağda Akdeniz'deki ticaret gemilerinin, ister yelkenli gemi, ister kürekli kadırga olsun, teknolojik sınırlamaları,[23] diğer yandan da denizdeki coğrafya ve hava koşulları, antikçağ'dan 16. yüzyıla kadar ticaret gemilerinin yeğledikleri rotaların, kuzeydeki adalarla kıyılar boyunca uzanmasına neden olmuştur; kuşkusuz, diğer etmenler eşit olduğu sürece.[24] Doğudan batıya yolculuklarda ana rotalar, İskenderiye'den Sur'a ya da Beyrut'a, sonra ya kuzeye Antakya'ya ve Lykia kıyıları boyunca batıya ya da Kıbrıs'ın güney kıyılarından Rodos, Karpathos'tan ve Girit'in güneyinden batıya olmuştur. Buralardan kuzeye, İon Denizi'nden Zante ve Kefalonya'yı geride bırakarak, Otranto Boğazı'ndan geçerek Apulia'ya, Taronto Körfezi'nden Calabria'ya ve Sicilya'nın doğu kıyısına gitmişlerdir. Sicilya'da birbirlerinden ayrılıyorlardı. Messina Boğa-

zı'ndan geçerek Tiren Denizi'ne girebiliyor, sonra da anakaranın kıyılarını izleyerek Cebelitarık Boğazı'na gidebiliyorlardı. Bir başka seçenek, Malta'yı geçerek güneybatıya yönelmeleri, Sicilya Boğazı'ndan Tunus'un kuzeyine, oradan da kuzeybatıya dönerek Sardinya Adası'nın güney kıyılarına, sonra da ya Sardinya'nın batı kıyılarından ve Korsika Adası'ndan Provence'a ya da açık denizden batıya, Balear Adaları'na ulaşmalarıdır. Oradan bütün Kuzey Afrika sahillerine ve Cebelitarık kıyılarına kolaylıkla ulaşılabiliyordu. Gemiler, rüzgârların genellikle çok daha elverişli olduğu, bu nedenle de çok değişik yol seçeneklerinin bulunduğu batıdan doğuya yolculuklarda bile, mümkün olduğunca kuzeyden, adadan adaya geçerek gitmeyi yeğlerlerdi. İster kuzeye, ister güneye olsun, genellikle yeğlenen rotalar İspanya'nın doğu, Korsika ve Sardinya'nın batı kıyıları, İtalya'nın batı kıyısı, Balkanlar'ın batı kıyılarıyla Anadolu'nun batı kıyısıydı. Bu belli başlı denizyollarının ya da ana rotaların ayrıntıları üzerinde aşağıda durulacaktır.[25]

Denizyolları üzerine serpiştirilmiş, anakarada ya da adalarda bir dizi önemli deniz üssüyle, savaş gemileri ya da korsanların ihtiyaçlarını karşılayan, ticaret gemilerine antrepo olanağı sağlayan ticaret limanları vardı. En önemlilerinden bazıları, Balear Adaları, Almeria ile Malaga, Korsika Adası'nda Bonifacio, Sardinya Adası'nda Cagliari, Sicilya, Malta ve İon Denizi Adaları, Mora Yarımadası'nda Koron ile Modon, Ege Denizi'nde Naksos, Midilli, Tenedos (Bozcaada), Girit, Rodos, Antalya ve diğer Kilikya limanlarıyla Kıbrıs'tı. Denizyollarına egemen olduklarından, bu gibi ada ve limanlar ve onların elde tutulması, ortaçağ boyunca deniz gücünün ve deniz ulaşımını denetlemenin anahtarı olmuştur. Sonuçta, bin yıl boyunca İslam, Bizans ve Hıristiyan Batı arasında yürütülen *guerre de course* [deniz akıncılığı, korsanlık] ve bitmez tükenmez deniz mücadelesinde, her inançtan donanma ve korsan gemilerinin belli başlı çatışma bölgeleri, yılın belirli zamanlarında ticaret gemilerinin yoğunlaştığı ana rotalar üzerindeki belirli alanlar olmuştur: Beyrut, Trablusşam, Magosa ve Limasol'un çevrelediği alan; Antalya Körfezi ve Rodos'un çevresindeki kanallar, Karpathos, Girit ve Midilli; Oniki Ada; İon Denizi'nin Balkan kıyıları; Otranto Boğazı; Sicilya'nın kuzeyinde Tiren Denizi'nin güneyi; et-Tıb Burnu ile Sicilya'nın güney kıyısı arasında kalan Sicilya Boğazı; Sardinya'nın batı kıyıları ve Korsi-

ka; Balear Adaları'nın çevresi; Cebelitarık yakınları. Hemen hemen değişmez bir şekilde, Müslüman ve Hıristiyan donanmalarının karşı karşıya geldiği başlıca deniz savaşlarının hepsi, ana rotalar üzerindeki adaların, deniz üslerinin ve limanların ele geçirilmesine ya da savunulmasına yönelik bir kara ve deniz destekli (amfibi) harekâtın parçası olmuştur.

Bu görüşler 16. yüzyılın sonlarına kadar savaşan bütün taraflarca kullanılan başlıca vurucu silah olan kürekli savaş gemileri ya da kadırgaların lojistik sınırlamalarıyla birlikte ele alındığında, dönemin büyük bölümünde Bizans'la Hıristiyan Batı'nın belirli bir avantajı olduğu görülmektedir. Kadırgalar çok dardı ve ambar derinlikleri de azdı. Genişliklerinin uzunluklarına oranı çoğunlukla 1'e 10 ya da daha azdı ve orta kısımlarındaki borda yükseklikleri bir metrenin altındaydı. Gerekli malzeme ve su taşıma kapasiteleri düşüktü; oysa kürekçilerden, tayfalardan ve zabitlerden oluşan çok sayıdaki mürettebatı her ikisini de, özellikle de suyu büyük miktarlarda tüketmekteydiler. İkmal sorunu, gidebilecekleri uzaklıkları ciddi biçimde sınırlamaktaydı.[26] Dönemin büyük bölümünde, başlıca denizyollarını Hıristiyan deniz güçlerinin kolaylıkla vurabileceği uzaklıkta; Müslüman güçlerin menzillerinin ise sınırlarındaydı.

Buradaki incelemeler, Hıristiyanların sahip olduğu bu avantajın içerdiği niteliklerin neler olduğunu bulmaya çalışmaktadır. Teknolojik ya da coğrafi determinizm üzerine savlar geliştirmeye kalkışılmayacağı açıktır; belirli tarihsel olguların açıklanmasına yardımcı olacak, teknolojiyle coğrafya arasındaki bağı oluşturan bir dizi etmen ve bunların bileşimi üzerinde durulacaktır: Müslüman deniz gücünün ve korsanların, 9. ve 10. yüzyıllarda Hıristiyan deniz ulaşımına yönelik son derece ciddi saldırıları ve sonunda başarısız olunması; 12. ve 13. yüzyıllarda Mısır'ın, mal getiren ve iletişim sağlayan Batı'daki ana denizyollarına saldırarak Suriye ve Filistin Haçlı devletlerini yıkma girişiminin başarısızlığı; Hıristiyan Batı gemiciliğinin 11. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar Akdeniz-aşırı deniz ticaretinde üstünlük kurmasına yol açan süreçler; 14. yüzyılda Türk gazi beyliklerinin, 15. ve 16. yüzyıllarda da Osmanlı İmparatorluğu'nun bu egemenliğe yönelik tehditlerinin boyutları ve bu dönemde, diğer Müslüman deniz güçlerinin ortaçağın başlarında ve ortalarındaki durumlarıyla karşılaştırıldığında, Türk deniz gücü

ve korsanlarının avantajları; son olarak da, 16. yüzyılda Berberi korsanlarının içinde bulundukları koşulların niteliklerinden kaynaklanan zayıflıkları.

Kuşkusuz, teknolojik ve coğrafi etmenler, Akdeniz'de Hıristiyan ya da Avrupa'nın denizde elde ettiği başarıyı açıklamada tek etmen olmadıkları gibi, yeterli bile değillerdir. Buradaki incelemeler, söz konusu döneme dair bir Akdeniz dünyası denizcilik tarihi olma iddiasında da değildir. İslam, Bizans ve Batı arasındaki mücadelelerin gidişatını ve sonuçlarını büyük ölçüde etkileyen siyasal, kültürel, ekonomik, dinsel ve lojistik bir dizi başka etmen de söz konusudur. Bu etmenlerin birçoğu kendi başlarına bağımsız incelemeleri gerektirmektedir; ama bunun yeri burası değildir. Öyle ki, Akdeniz dünyasındaki kereste kaynaklarına ilişkin Lombard'ın ve başkalarının öncü çalışmalarına karşın,[27] Bizans'ın, çeşitli Müslüman güçlerin ve Hıristiyan Batı'nın gemicilik için gereken temel malzemeleri (kerestenin yanı sıra demir, zift, yelken için pamuk ve yelken bezi, donanım için ip) nasıl elde ettiklerinin karşılaştırılmasına yönelik kapsamlı bir çalışmaya şiddetle ihtiyaç vardır. Böyle bir çalışmanın, stratejik hammaddelerin ihraç edilmesine konulan yönetsel ve dinsel yasaklara karşın, söz konusu maddelerin İslam, Bizans ve Batı "sınırları"nı büyük miktarlarda aştığı bütünleşmiş bir Akdeniz ekonomisi ortaya çıkarması muhtemeldir. Sözü edilen üç uygarlıkta, toplum içinde denizcilerin statü ve işlevlerinin ne olduğuna, işe alınma, eğitilme ve yükselme yöntemlerine; kısaca, mürettebatın savaşçı nitelikleriyle süvarilerin becerilerini değerlendirmeye olanak sağlayacak arka plan etmenlere ilişkin karşılaştırmalı bir çalışmaya duyulan ihtiyaç da gittikçe artmaktadır. Bu iki inceleme alanı da bu çalışmanın sınırlarını aşmaktadır.

Sözü edilen etmenlerin yanı sıra çeşitli Müslüman ve Hıristiyan güçlerin kendi uygarlıkları içindeki çatışmalar da uygarlıklar arasında denizde yürütülen mücadeleyi etkilemişlerdir. Göreli olarak bütünsel bir karaktere sahip Bizans örneğinde bile, farklı zamanlarda ayaklanmalar ve merkezle çevre arasında uyuşmazlıklar söz konusu olmuştur. Hıristiyan Batı ve Müslüman dünya örneklerinde, belli zaman dilimlerinde ve Akdeniz'in belli kesimlerinde uygarlıkların kendi içindeki çatışmalar, dinler ve uygarlıklar arasındaki mücadelelerden çok daha fazla önemi haiz olmuşlar-

dır. Özellikle uygarlıklar arası mücadelelerin gidişatı ve sonuçları üzerinde doğrudan ve önemli etkileri olmuştur.[28] İslam, Bizans ve Batı arasındaki mücadelelerin benzer karakterde olduklarını söylemeye çalışmıyorum; aksine, çokboyutluydular. Tekrarlamak gerekirse; deniz ulaşımı ve korsanlık söz konusu olduğunda belirli ölçüde değinilse de, uygarlıklar içi çatışmaların uygarlıklar arası mücadelelerin gidişatı ve sonuçları üzerindeki etkisinin araştırılması bu kitabın kapsamını aşmaktadır.

Elinizdeki kitap, kapsadığı dönemde Akdeniz'deki denizcilik tarihinin tek bir yönünü ele alıyor: coğrafya ile denizcilik teknolojisi arasındaki bağ, bu bağın deniz savaşları ve korsanlık üzerindeki etkisi ve her ikisinin deniz ulaşımındaki rekabeti nasıl etkiledikleri... Görüşüme göre, bu bağın nitelikleri üzerine eğilmek, coğrafya ile teknolojinin Akdeniz denizcilik tarihi üzerindeki etkisi konusunda en bilinçli tarihçilerin bile gözden kaçırdığı noktaları kavramamıza olanak sağlayacaktır.[29]

Birinci Bölüm

DENİZ

Antikçağda ve ortaçağda yaşayanlar için Akdeniz'in iyilikseverlik konusunda haklı bir itibarı vardı. Atlas Okyanusu ve Kuzey Denizi ile karşılaştırıldığında, yılın daha fazla ayında denizde seyir için elverişli koşullar sunuyordu. Mart sonundan ekim sonuna kadar süren dönemin büyük kısmında açık bir gökyüzü, mutedil rüzgârlar ve sütliman bir deniz söz konusuydu. Bazı taraflarında sert rüzgârların neden olduğu, kısa süreli ama güçlü çalkantıların Atlas Okyanusu'nda görülen dev dalgalar kadar tehlikeli olabildiği doğru olsa da, genel dünya coğrafyası ve hava koşulları anlamında küçük bir deniz olduğundan, Atlas Okyanusu'nda seyrüseferi oldukça tehlikeli kılan dalgalar Akdeniz'de pek görülmezdi. Benzer şekilde, Kuzey Denizi'nde seyrüsefer üzerinde çok etkili olan, hatta gemi tasarımının gelişmesini bile etkileyen gelgit olayına, bazı boğazlar dışında Akdeniz'de neredeyse hiç rastlanmazdı. Denizin kuzey yarısına serpilmiş irili ufaklı birçok ada, bir kara parçası görmeden günlerce süren uzun yolculukları kısaltmış, böylece küçük gemilerin söz konusu olduğu bir dönemde deniz ulaşımını kolaylaştırmıştı. Yaz gecelerinin açık gökyüzünde, yıldızlar yol göstermiştir. Öte yandan, diğer denizlerle karşılaştırıldığında Akdeniz insanlara denizle ilgili uğraşları için daha elverişli koşullar sunmuş ise de, coğrafi ve meteorolojik etmenler gemi tasarımını, yolculukların mevsimler arasında dağılımını ve rotaların seçimini önemli ölçüde etkilemiştir. Akıntılar ve gelgitin, hâkim rüzgârların, kıyıların özelliklerinin, belirli yerlerdeki hava olaylarının ritminin, özellikle de karadan ve denizden esen günlük meltemlerin, kürekli ve yelkenli gemiler döneminde seyrüsefer üzerinde –fiilen kontrol edici etmenler olmasalar da– daima güçlü bir etkisi olmuştur.

Akdeniz havzasına dökülen belli başlı birkaç nehir vardır: Nil, Po ve Rhone başlıca su akışını sağlayan nehirlerdir. Asi, Menderes, Meriç, Vardar, Tiber, Arno ve Ebro gibi küçük nehirlerin katkısı o kadar önemli

değildir. Modern dönemde, Nil üzerinde barajlar yapılmadan önce, Akdeniz havzasına dökülen nehirler, buharlaşma sonucu kaybolan suyun ancak yüzde 25 kadarını karşılıyordu; bu miktar, deniz yüzeyine düşen yağmurun karşıladığından çoktu. Akıntıların dolaşımı konusunda çıkartılabilecek sonuçları etkileyecek kadar olmamakla birlikte, bu oran ortaçağda biraz daha yüksek olabilir; çünkü bu dönemde nehir suyu kullanımı az olduğundan nehirler denize ulaşmadan önce daha az su kaybediyordu. Karadeniz'e Rusya coğrafyasından akan Don, Dinyeper ve Dinyester nehirlerinin ve Tuna'nın akıttığı sular, yağmurla birlikte, buharlaşmayla kaybolan sudan daha fazlasını sağlıyordu. Bu ise İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinden Ege Denizi'ne, antikçağ ve ortaçağda çok ün kazanmış bir akıntıya yol açıyordu. Günümüzde bu akıntı, Akdeniz'deki su kaybının yüzde 4'ünü karşılamaktadır. Geri kalan toplam yüzde 71 su kaybı, Atlas Okyanusu'ndan, Cebelitarık Boğazı'nı geçerek gelen büyük su girişiyle karşılanmaktadır. Atlas Okyanusu'na derinden yüzey-altı akıntıyla giden ağır ve daha tuzlu Akdeniz suyuna karşılık, daha hafif ve tuzu daha az olan Atlas Okyanusu suyu, ortalama hızı 6 *knot* olan yüzey akıntısı ile Akdeniz'e akmaktadır.[1] Bu yüzey akıntısının gücü bütün denizi etkilemektedir. Ortaçağın en son dönemlerine değin, gemiler bu akıntıya karşı seyredip Akdeniz'den Atlas Okyanusu'na çıkmakta çok zorluk çekmişlerdir; bunun da tarihin akışı üzerinde önemli etkisi olmuştur.[2] Cebelitarık, Çanakkale Boğazı, Nil, Po ve Rhone nehirlerinden gelen suyun birleşik etkisi, denizin her yanında, saat yönünün tersine dönen akıntıya neden olmaktadır. (Şekil 2). Akıntının Cebelitarık Boğazı'nda 6 *knot* olan hızı, Sicilya Boğazı'na kadar olan kısımda 3 ile 6 *knot* arasında değişmekte, Mısır, Filistin ve Suriye kıyılarında 2 ile 3 *knot*'a düşmekte, Çanakkale Boğazı'nda 4, Girit çevresinde 2 dolaylarında olmakta, Messina Boğazı'nda 6 hatta daha yukarıya çıkmakta (buradaki gelgitten ötürü artmakta ya da düşmektedir), İtalya ve Fransa kıyılarında da 1,5 ile yarım *knot* arasında olmaktadır.

Gemilerin kürek ya da rüzgâr gücüyle yol aldığı dönemlerde, bu akıntılar ya inatçı düşmanlar ya da yardımsever dostlar oluyorlardı. Messina Boğazı, *tagli* adı verilen girdapları ve gelgit anaforları nedeniyle, antik-

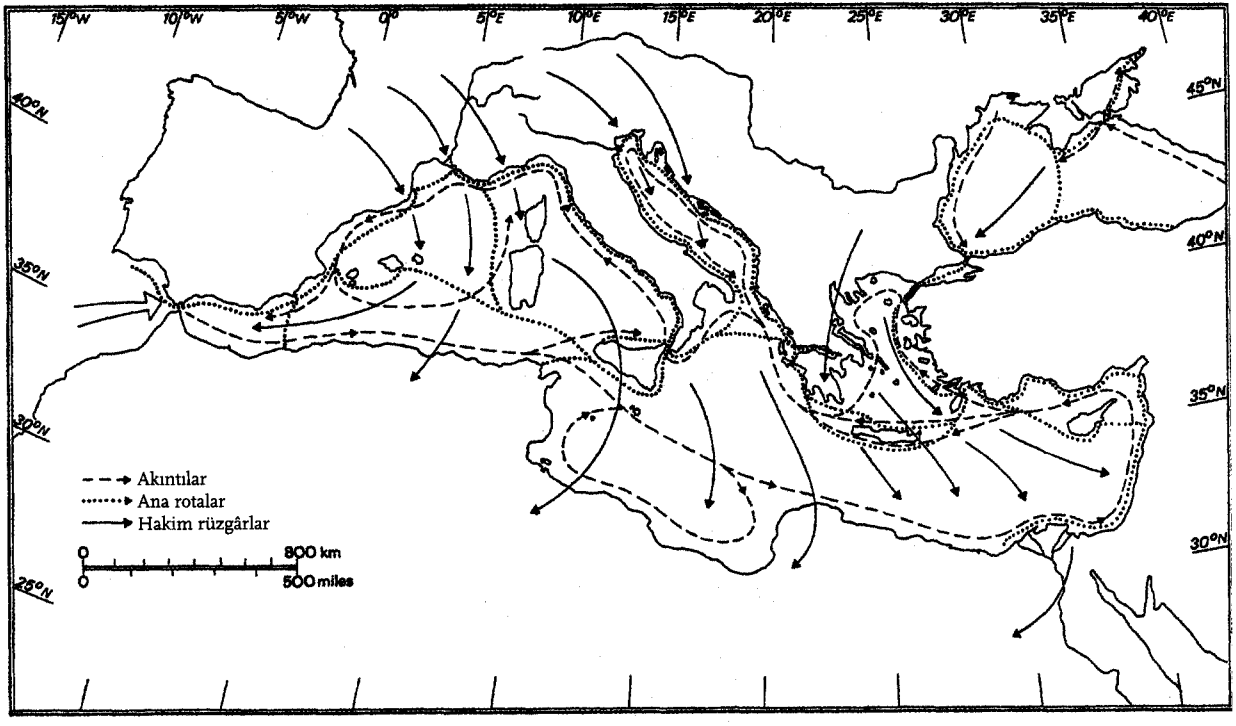
çağda Scylla ve Charybdis* efsanesine kaynak olmuştur. İbni Cübeyr'in yorumu şöyledir: "Bu boğazda, anakara ile Sicilya Adası arasından geçen deniz, 'önünü tıkayan engelden kurtulmuşçasına' köpürerek akar; boşalmanın yoğunluğundan ve basınçtan ötürü, bir kazan gibi kaynar. Geçmek, gemiler için zordur."[3]

Denizlerdeki akıntı sistemlerinden hem antikçağ, hem de ortaçağda seyir için yararlanılmıştır.[4] Özellikle, hâkim rüzgârlara karşı yapılmak zorunda kalınan doğudan batıya ve güneyden kuzeye yolculuklar sırasında çok yardımcı olmuşlar, böylece de ana rotaların yaygın olarak kullanılır hale gelmesine önemli katkıda bulunmuşlardır. Hâkim rüzgârlara karşı kuzeye ya da batıya doğru yelken açmaya kalkışan gemiler, hem akıntılardan, hem de kıyılara yakın bazı kesimlerde hâkim rüzgârlardan daha da etkili olabilen sabah ve akşamın kara ve deniz meltemlerinden yararlanarak genellikle kıyı seyri yapmışlardır.

Akdeniz bölgesinin iklimi aşırı ölçüde karmaşıktır.[5] En genel anlamda, iklimin, Akdeniz havzasının kendi coğrafi özellikleriyle –en başta da, güneydoğu kısmı dışındaki her kesiminde bulunan sıradağlar ve denizin kendi ılık suyu– etkileşim içinde olan kıtalararası basınç sistemlerinin etkileriyle belirlendiği söylenebilir. Hava koşulları üzerindeki en önemli etkiyi, yılın değişik zamanlarında dört büyük kıtalararası basınç sistemi yapmaktadır: Merkezi 30° kuzey enleminin üstünde Azor Adaları yakınlarında olan, Atlas Okyanusu astropikal yüksek basınç sistemi; kışın güneye, İzlanda ile Grönland arasındaki 65° kuzey enlemi yakınlarına doğru hareket eden Kuzey Atlas Okyanusu kutup-altı alçak basınç sistemi; kışın güneye yaklaşık 50° kuzey enlemine doğru hareket eden, (eski) Sovyet Orta Asya'sını merkez alan ve Ukrayna'dan geçerek Tuna havzasına uzanan Moğol yüksek basınç sistemi; yazın Pakistan üzerinde yaklaşık 30° kuzey enleminde gelişen ve batıya doğru, Anadolu ve Arabistan Yarımadası'ndan Sahra Afrika'sına uzanan Hint-İran muson alçak basınç sistemi. Bu sistemlerin hepsi, Akdeniz havzası çevresindeki sıradağların arasındaki boş-

* Yunan mitolojisinde iki deniz canavarı; Sicilya sahillerine yakın bir girdaba Charybdis, karşısında, İtalya sahilindeki kayaya da Scylla adı verilmiştir –ç.n.

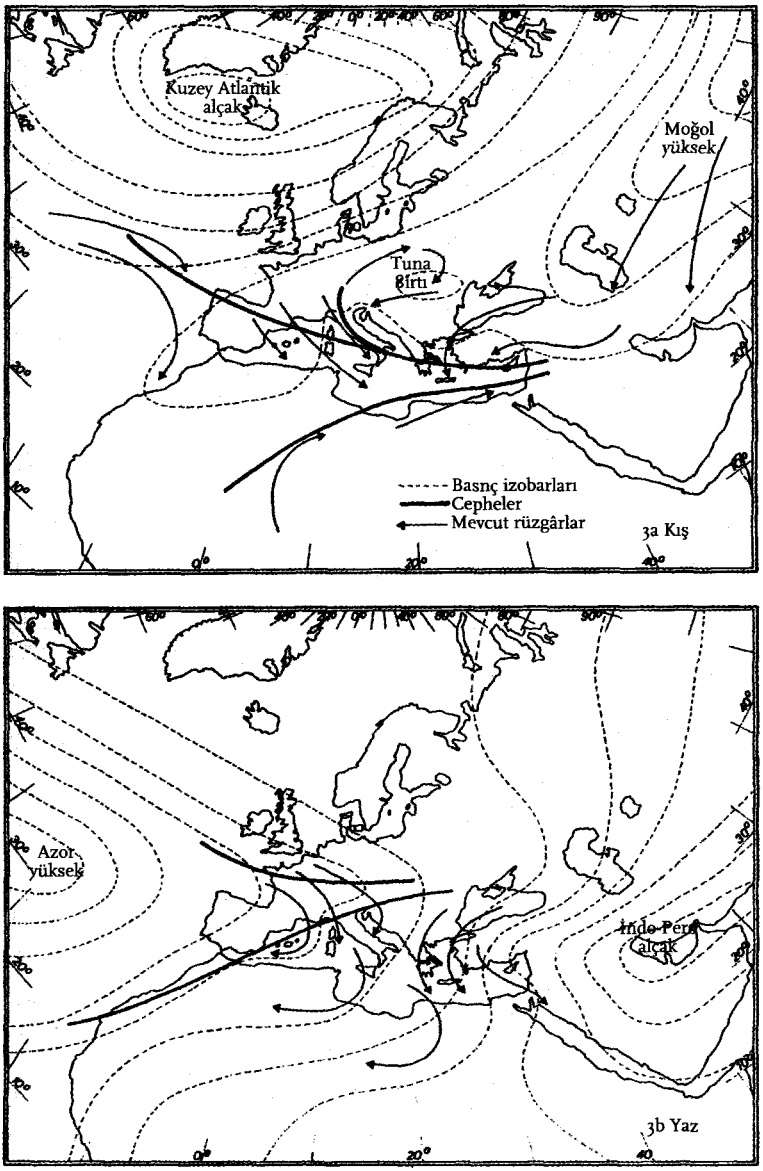
Bkz. Bedrettin Cömert, *Mitoloji ve İkonografi*, Ankara: Ayraç Yayınları, 2. baskı, 1999, s.



Şekil 2. Akıntılar, hâkim rüzgârlar (yaz mevsimi için) ve ana rotalar

luklardan (geçitlerden) girerek, birbirini izleyen basınç alanı ve cephe sistemleri yaratırlar: Tunus ile Atlas Dağları arasında Biskra geçidi; Cebelitarık Boğazı; İber platosu; Pireneler ile Fransız Massif Central'i arasında Carcassone geçidi; Massif Central ile Alpler arasında Rhone geçidi; Avrupa Alpleri ile (eski) Yugoslavya'da Dinar Alpleri arasında Trieste geçidi; Vardar ve Struma nehirlerinin vadileri; İstanbul ve Çanakkale boğazları; Toros Dağları ile Lübnan arasındaki İskenderun Körfezi. Genel anlamda, cephe ve basınç sistemleri Akdeniz havzası boyunca kabaca doğuya doğru bir yol izlerler. Denizin ılık suyunun ve onu çevreleyen dağların yüksek tepelerinin soğuğunun etkileriyle etkileşim içine girerek, karmaşık ve değişken yerel hava sistemleri ortaya çıkartırlar. Yaz ve kış meteorolojik örüntüleri tamamıyla farklıdır; doğu ve batı havzalarında da farklı rejimler hâkimdir. Üzerinde doğu ve batı rejimlerinin karşılaştıkları ve birbirlerini etkiledikleri İon Denizi'nde, özellikle karmaşık, değişken ve genellikle sert hava koşulları söz konusudur.

Kışın iklime, Kuzey Atlas Okyanusu alçak basınç sistemi ile Moğol yüksek basınç sistemi egemendir (Şekil 3a). Atlas Okyanusu astropikal yüksek basınç sistemi zayıftır ve yılın bu zamanlarında etkisiz bir konum olan güneyde ve batıdadır. Aslında, kışın, yaklaşık 20° kuzey enleminde yeryüzünün etrafında hareket eden sürekli yüksek basınç kuşağının parçasıdır ve Akdeniz üzerinde yapabileceği etki, Atlas Dağları'nın güneyinde Sahra yüksek basınç merkezi tarafından hissettirilir. Hint-İran alçak basınç sistemi gerçekte kışın hiç görülmez. Akdeniz'in batı havzasında kışın etkili olan, Kuzey Atlas Okyanusu alçak basınç sistemidir. Güneye kayarak doğuya doğru alçak basınç alanı yaratır ve bir dizi yerel alçak basınç alanı oluşturur. Kutup-denizsel hava kütlesi, Carcassone ve Rhone geçitlerinden geçerek Akdeniz'e girer. Denizin doğu havzasında, kış havasını belirleyen Moğol yüksek basınç sistemidir. Güneye kayarak Tuna havzasına girer. Avrasya Arktik hava kütleleri, Trieste geçidi, Vardar ve Struma vadileri ile İstanbul ve Çanakkale boğazlarından Akdeniz'e girerler. Kuzey yarımkürede rüzgârlar alçak basınç sisteminin merkezine doğru saatin ters yönüne hareket ederek girdikleri ve yüksek basınç sistemlerinin merkezlerinden de saat yönünde hareket ederek uzaklaştıkları için, bu iki kıtalararası sistemin



Şekil 3a. Kış: normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar.
Şekil 3b. Yaz: normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar

etkileri, bütün Akdeniz boyunca kuzeybatı kuzeydoğu aralığında değişen şiddetli rüzgârlar oluştururlar.[6]

Yazın, Kuzey Atlas Okyanusu alçak basınç sistemi kutba doğru kuzeye çekilir ve zayıflar (Şekil 3b). Yerini Atlas Okyanusu astropikal yüksek basınç sistemi alır ve Azor Adaları üzerine, kuzeye ve doğuya hareket eder; oradan Akdeniz'in batı havzasını güçlü biçimde etkiler. Atlas Okyanusu'nda gelen denizsel hava kütlesi, Akdeniz'e Cebelitarık Boğazı'ndan, İber platosundan ve Carcassone geçidinden girer. Akdeniz'in doğu havzasında ise yaz havasını Hint-İran alçak basınç sistemi belirler. Moğol yüksek basınç sistemi, Kuzey Atlas Okyanusu alçak basınç sistemi gibi kuzeye, kuzey kutbuna doğru çekilerek Sibirya'nın doğusuna gider, Akdeniz üzerindeki etkisi ortadan kalkar. Yerini, nisan ve mayıs aylarında Hint-İran muson alçak basınç sistemi alır, temmuzda Pakistan üzerinde yoğunluğunun zirvesine ulaşır ve batıya, biri Anadolu'ya, öteki de Arabistan Yarımadası boyunca Sahra Afrika'sına olmak üzere iki akım halinde gider. Bu akımlar, iki ayrı siklonik alçak basınçta yoğunlaşırlar. Bu sistem ile birleşen hava kütleleri, Vardar/Struma ve İstanbul Boğazı/Çanakkale Boğazı geçitlerinden geçerek Kuzey Ege üzerinden, kimi zaman da İskenderun Körfezi'nden Akdeniz'e girerler. Batı havzasında, Azor yüksek basınç sisteminin oluşturduğu yüksek basınç ve cephe sistemleri, kuzeybatı-kuzeydoğudan esen hakim rüzgârlar getirirler; doğu havzasında ise, rüzgârlar Hint-İran alçak basınç sisteminin çevresinde saat yönünün tersine hareket ederek sistemin merkezine ilerler ve hâkim kuzey rüzgârlarını oluştururlar.[7]

Sonbahardan ilkbahara kadar, denizin batı havzasında, neredeyse tümüyle, genellikle şu yollardan biri ya da birkaçıyla oluşan alçak basınç sistemleri geçerlidir: Kuzey Atlas Okyanusu alçak basınç sisteminin oluşturduğu ve Akdeniz'e Carcassone ve Rhone geçitlerinden giren alçak basınç alanı; ya uzun mesafeli etkilerden ya da karlı dağlar ile ılık deniz arasındaki sıcaklık farklılıkları gibi yerel coğrafi olgulardan kaynaklanan etkiler sonucu Akdeniz havzasının kendisinin yarattığı alçak basınç alanı; Kuzeybatı Avrupa'dan aşağıya doğru hareket eden, Avrupa Alpler'i önünde toplanan, sonra da Rhone ya da Trieste geçitlerinden Lion Körfezi'ne ya da

Adriyatik Denizi'ne geçerek Po Vadisi'nde, Alpler'in rüzgâra karşı korunaklı kısımlarında siklonik alçak basınç yaratan, soğuk cephe sistemlerinden kaynaklanan alçak basınç. Aynı zamanda, denizin doğu havzasında, Akdeniz'in ortalarında, İon Denizi'nin üstünde oluşan ve doğuya doğru hareket eden sınırlı alçak basınç alanlarının önemli etkisi olsa da, Moğol yüksek basınç sisteminin Tuna kolu hüküm sürmektedir.

Kışın hâkim kuzey rüzgârları, batı havzasında yağmur getirirken, doğu havzası soğuk ve kurudur. Languedoc ve Provence'ın ünlü *mistral* ve Liguria'nın *maestrale* rüzgârları, Lion Körfezi ya da Cenova Körfezi'ndeki alçak basınç alanlarının, Rhone geçidinden geçerek Massif Central ya da Alpler'den gelerek Rhone geçidinden geçen soğuk hava kütleleriyle çarpıştıkları zaman ortaya çıkarlar. Lion Körfezi (Fransızcası *Golfe du Lion*) adını Lyon'dan değil (İngilizceye sık sık yanlış biçimde Lyon Körfezi olarak çevrilir), *mistral*'in aslan kükremesi gibi ses çıkarmasından alır. Korsika ve Sardinya'dan geçerek Tiren Denizi'ne giren ve daha batıdan, hatta güneybatıdan esen rüzgâr, *libeccio* olarak bilinir. Benzer koşullar Adriyatik girişinde *bora* rüzgârını ortaya çıkarır; İtalya Yarımadası'nı geçerek Tiren Denizi'nin güneyine indiğinde ise bu kuzey rüzgârı *tramontana* adını alır. Kuzeydoğu rüzgârı olarak Sicilya ve Malta'nın üzerine geldiğinde adı *gregale* olur.[8] Ege'nin kuzeyinde, deniz üzerindeki alçak basınç ile Tuna'nın yüksek basıncı arasındaki aşırı derece farkları, Vardar ve Struma nehirlerinden aşağı doğru esen *vardarac* rüzgârını oluşturur; antikçağda bu rüzgâr Strymon *boreas*'ı* olarak bilinirdi. Deniz boyunca doğuya ilerleyen alçak basınç, Doğu Akdeniz sularına batı rüzgârlarını gönderir.[9]

İlkbahardan sonbahar sonlarına kadar batı havzasının büyük bölümünde, Azor yüksek basınç sisteminin oluşturduğu yüksek basınç sistemleri hâkimdir; bu sistemler Akdeniz'e girdikten sonra kuzeye ve doğuya kayarak Cenova Körfezi'ne ilerler ve Kuzey İtalya'yı geçerek Trieste'ye doğru kuzeye ilerlerler. Bu sistemlerin merkezlerinden saat yönünde dönerek çı-

* Strymon, Struma Nehri'nin adıdır; *boreas* ise Hesiodos'un *Theogonia*'sında, ölümlülerin yararına tanrıların estirdiği rüzgârlardan kuzey rüzgârına verilen addır –ç.n.

kan rüzgârlar, hâkim kuzeybatı ve kuzeydoğu rüzgârlarını oluştururlar. Denizin güneybatı ucunda, Alboran Kanalı'nda rüzgâr doğuya döner ve *levanter* adıyla bilinir.[10] Doğu havzasında yazın hâkim olan, Hint-İran alçak basınç sistemidir. Rüzgârlar, bu büyük sistemin merkezine doğru saatin ters yönünde dönerek giderler ve Anadolu ile Arabistan'dan geçerek, kuzey-kuzeybatı hâkim rüzgârlarını oluştururlar; bu rüzgârlar Ege'den çıkıp Akdeniz'in karşısına geçerek Libya, Mısır, Filistin ve Suriye kıyılarına doğru eserler. Antikçağın ünlü etezyen rüzgârları olan *meltemi* (meltem, imbat), Ege'nin kuzeyinde kuzeydoğudan, Akdeniz'in güneyinde ise kuzeybatıdan olmak üzere mayıstan eylüle düzenli bir biçimde eser; *Meltemi* birkaç etmenin bir araya gelmesiyle oluşur: batı havzasındaki yüksek basınç sistemiyle, rüzgârları yüksek basınç alanlarından denizin kuzeyine çeken doğudaki Hint-İran alçak basınç sistemi ve doğu havzası üzerindeki alçak basınç sistemleri.[11] *Meltemi* öylesine düzenli esebilir ki, Roma döneminde, Mısır'dan Roma'ya yolculukları haftalarca önleyebiliyordu.[12] Girit Adası'ndaki Kandiye'de (İraklion) mayıstan eylüle kadar 1400 saatte ortalama sıklığı yüzde 75'tir; temmuzda yüzde 88 ile en yüksek orana ulaşır. Rodos'ta bu oran ortalama yüzde 76,5, ağustosta ulaştığı en yüksek oran da yüzde 84'tür; İskenderiye'de ise, ortalama yüzde 83,5 olan oran, ağustos ve eylülde en yüksek düzeyi olan yüzde 90'a çıkar.[13]

Hâkim kuzey rüzgârlarının genel örüntüsünden farklılık gösteren tek rüzgâr türü, *scirocco*'nun* farklı biçimleridir. Sonbaharda ve özellikle de ilkbaharda, Azor yüksek basınç sisteminin etkisiyle Akdeniz üzerinde oluşan yüksek basınçtaki artış, Sahra Afrika'sı üzerinde gelişecek siklonik, yani aşırı ölçüde düşük basınç koşulları oluşmasına neden olabilir. Hint-İran alçak basınç sisteminin Sahra Afrika'sındaki kolu, farklı bir güçlü siklonik alçak basınç sistemi oluşturabilir. Atlas Okyanusu'ndan gelen denizsel hava kütleleri bu alçak basınç alanının arkasına doğru estiğinde, Sahra üzerinde oluşan havayı kuzeye doğru harekete geçirirler. Çok şiddetli olan bu sıcak rüzgârlar, Akdeniz'in bütün güney kıyılarına kum fırtınası getirirler. Rüzgâr her bölgede farklı adlarla anılır: Fas'ta *şer-*

* Sirokko; kıble-keşişlemeden esen bir Akdeniz rüzgârı –ç.n.

guy, Cezayir'de *liviçe*, Cezayir ile Tunus'ta *skirokko* ya da *çili*, Libya'da *gibli*, Mısır'da *hamsin*, Filistin'de *şiluk*.[14] Ancak *scirocco* hâkim kuzey rüzgârları örüntüsüne zıtlık teşkil etse de, şiddetli ve tehlikeli esintisi seyrüsefere pek yardımcı olmaz.

Hâkim kuzey rüzgârları, itici kuvvet olarak insan kaslarına ve rüzgâr gücüne bağımlı olan ortaçağ gemileri için Akdeniz'in güney kıyılarını, tehlikeli bir rüzgâraltı sahili durumuna sokmuştu. Aşağıda değinilecek olan,[15] dönemin gemilerinin manevra kabiliyetlerinin yetersizliği meselesi de güney kıyılarındaki bu doğal tehlikelere katkıda bulunmuştur.

Akdeniz'in kuzey kıyıları denizciler için görece daha elverişliydi. Bu yakada kıyı şekilleri daha belirgindir ve belirli işaretlerin* denizden kolaylıkla görülebilmesine olanak sağlar. Hava sert olduğunda, karanın rüzgâr almayan sahilinde gemilerin sığınabilecekleri birçok körfez ve korunaklı koy vardır. Deniz tabanı genellikle birden derinleşir, böylece gemilerin kıyıya mümkün olduğunca yakın seyretmeleri için elverişli ve güvenilir bir ortam sağlar. Kuşkusuz, açıklardaki resifler, sığ yerler, adalar ve kum tepelerinin yanı sıra, uzayıp giden yarlarla dolu girintili çıkıntılı kıyılar gibi tehlikeler mevcuttur; ama gene de kuzey kıyıları, kürek ya da yelken ile yol almaya çalışan gemilere güney kıyılarından daha dosttur.[16]

Akdeniz'in Kuzey Afrika kıyı şeridi güvenilmezliğiyle dile düşmüştür. Kıyı, Septe'nın doğusundan Tunus'a doğru uzayıp giden sığlıklar ve adacıklarla doludur; açıklarda da resifler vardır. Cezayir sınırından et-Tıb Burnu'na kadar Tunus'un kuzey sahillerini karakterize eden, kayalık yarlar, açıktaki adacıklar ve çevrelerindeki resiflerdir.[17] Demirleyecek güvenli, derin doğal yer sayısı çok azdır; ortaçağda kıyı boyunca var olan limanların çoğu insan eliyle yapılmıştır.[18] Septe'den et-Tıb Burnu'na kadar bütün Magrip, antikçağdan bu yana gemilere mezar olmuştur.[19] Kuzey fırtınalarında, Lion Körfezi'nden Akdeniz'in üzerinden enlemesine esen rüzgârın yarattığı dalgalar, rüzgâraltı sahilinin tehlikelerini daha da artırmaktadır.[20] 14. yüzyıl hacı-gezginlerinden Ludolph von Suchem, Magrip kıyılarının doğal tehlikelerini özetler: "Kimse güneye Berberi kıyılarına

* Gemi seyrine yardımcı olan, yerleri haritada belirlenmiş, burun, deniz feneri, dalgakıran vb gibi kolay görülebilir şeyler –ç.n.

doğru yelken açmaya cesaret edemez; birçok yerde suyun örttüğü yerler ya sığlıktır ya da kayalık."[21]

Batıdan doğuya yapılacak yolculuklarda, hiç değilse rüzgârlar ve akıntılar bu kıyılarda çoğunlukla elverişlidirler. Ancak ortaçağda bunlara bile güvenilemezdi. Alboran Kanalı'nın doğusunda, Becaye çevresinde doğu *levanter*'leri sık görülür. Ayrıca kimi yerlerde, doğuya doğru olan başlıca akıntıdaki anaforlar gemileri gerisin geriye batıya sürükleyebilir. 1248'de et-Tıb Burnu açıklarında, Altıncı Haçlı Seferi esnasında Jean de Joinville'in bulunduğu geminin başına gelen tam da bu olmuştur.[22] Doğudan batıya doğru yolculuklarda da, bütün kıyı boyunca zıt akıntılar ve ters hâkim rüzgârlar beklenebilirdi.

Et-Tıb Burnu'ndan Bingazi'ye doğru, Kabis Körfezi ile Sirte Körfezi, belirli işaretleri görmeyi olanaksızlaştıran alçak kıyıları, kıyıyı dolduran, karadan 12 mil açığa kadar uzanan kum tepeleri ve akarkumlar yüzünden tehlikelidir.[23] Bu gibi tepeler *Carta Pisana* gibi ortaçağın tanınmış portolan haritalarında* gösterilmiş, *Compasso de Navegare*'de de bunlara değinilmiştir.[24]

Benzer koşullar, tehlikeli ölçüde alçak kıyılar ve açığa kadar giden sığlıklar, Nil deltasından Tin Burnu'na kadar, Libya'dan Mısır'a uzanan kıyıların da özelliğidir.[25] Marino Sanudo Torsello, Dimyat ile İskenderiye arasında, karadan açıldıkça, denizin derinliğinin her milde sadece bir *passus* [Roma ölçüsü, yaklaşık 1,75 metre] arttığını söyler.[26] Aslında daha çok değişmektedir, ama çok sayıda sığ kumsal bulunmaktadır. 1249'da, St. Louis'nin donanmasındaki büyük yük gemileri, Dimyat kıyılarına üç fersahtan (yaklaşık on beş kilometre) daha az bir uzaklıkta, derinliği üç metreden az sığlıklarda karaya oturmuştur.[28]

Tin Burnu'ndan Bingazi'ye batıya doğru kıyı şekilleri daha belirgindir ve ortaçağdaki gemiler burada denize daha güvenle açılabiliyorlardı. Bununla birlikte, Tobruk dışında, İskenderiye'den Trablusgarp'a kadar uzanan kıyı boyunca dikkate değer bir sığınak bulunmamaktadır.[29] Kuzey fırtınasına yakalanan gemiler için bu kıyılar amansız bir düşmandır. İster ya-

* Bir limanın ya da yerin ayrıntılı, büyük ölçekte yapılmış haritası –ç.n.

zın *meltemi* rüzgârının kuvvetli esmesinden, ister kışın İon Denizi boyunca alçak basınç sistemlerinin geçişinden kaynaklansın, söz konusu fırtınalar Kuzey Afrika kıyılarına ulaştığında, kabarttıkları dalgalar başlı başına bir tehlikedir.[30]

Tablo 2. Kuzey Afrika kıyıları: Doğu-batı yolculukları için elverişli olmayan rüzgârlar, Mayıs-Eylül[27]

Yer	Gözlem süresi (saat)	Yön	Sıklık Yüzdesi Mayıs-Eylül
İskenderiye	1400	batı-kuzey	%94
Salum	1400	batı-kuzeydoğu	%90
Derne	1400	batı-kuzey	%85,5
Bingazi	1500	güneybatı-kuzey	%79
Sirte	1300	batı-kuzeydoğu	%88
Misrate	1300	batı-kuzeydoğu	%62,5
Trablusgarp	1500	batı-kuzeydoğu	%79
Kabis	1400	kuzeybatı-doğu	%77,5
Sefakis	1300	kuzey-güneydoğu	%70
Suse	Ortalama	kuzey-güneydoğu	%58,5
Tunus	1300	batı-kuzeydoğu	%92
et-Tıb	1400	batı-kuzeydoğu	%92
Cezayir	1300	batı-kuzeydoğu	%80
Oran	1300	batı-kuzey	%84,5

Demek ki, akıntıların ve hâkim rüzgârların yönünün yanı sıra, kıyıların özellikleri, özellikle de güney kıyılarının dostane olmayan doğası, kuzey kıyılarını takip eden rotaların tercih edilmesine katkıda bulunmuştur. Goitein'in, Kahire'deki Geniza* arşivlerine dayanan çözümlemesinde, yazar o zamanlar deniz yolculuğunun özellikle tehlikeli sayıldığını vurgulamak istemese de, deniz yolculuğunun tehlikelerine ilişkin neredeyse bütün örnek kanıtlarının Mısır'dan Magrip'e uzanan yola ilişkin ol-

* Geniza, havralarda kitapların depolandığı mekânlardır; burada kastedilen, Kahire'deki Fustat havrasıdır. Buradaki Musevi elyazmaları, Kahire ile Akdeniz'in başka yerlerinde yaşayan Musevilerin 11.-13. yüzyıllardaki günlük yaşamlarını anlatır –ç.n.

ması önemlidir.[31] Bu etkilere bir de coğrafi bir "tesadüf"ü eklemeliyiz: Kuzey kıyılarından çok açıkta olmayan ve gemilere kötü havalarda sığınabilecekleri bir sığınak, onarım ve ticaret olanakları sunan bir dizi önemli ada mevcuttur; bunlar, Balear Adaları, Korsika, Sardinya, Sicilya, Korfu ve İon Denizi adaları; Girit, Eğriboz, Naksos, Rodos, Kıbrıs ve Ege Adaları'dır. Güney kıyılarını takip eden rotaları izleyenlere de hizmet verebilen Balear Adaları, Sardinya ve Sicilya hariç tutulursa, Akdeniz'in güneyindeki, Alboran, Calite, Pantelleria, Lampedusa, Malta ve Gozo, Kerkenna, Cerbe gibi adalar hem küçüktür ve nüfusları azdır, hem de kuzeydeki adalar ile karşılaştırıldıklarında sığınak, onarım ve ticaret olanakları yeterli değildir. Bu, sığınak ya da ihtiyaçların karşılanması için hiç kullanılmadıkları anlamına gelmez; elbette ki kullanılmışlardır.[32] Gene de durumları kuzeydeki adalar gibi elverişli değildir.

İkinci Bölüm

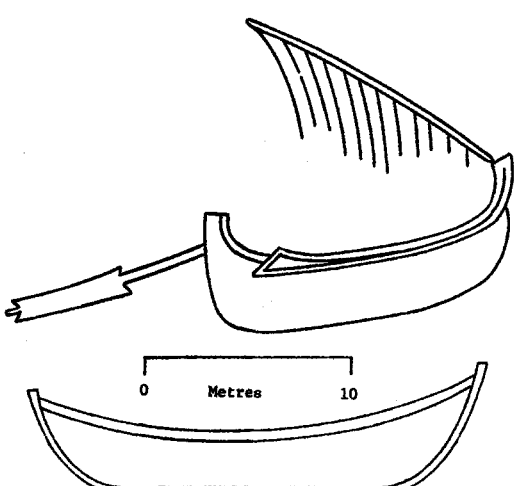
GEMİLER

Kuşkusuz, geç Roma döneminden 16. yüzyıla kadar, Akdeniz'de gemi yapımı ve gemilerin bütün bir tarihini ayrıntılarıyla burada ele almak mümkün değildir.[1] Üstelik, bu kitapta tek başına gemilerin yapımı bizi o kadar ilgilendirmiyor; buradaki asıl ilgi alanımız, gerek kürekli savaş gemilerinin, gerekse kürekli ve yelkenli ticaret gemilerinin belli başlı tiplerinin teknolojik özellikleri ve neleri yapmaya muktedir olduklarıdır. Söz konusu özelliklerin ve kabiliyetlerin parametreleri hem denizde yürütülen mücadelenin, hem de deniz ulaşımındaki rekabetin gidişatını ve sonuçlarını etkileyen, gemilerin başarabileceği işler sorunuyla, lojistik kapasite ve sınırlamalarla ilişkilidir.

TİCARET GEMİLERİ

Erken Ortaçağdan 13. Yüzyılın Sonuna

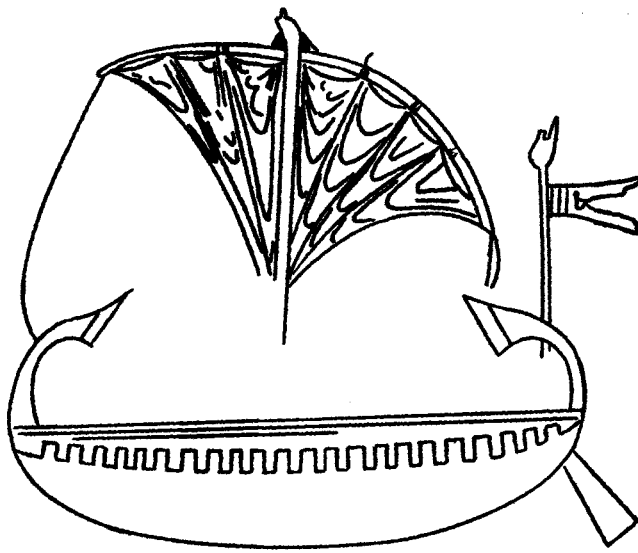
Erken ortaçağ gemiciliğine ilişkin bilgi düzeyi aşırı ölçüde yetersizdir. Rüzgâr gücüyle giden yelkenli gemiler konusunda, ancak Bizans döneminin



Şekil 4. Nazianzuslu Aziz Gregory'nin Vaazları'ndan, Bizans döneminin ortalarında yelkenli ticaret gemisi ve 7. yüzyıl Yassıada batığının boylamasına gövde planı.

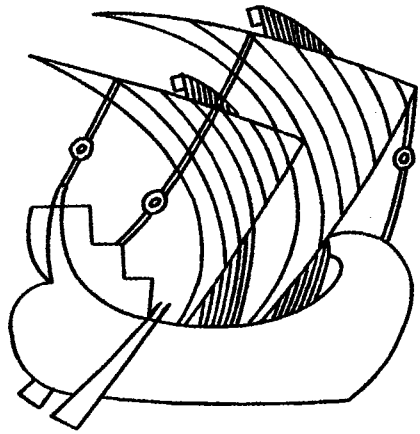
ortalarından itibaren, gemi yapımına ilişkin birkaç ayrıntı buluyoruz. Son yıllarda, deniz arkeologlarının yaptıkları çalışmalar, önceleri yazılı kaynaklardan ve sanat tarihinden elde edilen gemi iskeletlerine ilişkin bilgimize çok değerli katkılarda bulunmuştur.[2] 7. yüzyıl dolaylarına gelindiğinde, geç Roma döneminden beri gemi yapımcılığında bir dizi önemli değişiklik meydana gelmiştir. Gemiler küçülmüşler ya da en azından Roma İmparatorluğu'nun tahıl taşıyan o büyük gemileri ortadan kalkmıştır.[3] Ayrıca gemi yapımcıları da, çok güçlü gemiler üretmeye yaramakla birlikte gerek işgücü becerisi, gerekse yapım süresi bakımından maliyeti yüksek olan ve büyük emek gerektiren eski yöntemi (bu yöntemde, gövde kaplamaları, önce her kaplamanın ötekine zıvana ve lamba bağlantıları ile eklenir, ancak ondan sonra güçlendirmek için kaburgalar yerleştirilirdi) terk etmeye başlamışlardır. Bunun yerine, önce geminin kaburgalarını yapıp sonra kaplamaları kaburgaya çakmaya başladılar. Bu değişiklik 7. yüzyılda daha geçiş aşamasındaydı, ama 11. yüzyıla gelindiğinde tamamlanmıştır.[4] Aynı dönemde, belki de daha önce, antikçağda denize açılan neredeyse bütün büyük gemilere itme kuvveti sağlayan kare yelkenin yerini üçgen, sübye armalı latin yelken almaya başlamıştır. Aslında, modern benzerinin tersine, direğin çevresinde tek bir yatay düzlemde dönmeyen, tek bir yana gerilebilen latin yelken, eski kare yelkenden geliştirilmiş olabilir.[5] Aziz Nazianzuslu [Kapadokya yöresinde] Gregory'nin vaazlarına ilişkin elyazmalarından birindeki 9. yüzyıl Bizans yelkenlilerini temsil eden çizimler, 7. yüzyıla ait bir Yassıada batığının gövde planı ile dikkat çekecek derecede uyuşmaktadır[6] (Şekil 4). 7. yüzyıldan 11. yüzyıla kadar Bizans İmparatorluğu'nun tipik ticaret gemileri, itme kuvvetini bir tek latin yelkenden alan, kıç omuzlukta bulunan iki yönlendirme küreği tarafından yönlendirilen, gövdeye yuvarlak bir görünüş veren kavisli baş ve kıç bodoslaması olan, derin omurgası olmayan, 250 *dead weight* tondan daha hafif, küçük gemilerdi.[7] Bunlar, 13. yüzyıl sonuna kadar bütün Akdeniz yelkenli gemilerinin standart nitelikleri olarak kalmıştır.

Bizans döneminin ortalarında gemi yapımına ilişkin kanıtların yetersizliğine karşılık, erken İslam dünyasına ilişkin kanıtlar biraz daha çoktur. Muhtemelen İslamiyetin ilk dönemlerinde insan tasvirine getirilen dini yasakların bir sonucu olarak, 13. yüzyıl öncesi Müslüman gemilerinin birkaç illüstrasyonu bulunmaktadır.[8] Bizans'ta olduğu gibi, erken Müslü-



Şekil 5. 13. yüzyıl yelkenli Müslüman gemisi; El-Hariri'nin *Makamat*'ının Şam elyazmasından.

man dünyada da epey çeşitli gemi tipleri olduğu kesin gözükse de, Müslüman gemileriyle Bizans gemileri arasında belirgin ya da genel farklar olduğunu düşünmek için bir neden yoktur; ilk fetihlerden sonra Müslümanlar, Akdeniz'in yerli halklarının, özellikle de Bizanslıların gemilerini kullanmışlar ya da örnek almışlardır.[9] Yaygın olarak kullanılan gemi tiplerinden birinin adı olan *karib* ya da *karabi*, kuşkusuz, Yunanca *κάραβος* ya da *κάραβιον* kelimesinden türetilmiştir.[10] Öte yandan Müslümanlar da Akdeniz'i, kendi dünyaları olan Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndan getirdikleri gemi tipleriyle tanıştırmışlardır. Örneğin *tarida*, Bizanslıların *ταρίτα*, Hıristiyan Batı'nın da *tarida* dediği gemi, aslında Kızıldeniz'de kullanılan kamış bir kano olan *tarida* ya da *tarrada*'dan türemiş olabilir.[11] 10. yüzyıldan 11. yüzyıla kadar Müslüman, özellikle de Mısır ticaret gemileri, çoğunlukla latin yelkeni olan, yönlendirme kürekleriyle manevra yapan yelkenli gemiler olmuştur.[12] Küçük olduklarını, *qarib*'in genellikle güvertesiz olması göstermektedir.[13] Kahire'deki Geniza arşivlerinde adı çok geçen bir başkasının,

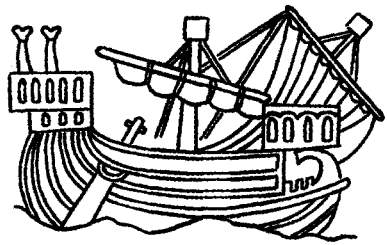


Şekil 6. 13. yüzyıla ait Bizans [?] yelkenli gemisi; Korinthos'ta bulunan bir levhadan.

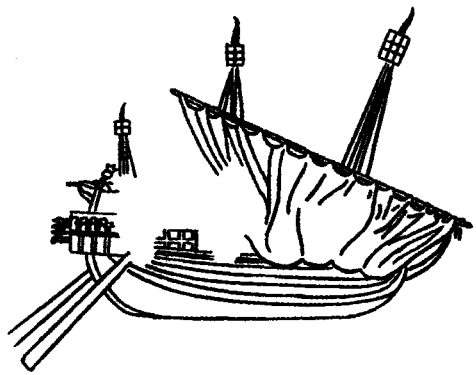
hınzîre'nin adının* da gövdenin şeklinin yuvarlak olmasından ileri geldiği düşünülmektedir.[14] Yakınlarda Türkiye'de Serçe Limanı açıklarında bulunan, belirgin ölçüde kavisli ve yuvarlak kıç bodoslaması olan 11. yüzyıl gemisi, büyük bir olasılıkla bir Müslüman gemisidir. Baş bodoslamasının da benzer şekilde kavisli olduğu düşünülmektedir.[15] Önemli farklılıklar olduğu halde, bu gemi ile Yassıada'da bulunan 7. yüzyıl gemisi arasındaki gövde benzerliği de dikkati çekmektedir. El-Hariri'nin [Ebu Muhammed el-Kasım el-Hariri], Bibliothéque Nationale'de bulunan *Makamat* adlı elyazmasındaki, 1222'de Şam'da ya da Cezire'de çizilmiş olması muhtemel gemi illüstrasyonu (Şekil 5) ile sanatçı, Dicle ya da Fırat'taki nehir sandallarını temsil etmek istemiş olabilir; ama genel çizgileri itibariyle 13. yüzyılda Bizans ve Hıristiyan Batı'nın Akdeniz'deki gemilerine çok benzemektedir.[16]

12. yüzyıldan itibaren İtalyan, daha sonra da Hıristiyan Batı'nın diğer denizci bölgelerindeki yelkenli gemilere ilişkin ayrıntılı bilgiler ortaya çıkmaktadır. İtalyanların yaptıkları gemilerin boyutları büyümektedir; Bizans ve Müslüman dünyada da böyle olmuş olabilir.[17] Şekil 6, Korinthos'ta bulunan bir levhadan alınan büyük, iki direkli bir 13. yüzyıl Bizans yelkenli

* Arapça'da *hınzîr* domuz, *hınzîre* de dişi domuz demektir –ç.n.



Şekil 7. 13. yüzyıl yuvarlak Pisa gemisi; Pisa Kulesi'nden.



Şekil 8. 13. yüzyıl üç direkli, yuvarlak Venedik gemisi; Venedik'te, San Marco Katedrali'ndeki bir mozaikten.

gemisi olabilecek olan, az bulunur gemi örneklerinden birini betimliyor; söz konusu levhanın, Korinthos'un Frankların elinde bulunduğu bir döneme ait olmasına karşın, sanatçının modelinin Batı gemisi mi, Bizans gemisi mi olduğunu bilmek mümkün değildir.[18] Birinci Haçlı Seferi sırasında, gemilerinin gerek büyüklükleri, gerekse teknolojik yetenekleri bakımından, İtalyanların geçici de olsa öncü konumda oldukları konusunda kanıt bulunmaktadır.[19] 13. yüzyıla gelindiğinde, Venedik, Ceneviz (Cenova), Pisa ve başka kentlerdeki tersanelerde, genellikle iki, bazen de üç güvertesi olan büyük yuvarlak (değirmi) gemiler yapılmaktaydı.[20] İki direk standart olsa da, 11. yüzyılın başında ve 12. yüzyılda üç direkli gemiler de olduğuna Anna Komnena değinmiştir; Venedik'teki San Marco Katedrali'ndeki 13. yüzyıl moza-

iklerinde de üç direkli gemiler bulunmaktadır[21] (Şekil 1, 7 ve 8). Ancak bu dönemde gemi yapımına ilişkin gelişmeler, gemilere kökten yeni özellikler kazandırmak yerine, boyutlarını büyütmek, uzun zamandan bu yana kullanılmakta olan tasarımda oynama yapmak şeklinde olmuştur. Gemilerin büyümesi, temel niteliklerini değiştirmemiştir. Gene her direkte sadece bir latin yelken bulunmakta, kıç bodoslamadaki dümen yerine, gene kıç tarafta bulunan yönlendirme kürekleriyle manevra yapmaktadırlar; omurgaları derin değildir, kavisli baş ve kıç bodoslama ile yuvarlak gövdeleri vardır.[22] Ne yazık ki, günümüzün deniz arkeologları yaptıkları bilimsel kazılarda, 12. ya da 13. yüzyılda Hıristiyan Batı'da yapılmış olduğu söylenebilecek bir gemi henüz bulabilmiş değiller. 1898'de Venedik yakınlarında ortaya çıkarılmış olan Contarina gemileri, en erken 13. yüzyıl sonlarına tarihlenmişlerdir, ayrıca çıkarılmaları modern arkeolojinin standartlarına uygun değildir.[23] Yakınlarda Sicilya'da Marsala yakınlarında bulunan ve 12. yüzyılın ikinci yarısına tarihlenen bir batık, hâlâ uygun koşullarda çıkartılmayı ve rekonstrüksiyonun yapılmasını beklemektedir; Batılı bir gemi olması olasıdır, ama taşıdığı yük Magrip kökenli olduğunu düşündürmektedir.[24]

Ticaret gemilerinin hepsi sadece rüzgâr gücünü kullanmıyordu. Bizans döneminden 16. yüzyıla kadar, Akdeniz'in bütün denizci halklarının deniz ulaşımında kullandıkları birçok kürekli gemi de vardır. Bu gemiler, yelkeni ihtiyaç duyulduğunda kullanabilecekleri, öncelikle kürekle yol almak için düşünülmüş büyük kadırgalardan, hem kürekli, hem de yelkenli gemilerin özelliklerini birleştiren gemilere; genellikle yelken kullanacak olan, ama tehlike anında ya da belirli sularda manevra yapmada kullanmak üzere kürekleri de olan gemilere kadar değişiklik göstermekteydiler. Bu melez ticaret gemileri, Bizans'ın *κατήνα* ve *ταρίτα*'sını, Arapların *karib, gurab* ve *tarida*'sını, Batı'nın *sagena* ve *tarida*'sı ile Türklerin *mavna*'sını içermektedir.[25]

İster Bizans, Müslüman ya da Hıristiyan Batılı olsun, bütün bu yuvarlak gövdeli yelkenli gemiler ve ticari kadırgalar konusunda sorulması gereken gerçekten önemli sorular, seyir özellikleri ve denize dayanma yetenekleriyle ilgili olmalıdır. Kreutz, iyi bir sezgiyle, Bizans döneminin ortalarındaki küçük kıyı gemilerinin, yani 7. yüzyıl Yassıada gemisi ve Lopez'in "kuşatmayı hızla yaran" diye nitelendirdiği, Nazianzuslu Gregory'nin min-

yatürlerinde görülen türdeki gemilerin, daha önceki Roma gemileriyle karşılaştırıldıklarında, aslında "modern standartlara göre vasıfsız tekneler" olduğunu düşünmektedir.[26] İkisi de muhtemelen haklıdır. Yassıada'dan çıkan kanıtlar, Bragadin'in düşündüğü gibi, bu gemilerin "bodur ve göbekli" (*"tozze e panciute"*)[27] olduklarını doğrulamaktadır. Aynı dönemdeki Müslüman ticaret gemilerinin daha iyi olduklarını düşünmek için de bir neden görmüyorum. Kahire'deki Geniza arşivlerinden Goitein ile Udovitch'in 11. ve 12. yüzyıl için sundukları kanıtlar da bu doğrultudadır. İbni Cübeyr'ın, 12. yüzyıl Ceneviz ticaret gemisinin başarabileceklerinin kısıtlı olduğunu belirttiğine daha önce değinmiştik; ben de bir başka yerde, Haçlıları taşımak için 13. yüzyılda Ceneviz, Venedik ve Marsilya'da St. Louis için yapılan gemilerin hantal ve özellikle de rüzgâra karşı manevra kabiliyetlerinin zayıf olduğunu ileri sürmüştüm.[28]

Latin yelken sübye armalı olduğu ve seren yanındaki kenar oynar olmadığı için, orsasına seyretmede, latin yelkenli gemilerin kare biçimli yelkenlilerden daha kullanışlı oldukları bildik bir durumdur; ya da en azından ortaçağ sonrası kare yelkenlileri hesaba katıldığında durum böyledir. Adam'ın, latin yelkenin bu bakımdan antikçağdaki kare yelkenden üstün olduğu konusunda kuşkuları vardır, ama tezi henüz doğrulanmış değildir.[29] Casson, Roma dönemindeki kare yelkenli ticaret gemilerinin, pruvadan esen rüzgâra karşı yedi kerteden (yani 78,75°'lik açıdan) daha yakın bir açıya seyredemeyeceğini hesaplamıştır; 19. yüzyılda, yelkenli gemilerin gelişmişliğinin en üst düzeyinde, seren armalı kare yelkenle rüzgâra karşı ancak altı kerte ya da 67,50° yapabilmişlerdir.[30] Ancak latin armalı Arap *zov*'ları beş kerte ya da 56,25° yapacak şekilde seyredebilmişlerdir.[31] Ortaçağdaki latin yelkenliler için 60° dolayları olası gözükmektedir.[32] Ama bir gemi rüzgâr yönünde etkin bir şekilde seyretse bile, gerçekte rotası, pruvasının gittiği istikametin ve rüzgâr, dalga ve akıntıların yanlara itmesiyle rüzgâr-altına kaymasının bir üründür. Dolayısıyla, rüzgâr-altında yön değiştirebilme, hatta rüzgârı kemere hattından alarak gidebilme konusundaki gerçek yeteneğinin belirlenmesinde, gemi gövdesinin şekli ve özellikleri çok önemli olmaktadır.[33] Ortaçağ başlarında Akdeniz'de yelken açan gemilerin düz, geniş döşekleri ve yuvarlak sintinesi olması, de-

rin omurgalarının olmaması, baş ve kıç bodoslamanın kavisli olması ve talimarının bulunmaması, rotadan sapmaya (düşmeye) dayanmasını ve böylece rüzgâr-altında yol almasını neredeyse olanaksız kılmaktaydı.[34] Rüzgâr karşısındaki başarım anlamında latin yelkenden elde edilen avantajları, gövde tasarımları azaltmaktaydı. Ayrıca yelken donatma düzenindeki dengesizlikler de bu tür olumsuzlukları artırıyordu. Hıristiyan Batı'nın 13. yüzyıldaki iki ve üç direkli gemilerinin pruva direği (artemon direği) gövdenin ön kısmına oturtulmuştu ve 13° ile 20° arasında değişen bir açıyla ileriye eğiliyordu.[35] En azından Nazianzuslu Gregory'nin minyatürlerinin olanak verdiği ölçüde, erken dönemin tek direkli gemilerinde de direğin gövdenin iyice ön kısmına oturtulduğunu ve ileriye eğildiğini biliyoruz. Ne yazık ki, bu konudaki arkeolojik kanıtlar bir sonuç çıkarabilmek için yeterli değildir. Bir geminin kıçında üçüncü bir direği olmadıkça –ki çoğunda yoktu– büyük latin yelkenler neredeyse tamamıyla geminin ön bölümünde toplanmışlardır. Latin yelkenin aerodinamik etkisi, havanın bir girdabın içinde dönerek yukarıya doğru yükseldiği[36] bir tür kanat (aerofoil) gibi olduğundan, direk ile yelkenin durumuyla latin yelkenin aerodinamik nitelikleri ve gövdenin özelliklerinin bileşimi, geminin kıçındaki yönlendirme küreklerine neredeyse ters yönde etki eder.[37] Ama burada belirtmek gerek ki, modern araştırmacılar yönlendirme küreklerinin, dümen mekanizması olarak genellikle ileri düzeyde etkin olduğunu ve kabiliyetlerinin daha sonraları gelişen kıç bodoslama dümeninden önemli ölçüde düşük olmadığını düşünmektedirler.[38]

Bu amaçla yapılmış bir model üzerindeki gözlemime ve ortaçağdaki yolculuklar hakkında yazılan birçok anlatıyı okumaya dayansa da, tahminime göre –ki, bu sadece bir tahmindir– erken ortaçağdaki yuvarlak gemiler, seyir açılarının elverdiğinden çoğunu, rotadan sapma sonucu yitiriyorlardı. Başka bir deyişle, rüzgârı 90 derecelik açıdan alarak bile yol almaları, rüzgâr hiç sert olmasa bile, çok zor mümkün olabiliyordu. Böyle bir hesaplama, İbni Cübeyr'in, Cenovalı kaptanın, pruvadan aldığı hafif batı rüzgârında rotasından çıkmamak için çok uğraştığına ilişkin yorumunu anlamlı hale getiriyor. Ayrıca birçok ortaçağ yolcusunun gözlemlerine de uyuyor. Bu gibi manevra kabiliyeti sorunlarında, rüzgâr-altı kıyılar kaptanların karabasanıydı.

Erken ortaçağ yelkenli gemilerinin teknolojik sınırlılıkları anlamında, ticaret kadırgalarında kürek kullanımının –ister temel, ister yardımcı güç olarak kullanılsın– belirli avantajları vardı. İnsan gücünün sınırlamaları çerçevesinde kürekler, rüzgâra, akıntıya ve gelgite karşı yol almada kullanılabilirdi. Ancak kürekli kadırgaların hızı iki-üç *knot*'tan çok olamazdı. Bu konuya ilişkin teknoloji, ileride, savaş kadırgaları ile ilgili olarak ele alınıyor.[39] Önden alınan rüzgârlar ya da ters yöndeki dalga ya da akıntılar, bir kadırgayı iki-üç *knot*'tan daha büyük güçle gerisin geri itmeye yeterliydi ve yarım ya da bir saatlik gayretler dışında, kürekçilerin bütün çabalarını tamamıyla boşa çıkarabilirdi. Bu türden şiddetli ters koşullara çok sık rastlanırdı.

Kadırgaların yuvarlak gemilere göre bir başka bir manevra avantajları da, çok daha alçak bordalarının ve boylarının enlerine oranının yüksek olmasının, rüzgârı ters yönlerden (kontra) ya da kemere hattından alırken rotadan sapmayı azaltmasıydı. Ancak alçak borda bu avantajı ortadan kaldırırdı. En yüksek mekanik verimlilik sağlamak amacıyla, kürekler gövdeden olabildiğince uzakta suya sokulabilmeleri için mümkün olduğunca suya paralel olmalıydılar. Sonuçta, tarih boyunca, kürekli gemiler hep yavaş yol almışlar ve bordaları küçük olmuştur. Bu deniz kabardığında gemilerin kolaylıkla su almalarına yol açıyordu ve –tartıştığımız meseleyle özellikle ilişkili olarak– yalpaya yatma yeteneklerini azaltıyordu. Eğer bir gemi yalpaya iyi yatmazsa, kontra seyretme ve hatta rüzgârı kemere hattından alma yeteneği de çok azalıyordu. Yan yatmamak için yelkenleri en elverişli konumdan uzaklaştırmak ya da yelkenlerdeki rüzgârı boşaltmak zorunda kalınıyordu. Bu durumda da geminin rotasını koruması güçleşiyor ya da giderek daha çok rüzgâr-altına kayıyordu; normalde her iki durum da oluyordu.[40]

Erken ortaçağda gerek yelkenli yuvarlak gemiler, gerekse kürekli ticari kadırgaların rüzgâra karşı çok etkin olamadıkları, hâkim rüzgârları arkadan alarak yapılan seferlerle karşıdan alarak yapılanların süreleri karşılaştırılarak kanıtlanabilir. 867'de, Bilge Bernard'ın bir yelkenli gemiyle Taranto'dan İskenderiye'ye gidişi 30 gün, Yafa'dan Roma yakınlarına dönüşü ise 60 gün sürmüştür.[41] Mısır'daki Geniza arşivlerinden elde edilen 11. ve 12. yüzyıl gemilerinin yolculuk sürelerine bakıldığında, hâkim rüzgârları

karşıdan alarak yapılanların oldukça uzun sürdüğü görülür.[42] İskenderiye'den Magrip ve İspanya'daki limanlara (Almeira, el-Mehdiye ve Trablusgarp) yapılan üç yolculukta, ortalama hız 1,05 *knot*, el-Mehdiye ile Trablusgarp'tan İskenderiye'ye yapılan yedi yolculuğun ortalama hızı ise 1,7 *knot* olmuştur. İskenderiye'den, İstanbul ve Girit üzerinden Amalfi'ye yapılan bir seferde hız 0,65 *knot* iken, Marsilya, Mazara ve Palermo'dan İskenderiye'ye yapılan beş seferin ortalama hızı ise 1,92 *knot* olmuştur. İbni Cübeyr'in Ceneviz gemisi, Septe'den İskenderiye'ye yolculuğunu rüzgârı izleyerek 31 günde yapmıştır. Oysa bir başka Ceneviz gemisinin Messina'dan Akkâ'ya rüzgâra karşı yol alarak dönüşü 51 gün almıştır.[43] Altıncı Haçlı Seferi'nde, St. Louis'nin filosunun Aigues Mortes'den [Fransa] Kıbrıs'a gidişi 24 gün aldığı halde, Akkâ'dan Hyéres'ye [Fransa] dönüşleri on haftayı bulmuştur.[44] Erken ortaçağda yapılan yolculuklarda ortalama hız, rüzgâr-üstünde 1,16 *knot*, rüzgâr-altında ise 2,25 *knot*'tur. Ortaçağa ilişkin veriler sınırlıdır, ama 14.-16. yüzyıllar arasıyla ilgili veriler daha çoktur ve benzer sonuçlar çıkarılır;[45] hâkim rüzgârlara karşı yapılan yolculukların, rüzgârı arkadan alarak yapılanlara göre iki kat daha uzun sürdüğüne ilişkin önceki yüzyılların bulgularını destekler.

Tasarım, yapım ve seyir teknikleri konusundaki yeniliklerin en azından denizcilerin işini kolaylaştırdığı 14. yüzyıla kadar, gemilerin teknolojik sınırlılıklarıyla birlikte coğrafi ve meteorolojik koşullar, Akdeniz'de seyreden gemileri belli geçitlere ve iyi tanımlanmış denizyollarına yönlendirmiştir: bu yollar kuzey adaları zincirini ve kıyılarını takip eden ana rotalardı (Şekil 2). Yelkenli gemilerin seyir halindeyken göz önünde tutması gereken kritik öğeler, rüzgâra karşı manevra kabiliyetinin azlığı, rüzgâr-altı kıyılara duyulan korku ve deniz bozduğunda sığınacak yer olmuştur. Doğudan batıya ya da güneyden kuzeye yapılan yolculuklarda, açık denizde ters rüzgârlara yakalandıklarında, yelkenli gemiler kıyılara yaklaşarak, elverişli akıntılardan yararlanarak, kara ve deniz meltemlerini bordadan almaya çalışarak üstesinden gelebilirlerdi. Öte yandan, rüzgâr-altı bir kıyıya düşme korkusu da, doğudan batıya yapılan yolculuklarda güney kıyılarının izlenmesine engel olurdu; kuşkusuz, diğer endişeler seyrüsefere ilişkin endişelere baskın çıkmadıkça... Kuzeydeki denizyolları üzerinde bulunan bir-

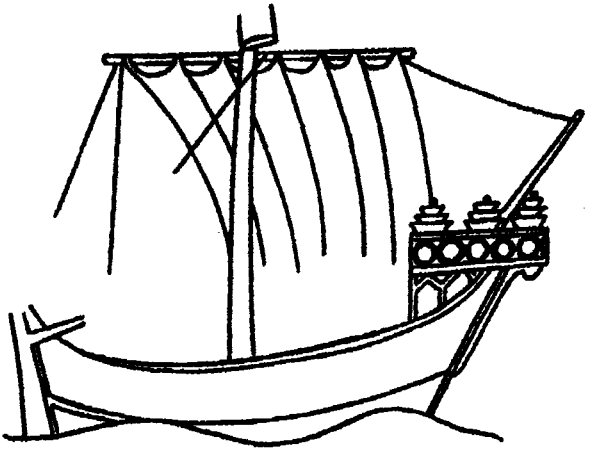
çok ada, koy ve liman, özellikle de denize açılma mevsiminin başında ve sonunda hava sertleştiğinde sığınma olanağı sağlıyordu; güney kıyıları bunları sağlayamıyordu. Kuzeyden güneye ya da batıdan doğuya yapılan yolculuklarda ise rüzgârı arkadan aldıklarından ve ne akıntıları, kara ve deniz meltemlerini kullanmaya, ne de rüzgâr-altı kıyılardan korkmaya gerek olduğundan, yelkenli gemilerin hareket alanları daha genişti. Üçüncü Haçlı Seferi sırasında, ikisi de ana rotaları izlemiş olan Aslanyürekli Richard ile Philip Augustus'un yollarını tartışırken Hovedenli Roger'ın [bugünkü Howden, İngiltere] değindiği üzere, batıdan doğuya giderken kimi zaman açık deniz yeğlenebilirdi:

> Marsilya'dan Akkâ'ya gitmek istendiğinde, rüzgâr elverişli ise, Sardinya, Sicilya ve Girit adalarını geminin iskelesine alabilecekleri anlaşılır bir durumdur. Eğer rotadan sapmadan gidecek olurlarsa, Suriye'ye kadar karaya rastlamayacaklardır. Bu yol daha kısa ve güvenilirdir, ancak Berberilere ait ve Afrika İmparatoru'nun egemenliğindeki paganların yaşadığı başka birçok ada bulunduğundan, sancak tarafına fazla kaymamaya da dikkat etmelidirler.[46]

Aynı zamanda, kadırgaların da belirli teknolojik sınırlılıkları, özellikle (ileride, savaş kadırgalarıyla ilgili bölümde ayrıntılı tartışılacak olan) borda yüksekliğinin olmaması ve kolaylıkla batabilmesi, gerekli malzeme ve su depolanabilecek mekânların yetersizliği, ikmal yapmak için sık sık limanlara uğramaya gerek duyulması ve kendi rüzgâr-üstü manevra kabiliyetlerinin sınırlı oluşu da kıyı yollarının izlenmesini gerektirmekteydi. Ancak kadırgalar için başlıca tehlike açıklarda şiddetli denize yakalanmak ve batmak olduğundan, yön yelkenlilerde olduğu kadar önemli değildi. Bu, hangi yöne gidilirse gidilsin başa gelebilecek tehlikeler vardı. Hovedenli Roger şunları da ekler:

> Kadırgalar o yoldan [Marsilya'dan Akkâ'ya açık denizden] ne gidebilirler, ne de gitmelidirler; bir fırtına patladığında kolaylıkla batabilirler. Bu nedenle de hep kıyıya yakın gitmek zorundadırlar.[47]

Daha önce de vurgulandığı üzere, buradaki çalışmalar, kapsanan dönemde Akdeniz'in deniz tarihinin sadece bir boyutunu ele almaktadırlar. Coğrafi ve teknolojik etmenlerin yanında birçok başka etmen daha söz konusudur. Elbette, ekonomik ve başka kaygılar da gemilerin sık sık başlıca denizyollarından farklı rotalar izlemelerine yol açmıştır. Özellikle de, Müslüman gemilerinin dönem boyunca tehlikeli güney kıyılarını izlemelerine, düşmanlığın hüküm sürdüğü Hıristiyan kıyılarından kaçınmalarına neden olan siyasal-dinsel kaygılar belirleyici olmuştur.[48] 9.-11. yüzyılın Müslüman coğrafyacılarının çalışmalarında, Akdeniz'deki bütün yollar içinde en çok belgelenenlerin güney kıyılarını izleyen yollar olması şaşırtıcı değildir.[49] Ancak genellikle gemiler, özellikle de Hıristiyan gemileri mümkün olduğunca güvenli olan ana rotaları izlemeyi yeğlemişlerdir. Diğer bütün etmenler aynı iken bu yolların ne denli yeğlendiklerinin bir göstergesi, sözü edilen aynı Müslüman coğrafya çalışmalarında (ve başka Müslüman kaynaklarında), kuzey yollarının, izlemeye kalkan Müslüman gemilere karşı Hıristiyan savaş gemileri ile korsanlardan gelebilecek bütün tehlikelere karşın, güney kıyılarını takip eden yolların başlıca alternatifi olarak gösterilmiş olmasıdır.[50] İtalya, 11. yüzyılda, Müslüman haritacılara hiç de yabancı değildi.[51] Boccaccio'nun, Babil (Mısır) sultanının kızı Alatiel ile ilgili masalında, Algarve (Fas) kralı ile evlenmek üzere sultanının kızının yola çıktığı gemi, İskenderiye'den Algarve'ye, Sardinya ve Balear Adaları yolundan geçerek gider.[52] Traselli bunun Boccaccio'nun bir hatasından kaynaklandığı görüşündedir, çünkü güney kıyısını izleyen yol Magrip kıyıları boyunca uzanır.[53] Oysa Boccaccio kesinlikle hatalı değildir. Napoli'de yaşamıştır; gemiler ve deniz konusunda bilgisi vardır. Siyasal ve dinsel koşullar elverişliyse, et-Tib Burnu'ndan Cebelitarık Boğazı'na giden doğal yol, Sardinya Adası ile Balear Adaları üzerinden geçer. Bir başka masalda, Sicilya Kralı II. William'ın büyük oğlu Gerbino, Tunus kralının kızını Kartaca'dan Granada'ya götüren geminin yolunu, "...sevgilisinin gemisinin [o yoldan] geçeceğini sandığı"ndan Sardinya Adası'nın kıyılarında keser.[54] Görüldüğü üzere, Boccaccio'nun deneyimi, Sicilya, Sardinya ve Balear adalarının Hıristiyanların elinde bulunduğu bir dönemdeki Müslüman gemiciliğine değil, Hıristiyan gemiciliğine ilişkin bilgisine dayanmaktadır. Ancak, bu adaların Müslümanların



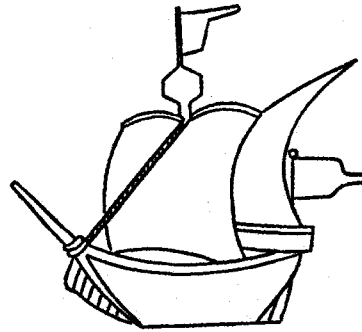
Şekil 9. 14. yüzyıl Akdeniz *kog*'u; 1350 tarihli bir İspanyol elyazmasından.

elinde bulunduğu daha eski bir dönemde Müslüman gemilerinin kullandıkları yol seçilmiştir.

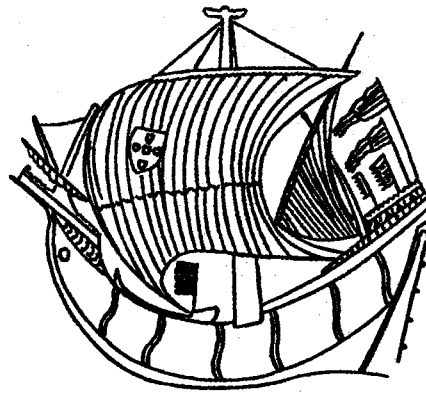
14. Yüzyıldan 16. Yüzyıla

Akdeniz'in yuvarlak gemi tipinden tümüyle farklı bir gemi türü, tek direği, kare yelkeni, kıç bodoslamada dümeni olan ve baş ve kıç bodoslamasının belirginliğiyle dikkat çeken bir gövde özelliğine sahip Kuzey Avrupa *cog*'udur* ve en azından Üçüncü Haçlı Seferi dönemi gibi erken bir tarihte Akdeniz'de görülmeye başlamıştır. Akdenizli gemi yapımcıları ya bu tip bir geminin avantajlarını kavramada geç kalmışlar ya da başka bir nedenle, büyük olasılıkla da görülmeye başladığında daha gelişmesinin ilk aşamalarında olduğundan, gelişmesini tamamlayıp Akdeniz'in geleneksel latin armalı yuvarlak gemisine üstün duruma gelinceye kadar onu taklit etmeyi başaramamışlardır. 14. yüzyıla değin Akdenizli gemi yapımcılarının bu tipte gemi yaptıkları konusunda kesin bir kanıt yoktur.[55] Yaklaşık 1350'lerden kalma bir İspanyol minyatürü, *kog*'un özgün biçimini net bir biçimde gösteriyor (Şekil 9). Tek direkli ve kare yelkenli bu basit hali bile, geleneksel Akdeniz gemileriyle karşılaştırıldığında, cazip birtakım özelliklere sahiptir. Gövdesi büyüklüğüne göre dikkat çekecek ölçüde geniştir, kıç

* *cog*: Türkçe'de "kog", "köke" olarak adlandırılan bir gemi tipi –ç.n.



Şekil 10. 14. yüzyıla ait, mizana direğinde latin yelken ve kavisli kıçı olan Akdeniz *kog*'u; Pizigani'nin 1367 tarihli bir portolan haritasından.

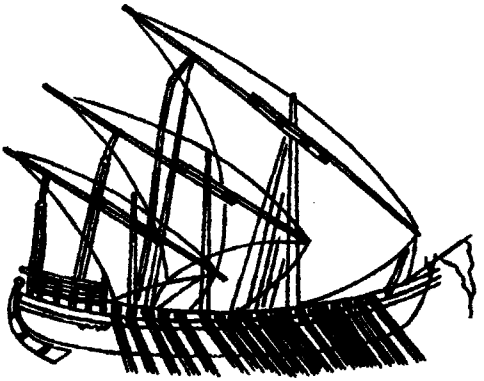


Şekil 11. 15. yüzyıl başlarında *karak*; Valencia yakınlarında Manises'ten, Magrip yapımı bir levhadan.

bodoslamadaki dümeninin kimi avantajları vardır, düz baş ve kıç bodoslamanın biçimlendirdiği talimarın rotadan sapmayı önemli ölçüde azaltmış olması gerekir; dahası, kare yelkeni kullanmak da, 13. yüzyılın Akdeniz yuvarlak gemilerinin büyük latin yelkenine göre kuşkusuz daha kolaydır.[56] Öte yandan, büyük bir olasılıkla ilk *kog*'ların rüzgâra karşı seyir açıları, latin armalı geleneksel Akdeniz gemilerine göre daha kötü olduğundan, ters rüzgârlara karşı muhtemelen iyi yol yapamıyorlardı. Akdenizli gemiciler, mesleklerinin kazandırdığı sağduyu ile, eski latin yelkenlilerin kimi özellikleriyle yeni *kog*'ların temel tasarımının birleştirilmesiyle, her iki geminin de en iyi özelliklerini barındıran bir gemi tipinin ortaya çıkacağını hemen kavramışlardı. 1367'de Pizigani'nin portolan haritasında yer alan

önemli bir yeni gemi tipinde, latin yelken kıçtaki mizana direğine çekilmiştir ve baş bodoslama kavislidir. Dümenin monte edilmesi amacıyla kıç bodoslama düz yapılmıştır. (Şekil 10). Latin yelkenin mizana direğine yerleştirilmesindeki amaç, itici güç sağlamaktan çok, yeke ve dümenin kavranmasını kolaylaştırmaktır.[57] 15. yüzyılda, kare yelkenli üçüncü bir direk baş tarafa eklenecek, böylece Akdeniz'de Rönesans ticareti ve keşifler çağında dolaşacak olan ünlü tam donanımlı *karak*'ın temel özellikleri ortaya çıkacaktır. (Şekil 11). Dönemin geri kalan bölümünde yapılacak tek önemli gelişme, büyük bir kullanma zorluğu çıkarmadan geminin yelken açma düzeninde yelken alanını önemli ölçüde genişletmeye olanak sağlayan, grandi direğine bir gabya yelkeni eklenmesi olacaktır. Pruvaya açavela gönderli bir yelken, en kıça da küçük bir latin yelkeni olan bir bonavant eklenmesi ve donanımın önemli ölçüde geliştirilmesi, söz konusu dönemdeki diğer küçük yeniliklerdir.[58]

15. ve 16. yüzyılın Akdeniz *karak*'ının, 13. yüzyılın latin armalı yuvarlak gemilerinden çok daha kullanışlı bir tekne olduğu kuşkusuzdur. Latin yelkenle tramola atmak karmaşık ve tehlikeli bir işti. Geminin rüzgâr yönünden sapması gerekiyordu; ki bu, genellikle teknenin pruvasının rüzgâr-üstünden döndürülerek kontra değiştirilmesi, geminin rüzgâr-altına çevrilerek ve oluşan dalgaları arkadan alarak kıçı üzerinden döndürülmesi demekti; sonra da serenler dikey çekilerek ve direklerin önünden diğer tarafa döndürülerek orsa seyre geçiliyordu. Küçük yelkeni olan küçük tekneler için böyle bir manevra büyük sorun çıkarmazdı. Ancak serenleri 45 metre uzunluğunda, ağırlıkları da yedi ton[59] kadar olabilen 13. yüzyılın büyük ticaret gemileri için gerçekten de büyük bir manevraydı.[60] Felix Fabri 1480'de Kudüs'e yaptığı yolculuğu anlatırken, büyük kadırgaların latin yelkeninin zor ve tehlikeli tramola atma sürecinin canlı bir tasvirini sunar.[61] Kare yelkende ise bu, prasyaların yardımıyla kolaylıkla yapılabilen bir manevraydı. Gemiye bir pruva direği eklendiğinde, pruvadaki kare yelken rüzgârda yeni bir tramola atmayı kolaylaştırır, geminin bocalaması sırasında ortaya çıkabilecek tehlike de böylece ortadan kalkardı. Mizana direğindeki latin yelken de dümenin daha iyi kavramasını ve dolayısıyla da yekenin daha kolay idare edilmesini sağlardı. Tam donanımlı bir *karak*, daha sık ve



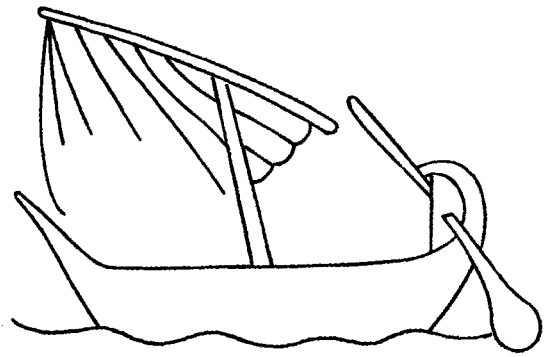
Şekil 12. 15. yüzyıl büyük kadırgası; Modonlu Giorgio Timbotta'nın kitabından, 1444.

kolay tramola atabilirdi; daha dengeli ve kontrol edilebilir bir yelken açma düzenine sahipti ve gövde özellikleri de rotadan sapmaya yuvarlak gemi kadar izin vermezdi. Rüzgâr yönüne karşı 80 derecelik açıyla seyredebilir, dolayısıyla da, elbette rüzgârlar çok şiddetli değilse, rüzgâr-altındaki bir kıyıdan uzaklaşabilirdi.[62] Aşağıda göreceğimiz üzere, 14. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar *karak*'lar ve diğer gemiler, insanların gereksinmelerini ve isteklerini karşılayacak teknolojik donanımdan hâlâ çok uzak olduklarından, *karak*'ın içerdiği teknolojik yeniliklerin, coğrafi ve meteorolojik koşulların, insanların gemi tasarlama ve inşa etmeyle ulaşmaya çalıştığı hedeflere getirdiği engellerin tamamen üstesinden geldiğini ileri sürmüyorum; ama yine de, bu yeniliklerin sonuçları, en azından coğrafi ve meteorolojik koşulların seyrüsefer üzerindeki zorbaca baskısını azaltmaya katkıda bulunmuştur.

Kog ile *karak*'ın giderek Akdeniz'de geleneksel yuvarlak geminin yerini aldığı sıralarda, geleneksel ticaret gemilerinin tasarımında da önemli gelişmeler olmuştur. 13. yüzyılın sonlarından başlayarak, Cenevizliler, Venedikliler ve Floransalılar kadırgalarının hem büyüklüğünü, hem de denize dayanıklılığını artırmışlar, "büyük" kadırga olarak anılan dikkate değer bir gemi tipini geliştirmeye başlamışlardı (Şekil 12).[63] Savaş kadırgaları ve geleneksel ticaret kadırgalarına göre boyunun enine oranı daha küçük olan bu tip, pruvaya kadar yükselen gövdesiyle dalgalarla daha iyi mukavemet etm

yeteneği kazanmıştı; ayrıca, çok daha yüksek bordalara ve ilk başta hepsi latin yelken taşıyan üç direğe sahipti. Daha sonraları, grandi direğindeki latin yelken yerine kimi durumlarda kare yelken kullanılmıştır. Küreklerden daha çok, yelkenle hareket etmesi hedeflendiğinden, büyük kadırganın kürekleri sadece limana girip çıkarken ve tehlike durumunda kullanılmak üzere tasarlanmıştır. 1494'te, Pietro Casola'nın büyük Venedik kadırgası *Contarina*, ters rüzgârlardan kaçmak için Sebenico'ya [Sibenik, Dalmaçya kıyıları] sığınamamıştı; "kadırga öylesine büyüktü ki... küreklerle hareket ettirilememişti".[64] Elbette Casola biraz abartmaktadır, ama yorumu, büyük kadırgaların aslında yelkenli gemiler oldukları gerçeğine işaret etmektedir. Bir yandan Atlas Okyanusu'nda Flandre ve İngiltere'ye, diğer yandan Karadeniz ve Mısır'a yapılan yolculuklarda ve de Kutsal Topraklar'a hac seyahatlerinde kullanılabilecek denli denize dayanıklıydılar. Tam donanımlı *karak*'ın kullanımındaki ilerlemeler sonucunda bu gemi tipinin 16. yüzyılda çok sayıda yapılıyor hale gelmesi, söz konusu gemi tipinde ne denli gelişme sağlandığının iyi bir göstergesidir. *Karak*'ın yanı sıra büyük kadırganın da gelişmesi, teknolojik sınırlamalar nedeniyle ticaret kadırgalarının kıyı boyunca büyük ana yolları izleme gerekliliğini azaltmıştır. Büyük kadırgalar, artan borda yükseklikleri ve yeniden tasarlanmış gövdeleriyle fırtınada batmaktan daha az korkar olmuşlar, açık deniz seyirlerine çok daha elverişli konuma gelmişlerdir. Gövde kapasitelerinin artması da daha çok yiyecek ve su alabilmelerine, dolayısıyla da, artan kapasitelerini daha çok yük ya da yolcu almak için kullanmadıkları takdirde –aslında çoğunlukla bunu yapıyorlardı– denizde daha uzun süre kalabilmelerine olanak sağlamıştır.[65]

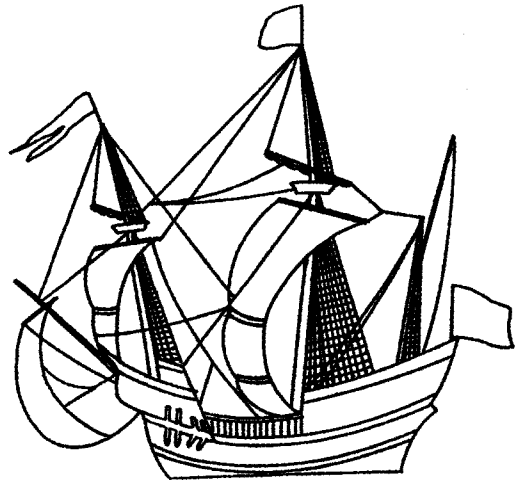
Ortaçağın sonlarında ve 16. yüzyılda, Müslüman ve Bizans gemiciliğinin durumu neydi? Ne yazık ki, bu alanda birincil kaynaklar kıttır ve bildiğim kadarıyla her iki konuda da ikincil kaynak mevcut değildir. 13. yüzyılın sonlarına kadar, Müslüman ya da Bizans kadırgalarının ya da latin yelkenli yuvarlak gemilerin, Hıristiyan Batı'nın gemilerinden aşağı kaldıklarını ya da önemli ölçüde farklı olduklarını ileri sürmek için bir dayanak yoktur. 13. yüzyılda, Haçlıları ve hacıları taşıyan Ceneviz ve Venedik gemileri kadar büyük yuvarlak gemilerin, Müslümanlar ve Bizanslılar tarafından hiçbir zaman yapılmadığı doğru olabilir; ama muhtemelen bu da ancak diğer farklılıklar ka-



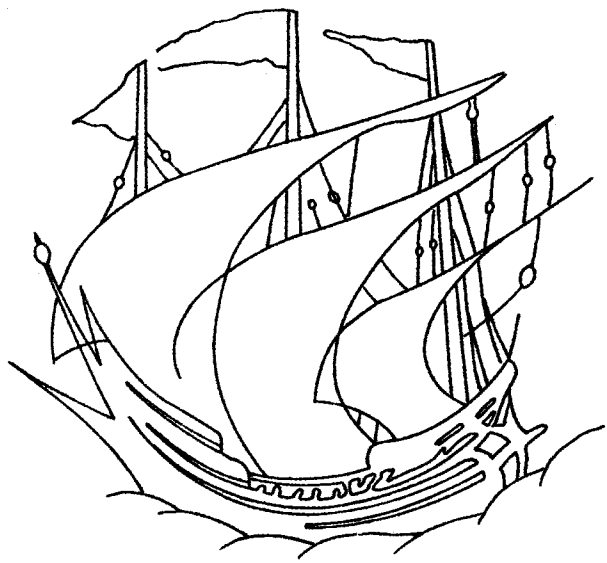
Şekil 13.14. yüzyıl başlarında yelkenli Müslüman gemisi; El-Hariri'nin *Makamat*'ının bir Mısır elyazmasından.

dar önemliydi. 1136'da bir Ceneviz filosu, Becaye açıklarında "büyük ve zengin" bir Müslüman ticaret gemisi ele geçirmişti; geminin taşıdığı yükten, saldıran on iki Ceneviz kadırgasının her birinin payına ganimet olarak 700 İngiliz sterlini düşmüştü.[66] Usame b. Münkız da, 12. yüzyılda, Mekke'ye gidecek 400 yolcusuyla Magrip'ten İskenderiye'ye giden bir Müslüman gemisinden söz eder.[67] Bu gemi o dönemdeki Batılı gemiler kadar büyük olsa gerek. 1191'de de Salaheddin Eyyubi, Beyrut'tan Akkâ'ya, Aslan Yürekli Richard'ın Haçlılarını büyüklüğüyle çok etkileyen, hatta başlangıçta bir Hıristiyan gemisi olduğu sanılan büyük bir yardım gemisi göndermiştir.[68] Aslında, ilgilendiğimiz dönem boyunca sık görülebilen bu tür *ruses de guerre* [savaş hilesi], İslam, Bizans ve Hıristiyan Batı dünyalarının gemileri arasında asla dikkate değer bir farklılık olmadığının belki de en iyi göstergesidir. Bir 14. yüzyıl Mısır elyazması olan El-Hariri'nin *Makamat*'ında bulunan bir gemi, Batı'nın 13. yüzyıl latin armalı yuvarlak gemi tipine çok benzemektedir (Şekil 13).[69]

Hıristiyan Batı'nın ticaret filolarında *kog, karak* ve büyük kadırgaların giderek yaygınlık kazandığı 14. yüzyıl ortalarından itibaren belli bir süre boyunca, en azından Bizans ve Müslüman ticaret gemilerinin Batılı gemilerden daha küçük ve manevra kabiliyetlerinin de daha düşük olmuş olması mümkündür. Ancak böyle olmuşsa bile, hâlâ bu konuda yapılacak araştırmalarla kanıtlanmayı beklemektedir. *Kog*'un Müslüman dünyada taklit edilip edilmediği,



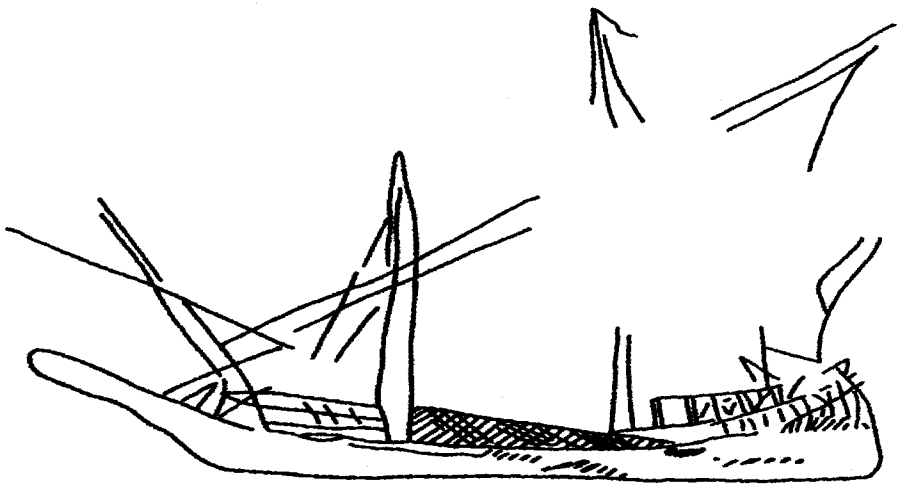
Şekil 14. 16. yüzyıla ait bir *karak*; bir Osmanlı-Türk elyazmasından.



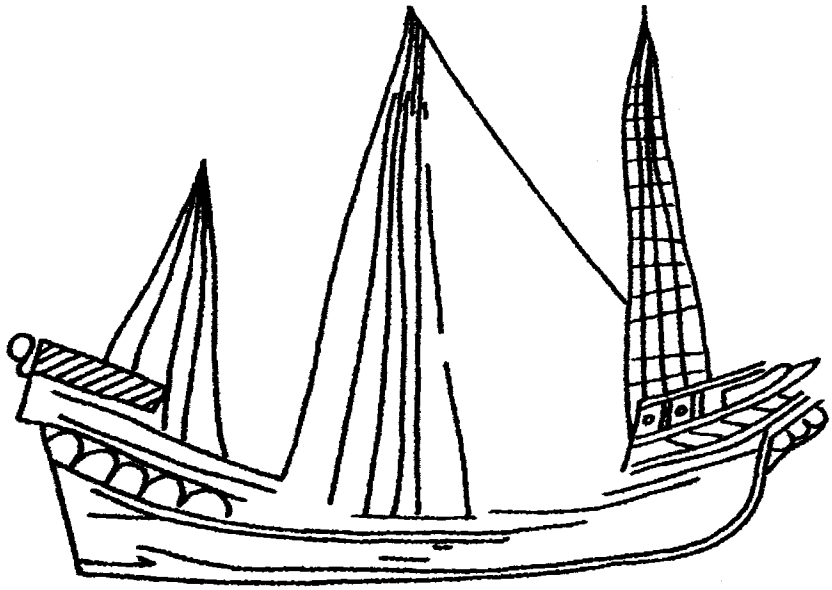
Şekil 15. Memluk döneminin sonlarına ait bir Müslüman [?] *karak*'ı; Mısır'daki bir levhadan.

edildiyse ne zaman edildiği bilinmemektedir. *Kuka* sözcüğü ilk kez 1206'da bir Arapça bir tür nehir sandalı anlamında kullanılmıştır ve Avrupa'nın *kog*'u ile herhangi bir ilişkisi olmadığı açıktır.[70] Soucek'e bakılırsa, Türkler hiçbir zaman *kog* kullanmamışlardır.[71] Bu tamamen doğru olabilir; *kuka*, basit, tek direkli, seren armalı *kog*'dan çok daha karmaşık bir gemi tipi olarak Osmanlı terminolojisinde 15. yüzyıl sonlarında görülmeye başlamıştır.[72] Türkler, 15. yüzyılda hem *karak*'ı, hem de büyük kadırgayı biliyorlardı; ama belki de kendi ticaretleri için pek de elverişli olmadığından, bu tip gemilerden az sayıda yapmışlardır. Kaynaklarda yer alanların çoğu, askeri amaçlarla yapılmış ve genellikle nakliye ya da sancak gemisi olarak kullanılmıştır (Şekil 14).[73] Öte yandan, Venedik *barza*'sından taklit edilen, *karak* benzeri büyük bir yelkenli gemi olan *barça*, hem ticari, hem de askeri taşıma amacıyla Türkler tarafından kullanılmıştır.[74] Aynı şey, 14. yüzyılda gazi beylikleri tarafından kullanılan, muhtemelen Venedik *grippo*'sundan geliştirilmiş olan küçük, latin armalı *gripar* ya da *iğribar* için de geçerlidir.[75] Hıristiyan kaynaklarına göre, Akdeniz'in batı ucunda, Granada Nasri sultanlığının 14. yüzyılın ilk yarısındaki ticaret ve savaş filolarında yer alan *naves, galeote, carrace* ve *saetie*, çağdaşı Hıristiyan deniz güçlerince kullanılan gemilerin tıpa tıp benzeridir.[76] 1337-1343 arasındaki Katalan-Fas savaşında da, Müslüman ve Hıristiyan gemilerinin kolayca ayırt edilemeyeceği bir *ruse de guerre* içeren bir başka durum ile karşılaşıyoruz.[77] Müslüman Akdeniz'in geri kalan bölümlerinde durumun nasıl olduğu konusu ise pek bilinmiyor (Şekil 15).

Aynı durum Bizans dünyası için de geçerlidir. Bizans İmparatorluğu'nun son dönemlerinde ve Türklerin ele geçirdiği eski Bizans topraklarındaki gemilerin ve gemiciliğin tarihi henüz yazılmamıştır. Henüz emekleme aşamasında olan, geç Bizans döneminde ticaretin genel tarihiyle ilgili çalışmaların gemi tipleri konusunda kullandıkları terminoloji öylesine belirsizdir ki, anlamlı tanımlamalar yapılamaz.[78] Güvenle sadece şunu söylenebiliriz ki, en büyük ya da en yeni tipte gemi sahibi olan ve işleten Bizanslı ya da Yunanlı sayısı, muhtemelen bir avuç kadardı. Denizcilik faaliyetleri büyük ölçüde Akdeniz'in doğusu ve Karadeniz ile sınırlanmış olduğundan,[79] *karak* ve büyük kadırga türü gemilere pek gerek duymamış olabilir. Mevcut kanıtlar, gemilerinin genellikle kıyı tekneleri tipinde olduğunu göstermektedir; bunların

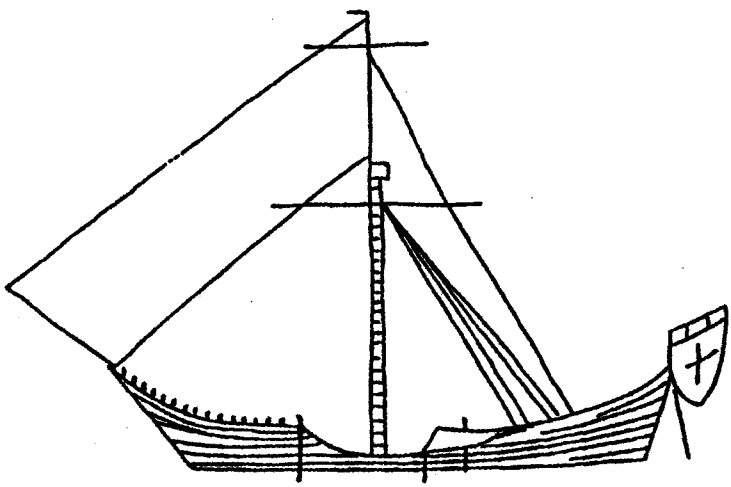


Şekil 16. Ortaçağ sonlarında Bizans büyük kadırgası [?]; Atina'da Theseion'daki bir duvar çiziminden.



Şekil 17. Ortaçağ sonlarına ait bir Bizans *karak*'ı; Atina'da Theseion'daki bir duvar çiziminden.

çoğunluğu Akdeniz'in geleneksel latin armasını kullanıyordu ve 14. ve 15. yüzyıllarda Ege ve Karadeniz sularında dolaşan İtalyan gemilerinden önemli ölçüde farklıydı.[80] Öte yandan, bir sonuça varmak için acele etmeden önce, İtalya kıyılarındaki gemilerle İtalyanların Akdeniz aşırı deniz trafiğinde kullandıkları gemiler arasında da büyük farklar olduğunu söylemek gerekir. Söz konusu dönemde, Venedik, Dubrovnik, Sakız Adası, Girit, Mısır, hatta Ceneviz gibi yerlerde, bir bölümü büyük ölçekli işler yapan, hatta Bizans imparatorunun temsilcisi olarak dolaşmış Bizanslı gemi kaptanlarından söz ediliyor.[81] Bu Bizanslı kaptanların bazılarının, İtalyanlardan satın mı aldıkları, yoksa Bizanslılar tarafından mı yapıldıkları bilinmeyen, yeni *kog* ya da *karak* tipinde olabilecek büyüklükte gemilerinin olduğu belirtilmektedir. Atina'da Theseion'da geç ortaçağa tarihlenen bir duvar çizimi, bilinen hafif kadırga tiplerini andıran birtakım gemiler içermektedir: grandi direğinde küçük bir kare gabya yelkeni ve kıç dümeni olan latin armalı melez bir gemi muhtemelen büyük kadırgadır (Şekil 16); bir diğeri tam donanımlı bir *karak*'a benzemektedir (Şekil 17).[82] Elbette, bu duvar çizimindeki gemilerin kesinlikle Bizans ya da Yunan gemileri oldukları söylenemez. Korinthos levhasında olduğu gibi, Atina'nın Frankların



Şekil 18. Ortaçağ sonlarına ait bir Ceneviz *kog*'u; Trabzon'da Aya Sofya'daki bir duvar çiziminden.

elinde olduğu bir dönemde Batı modellerinden alınmış olabilir. Bazılarına eşlik eden yazılardan, Yunanlılar tarafından çizilmiş oldukları anlaşılmaktadır. *Kog* ya da *karak* ve hatta belki de büyük kadırgaların bulunduğu benzer bir duvar çizimi, Trabzon'daki Aya Sofya Kilisesi'nde de bulunmaktadır. Ancak bunların bazıları Cenovalı St. George'un haçını taşıdıklarından, kesinlikle Ceneviz gemilerini temsil etmektedir (Şekil 18).[83]

14., 15. ve 16. yüzyıllarda, en azından Osmanlı ticari denizciliğinin gelişmesine kadar, Akdeniz'deki denizyollarını sık sık kullananlar sadece Hıristiyan Batı'nın gemileri olmuştur.[84] Dolayısıyla bu çalışmada, yeni gemi tipleri geliştirmedeki teknolojik yenilikler ve bu tiplerin daha işlevli hale getirilmesi, Akdeniz aşırı deniz trafiğinin sıkı sıkıya ana denizyollarına bağlı kalmaya mecbur olduğu daha önceki durumdan bir üst aşamaya geçmeyi kolaylaştırdığı ölçüde, kendimizi Batı kaynaklı kanıtlarla sınırlayabiliriz. Aslında, tasarım, donanım ve seyir tekniklerindeki yeniliklere karşın, 16. yüzyılda izlenen ana rotaların, Roma İmparatorluğu dönemindekilerle neredeyse aynı ve hemen hemen onlar kadar başat olduğu ileri sürülecektir. Bir yandan, yeniliklerin bazılarının, gemilerin yeteneklerini, coğrafya ve hava koşullarının çıkardığı engellerin üstesinden gelebilecek ölçüde artırmadığı gösterilebilir; diğer yandan da, bu yeniliklerin işe yaradığı durumlarda ise başka etmenler, söz konusu yolların izlenmesine devam edilmesini gerektirmiştir.[85]

Gerek yelkenli *kog* ve *karak*'lar, gerek büyük kadırgalar hakkında çeşitli kaynaklardan elde edilen tutarlı kanıtlar, bu gemilerin rüzgâra karşı manevra kabiliyetinin, eski latin armalı gemilerden ve 12.-13. yüzyılın hafif kadırgalarından çok da yüksek olmadığını göstermektedir. 1384 yılında Toscanalı üç hacının bir *kog*'la Venedik'ten İskenderiye'ye gitmeleri 23 gün almış, ama Beyrut'tan Venedik'e 42 günde geri dönebilmişlerdir.[86] 1395'te bir Venedik büyük kadırgasıyla Venedik'ten Yafa'ya 32 günde giden VIII. Ogier d'Anglure'in geri dönüşü beş aydan uzun sürmüştür.[87] Felix Fabri'nin 1480'de bindiği kadırga, Venedik'ten Yafa'ya 43 günde gitmiş, dönüş yolculuğu ise 70 gün sürmüştür. Fabri günlüğünde sürekli olarak kadırganın ters rüzgârlara yakalandığından söz eder.[88] Gerçekte bu, ortaçağ sonlarında birçok gezginin yaşadığı bir deneyimdi. Casola, de Clavijo ve başkaları, sürekli olarak, yelkenli gemilerin, özellikle de kadırgaların li-

manda tutulduğundan, sığınaklı koylarda demirlemek zorunda kaldığından ya da denizde ters rüzgârlar tarafından geriye atıldığından söz etmektedirler.[89] Casola, Venedik'ten Yafa'ya 37 günde gelmiş, ama dönüşü 66 gün almıştır.[90] Hyde'ın, altı 15. yüzyıl kadırgasının Venedik'ten Yafa'ya gidip dönmesi –ki yolculukların hepsi aynı gemilerle yapılmıştır– üzerine yaptığı hesaplama ve Casola'nın yolculuğu, gidiş süresinin ortalama 36,6 gün tuttuğunu, ama geri dönüşün 64 gün aldığını göstermektedir: 1'e 1,75 olan bir oran.[91] Ceneviz ticaret gemilerinin 15. yüzyıldaki yolculuklarına ilişkin veriler de yelkenli gemilere ilişkin benzer sonuçlar vermektedir. Aynı gemiyle 1453'te Sakız Adası'ndan Pera'ya [Galata, İstanbul] gidişler 20 gün tuttuğu halde, geri dönüşler sadece üç gün sürmüştür.[92] Bu yolculuklarda, hâkim rüzgârların yarattığı ters etkiyi İstanbul ve Çanakkale Boğazı'ndaki ters akıntılar daha da artırmıştır. Aynı yıl içinde bir başka Ceneviz kadırgasının Ankona'dan Sakız Adası'na gitmesi 55 gün sürmüş, ama geri dönüşü 20 gün almıştır.[93] 1379 ve 1391 yıllarında, Ceneviz'den İskenderiye'ye ilkbaharda yapılan iki yolculuk, sırasıyla 24 ve 35 gün alırken, 1396 güzünün sonlarında yapılan bir yolculukta, Beyrut'tan Ceneviz'e 53 günde gidilebilmiştir.[94] Kuşkusuz, sözü edilen süreler genellikle uğranılan limanlarda geçirilen süreleri de içerdiğinden, yolculuk sürelerine ilişkin verilere dayanarak çok kesin sonuç çıkarmak epey sakıncalıdır. Durma süreleri, gidiş ve dönüşte eşit olmayabilir; genellikle kaptanlar bir yöne giderken daha aceleciydiler. Ancak eldeki veriler, rüzgârda seyir yeteneği ve rotadan sapmaya dayanma konusundaki iyileşmelerin rüzgâra karşı mukavemeti hissedilir düzeyde artırmadığını söylemek için yeterlidir. Günümüze kalan anlatılar, rüzgâra karşı yapılan yolculuklar ile rüzgârı arkadan alarak yapılanlar için gereken süre arasındaki farkın, 14. ve 15. yüzyıllarda da önceki yüzyıllara benzer olduğunu göstermektedir. Ortaçağın sonlarındaki yolculuklara ilişkin veriler, rüzgâra karşı ortalama 1,0 *knot*'a karşılık, rüzgârdan yararlanıldığında ortalama 1,85 *knot* ortaya çıkarmaktadır. Belki de son sözü Ludolph von Suchem'e bırakmak yerinde olacaktır:

> Gemi her zaman batıdan doğuya giderken elverişli bir rüzgârla kanatlandığından, genelde Batı'dan Doğu'ya yelken açanlar yanlarına

elli gün yetecek yiyecek alırlarken, Doğu'dan Batı'ya gidecekler yüz günlük yiyecek alırlardı.[95]

Von Suchem, sorunu çok basit bir formüle indirgemektedir: Her türden geminin rüzgâra karşı seyir yeteneği zayıf olduğundan, hâkim rüzgârlara karşı yapılan yolculuklar, rüzgârla birlikte yapılanın iki katı sürmektedir. Doğu-batı ve güney-kuzey yolculukları söz konusu olduğunda, yardımcı olan akıntılar, günlük kara ve deniz meltemleri nedeniyle kıyıları izleyen başlıca yolların çekiciliği, bu dönemde de, en azından öncekilerden daha az değildir.

14. ve 15. yüzyıllarda, çok daha kolay idare edilebilir yeni gemi tiplerinin gelişmesine, seyir tekniklerindeki çok önemli yenilikler eşlik etmiştir. Gemi pusulalarının, portolan seyir yönlerinin ve doğru haritaların benimsenmesi ve yaygınlaşması, kıyıdaki belirli işaretleri izleyerek seyretme zorunluluğunu azaltmıştır.[96] Karayı görmeden yol almak kuşkusuz çok daha kolaylaşmıştır. Ancak antikçağ ve erken ortaçağda, kıyıları izleyen ana denizyollarının belirlenmesi ve yaygın kullanım kazanması, yetersiz seyrüsefer tekniklerinden ziyade, coğrafi ve meteorolojik etmenlerle gemi tasarımı arasındaki bağın bir sonucuydu. Pusula olmadan, karayı görmeden yol almak Akdeniz'de hiçbir zaman çok zor olmamıştır.[97] Öyle ki, pusula iyice bilinir ve adamakıllı kullanılır olduktan sonra bile, Akdeniz'de gerçekten de yaşamsal olmadığından, gemiler pusula kullanmadan çok uzun süre denizde kalmayı sürdürmüşlerdir.[98] Pusula ve onunla birlikte haritalar ve seyir kılavuzlarının kullanılmasının, görüşün yeterli olmadığı koşullarda seyrüseferi kolaylaştırdığı, böylece hem yelken mevsimini ilkbaharın başlarını ve sonbaharın sonlarını kapsayacak şekilde uzattığı, hem de kıyıdaki belirli işaretlere bağımlılığı azalttığı konusunda Lane'in görüşlerine katılmak mümkündür.[99] Ancak bütün bu konularda, gemi tasarımındaki gelişmeler, seyrüsefer tekniklerindeki gelişmeler kadar, hatta onlardan daha da önemlidir. 1292'de Venedik Büyük Meclisi'nin, gemilerin gelişen yeteneklerinin yılda iki gidiş-dönüş seferi yapmaya olanak sağlamasının sonuçlarından biri olarak yeni ortaklık düzenlemelerine gidilmesiyle ilgili aldığı bir kararda, pusulanın benimsenmesinden değil, kışın denizde daha

uzun kalabilecek büyük kadırgaların geliştirilmesinden söz edilmektedir.[100] Aynı yaklaşım, karayı görmeden yapılacak yolculuklar konusunda da geçerlidir. Seyrüsefer teknikleriyle gemi tasarımındaki gelişmelerin bileşiminin, açık denizlerde daha kolay ve güvenilir yolculuk yapmayı sağlamış olduğu kesin ise de, Akdeniz'deki kıyı yollarının çekiciliğinin, kaptanları bu yeni olanakları kullanmaktan alıkoymayı sürdürdüğü konusunda da kanıtlar bulunmaktadır. Pusulanın önemi, okyanus-aşırı yolculuklar dönemine kadar tam olarak anlaşılamamıştır.

Benzer şekilde, kötü havalarda da denizde kalabilme yeteneği nedeniyle açık denizde güvenli yolculuk yapabilen büyük kadırgalardaki gelişmeler de, ticari kadırgaların kıyı yollarını izlemesinde temelden bir değişikliğe yol açmamıştır. Elbette, büyük kadırgalar açık denize çıkmaya elverişliydiler; fayda sağlanabilecek ve uygun durumlarda da bunu düzenli olarak yapıyorlardı: Girit ve Rodos'tan İskenderiye'ye, İstanbul Boğazı'ndan Kefe [bugünkü Feodosiya, Kırım] ve Tana'ya [Taganrog, Azak Denizi], Ceneviz'den Balear Adaları'na, Galiçya'dan, Biskay Körfezi'ni dolanarak Brittany'ye... Ancak kıyı yolları daha iyi bir seçenek sunduğunda, o yolları izlemeyi sürdürdüler. 14. ve 15. yüzyıllarda, Kutsal Topraklar'a Venedik büyük kadırgalarıyla giden her hacı, Balkanlar, Girit, Rodos ve Kıbrıs kıyılarını izlemiştir; gemilerin İon Denizi'nden doğrudan açık denizden Yafa'ya gidebilme konusunda teknolojik yetenekleri olduğu halde gitmemişlerdir. Söz konusu dönemin son yüzyıllarında, ticari kadırgaların ana rotaları izlemeyi sürdürmelerini artık teknolojik, coğrafi ve meteorolojik kaygılar o kadar belirlemiyordu; işin içinde başka sebepler vardı. Aynı sebepler, yelkenli gemilerin ticari yolculuklarda izledikleri yolları neden pusulanın da kökten değiştiremediğini açıklamaktadır. Örneğin kadırgalar, eldeki mekânın erzak depolama için değil de yük için kullanılmasının yanı sıra, kalabalık mürettebat ve yolcunun su ve diğer gereksinimlerinin karşılanabilmesi için büyük ölçüde Akdeniz kıyı yollarını izlemeyi sürdürmüşlerdir. Ticari kadırgalarda, su ve erzak için ayrılacak mekânlara yolcu ve yük alınması yeğlenmiştir; bir hafta kadar yetecek miktarda yiyecek ve özellikle de su alarak yola çıkmışlardır.[101] 1480 ve 1483 yıllarında Venedik'ten Yafa'ya yaptığı yolculukları anlatan Felix Fabri, sürekli olarak kadırgada suya ve yiyecek malzemesine duyulan gereksinime

değinir. İlk yolculuğunda, kaptan, Parenza (Piran), Zara (Zadar), Lesina (Hvar), Curzola, Ragusa (Dubrovnik), Korfu, Modon, Limasol ve Larnaka'ya girmiştir.[102] Bu yolda kadırga kaptanlarının sık sık uğradıkları diğer uğrak limanları, Pula, Sibenik, Trogir, Kefalonya, Zante, Koron, Kandiye (İraklion), Rodos, Paphos ve Magosa'dır. Fabri'nin ve diğerlerinin bahsettiği durumlarda, bu kadar çok sayıda limana girmenin tek nedeni sadece yiyecek ve su almak olamaz. Kaptanların habere, bilgiye ve diplomatik yardıma da gereksinmeleri olurdu; zira Türk filoları denizdeydi. Ayrıca yolcuların da mola verip dinlenme gereksinmeleri söz konusuydu. Zara'dan ayrıldıktan beş gün sonra bindiği kadırga Ragusa'ya giren Casola, şunları yazmaktadır: "Bütün yolcular sahile çıktılar... dinlenip canlanmaya öylesine istekliydiler ki..."[103] Gene de, sık sık yiyecek, özellikle de su almak gereksinimi, her türden kadırganın kaptanının başlıca kaygılarından biri olmuştur.

Daha az sayıda mürettabatı ve çok daha büyük yükleme kapasitesi olan yelkenli gemiler, sözü edilen gereksinimleri aynı ölçüde duymamışlardır. Ama onlar da kıyıdan gitmeyi, adadan adaya geçmeyi, ana yolları izlemeyi sürdürmüşlerdir. 14. yüzyılda, gemilerin ticaret için girmek isteyecekleri büyük ticaret limanlarının çoğu da bu yolların üzerindeydi. 15. yüzyılda Magrip kıyılarına giden kadırga konvoyları (*galee de trafego*) örneğinde olduğu gibi bir gemi özel bir nedenden ötürü belirli bir limana ya da limanlara girmek zorunda olmadıkça –ki bu, ana rotadan ayrılmak demekti– geç ortaçağ ve 16. yüzyıldaki deniz ulaşımının işleme biçimi her zaman nasılsa öyle kalmıştır: bir limandan diğerine kıyıyı takip ederek sefer yapma ve sefer ilerledikçe artan yük ve kâr.[104] Bu durum, Ceneviz, Venedik ve Floransa'nın kadırga konvoylarından ziyade, küçük ölçekli ve özel kişilerin/kurumların sahip oldukları gemilerin seferlerinde daha geçerliydi.[105] Sözü edilen kadırga konvoylarının seferlerinin genellikle belirli amaçları olurdu. Gidecekleri yere varmak ve çıktıkları limana dönmek, her zaman için başlıca kaygılarıydı. Ama Venedik kadırgaları bile, ister Beyrut'a ya da Mısır'a, isterse "Rum"a* gidecek olsunlar, Korfu, Patras, Modon ya da Koron ve Kandiye li-

* Özgün metinde "Romania"; Batılıların Bizans'ın (sonra da Selçuklu ve Osmanlı) egemenliğindeki, özellikle Anadolu ve Balkan Yarımadası için kullandıkları bir deyimdi –ç.n.

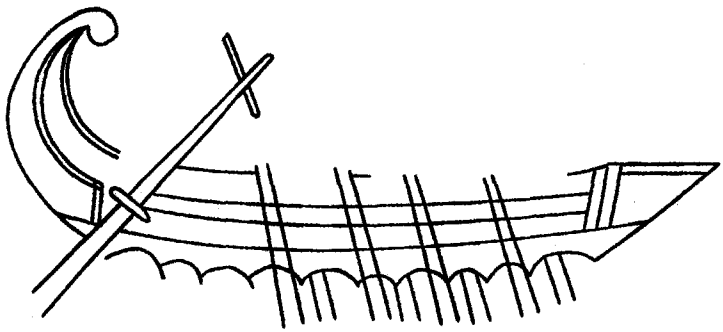
manlarına uğruyorlardı. Yolculuk Beyrut'aysa, Magosa uğranılacak bir limandı. "Rum"a yolculuklarında, Monemvasia ve Eğriboz (Negroponte) girilen limanlar oluyordu.[106] Venedik kadırga konvoylarının 15. yüzyıldaki yollarını gösteren, Lane'in hazırladığı harita bunu çok iyi göstermektedir.[107] Doğu Akdeniz'e ve "Rum"a giden Ceneviz gemileri bile (ticari kadırgalardan ziyade genellikle yelkenli gemiler), yol üzerinde nerede mümkün olursa, oraya uğrayıp ticaret yapıyorlardı.[108] Ceneviz gemileri, belli siyasi nedenlerden ötürü, Venedik elindeki "Rum" limanlarına girmekten kaçınıyorlardı,[109] ama ticaret yapabilecekleri yerlere uğramaktan da geri kalmıyorlardı. Beyrut'a giderken Magosa, Konstantinopolis'e giderken Sakız Adası, İskenderiye'ye giderken Rodos, Ceneviz gemilerinin uğradıkları başlıca limanlardı.[110] Barselona ve Katalonya gemileri, Akdeniz'in batısında Korsika ve Sardinya'da duruyorlar, doğuya doğru Doğu Akdeniz'e gitmeye kalktıklarında da Napoli, Palermo, Messina, Siracusa ve Rodos'a giriyorlardı.[111] 15. yüzyılda, İngiltere ve Flandre'ye giden Floransa kadırgaları, Pisa'dan, açık deniz yoluyla Alboran Kanalı'na gidebilecek yetenekleri olduğu halde, kıyı yollarını izleyerek Cebelitarık Boğazı'na gidiyorlar, açık deniz rotasını ise dönüşte izliyorlardı. Luca di Maso degli Albizzi'nin "seyir defteri" açıkça göstermektedir ki, uzun mesafeli seferlerde kıyı yollarının yeğlenmesi, açık denizde seyretme konusunda yetersizlik olmasından ziyade, limanların ticaret ve ikmal açısından sunduğu olanaklar yüzündendi. Akdeniz'in doğusunda, Floransa'nın büyük kadırgalarının İskenderiye'ye yolculuklarında uğrayacakları resmi limanların hangileri olacağı, 1447'de yayınlanarak belirtilmişti: Gaeta, Napoli, Salerno, Palermo, Messina, Siracusa, Modon, Rodos, İskenderiye, Yafa, Beyrut, Kıbrıs, Sakız Adası ve Girit (Kandiye).[112] Bu konuda söz sahibi birçok araştırmacının vurguladığı gibi,[113] ortaçağ sonları ve 16. yüzyıldaki deniz ulaşımında, kıyıları izleyen rotalar hâlâ çok önemli olanaklar sağlamaktaydı: kötü havalarda sığınılacak koylar; saldırıya her an hazır korsanlardan kaçabilecek bir sığınak; geceyi geçirme, yani gecelerin tehlikeli yolculuklarından kaçınma olanağı; kıyılardaki işaretleri izleyerek kolay yol alma; çok çeşitli ticaret olanakları; su ve yiyecek temin etme; geminin onarım işleri, özellikle de kalafat olanakları; sık mola vererek yavaş deniz yolculuklarının sıkıcılığından uzaklaşma fırsatı... Seyir teknikleri ve gemi tasarımındaki ge-

lişmeler, açık denizde yol almayı kolay ve güvenilir hale getirmiş olabilirdi; ama kıyıların çekiciliğini azaltmamıştı.

Savaş Gemileri

Ortaçağ boyunca, 16. yüzyılın sonuna kadar Akdeniz'de yarışan güçlerin başlıca saldırı silahı, hafif savaş kadırgası olmuştur. Roma İmparatorluğu'nun son yüzyıllarında, imparatorluk donanmasının başlıca savaş gemisi, üst üste iki sıra kürekli liburna kadırgasıydı; küçük ve süratli olan bu geminin, grandi direğinde kare yelken, ön kısımda küçük bir pruva direği ve bodoslama yelkeni, baş bodoslamasının suyun altında kalan kısmında mahmuz (koçbaşı), bazen de orta kısmında savaşçıların yer aldığı kulesi vardı.[114] Erken Bizans döneminde, gerçekte tamamen yeni bir gemi tipi olan *dromon*'u ortaya çıkartan birtakım kökten değişiklikler yapılmıştır (Şekil 19). Elbette, Bizans donanmasında değişik zamanlarda farklı tipte kürekli savaş gemileri de kullanılmıştır. *Dromon*'un yanı sıra *chelandion*, *pamphylos*, kadırga ve başka tipler de mevcuttu. *Dromon*'u burada, tartışma konusu olan nitelikler açısından bu tipler arasında önemli farklılıklar olmadığından ve belki de farklı adların kullanılması önemli ayrımlara dayanmadığından, kapsayıcı genel bir ad olarak kullanıyorum.[115]

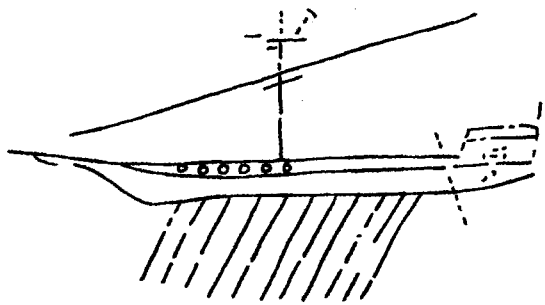
6. yüzyılda *dromon*'u ilk kez zikreden kişi olan Procopius, kürekler için tek sıra olduğunu belirtir; ama 9. yüzyılda VI. Leo, *Naumachica*'sında



Şekil 19. 12. yüzyılda Bizans *dromon*'u; Athos Dağı'nda, Panteleimon Manastırı'nda, Aziz Nazianzuuslu Gregory'nin Vaazları elyazmasından.

dromon'un üst üste iki sıra kürekli olduğundan söz eder.[116] Muhtemelen 10. yüzyılın sonları gibi geç bir dönemde, mahmuz (*rostrum*) yerine, baş bodoslamanın su üzerinde kalan kısmında ve öne doğru eğik bir burun (*calcar*) kullanılmaya başlamıştır; bu değişiklikle hedeflenen, mahmuzlama değil, düşman gemilerine aborda edildiğinde denizcilerin kullanacağı bir köprü oluşturmaktı. Christides'e göre, soylu (*patricius*) Basil'e ithaf edilen *Naumachica*, 10. yüzyılda Bizans *dromon*'larındaki mahmuzlardan söz etmektedir.[117] Ancak sözü edilen, suyun alt kısmındaki bir mahmuzdan ziyade, suyun üstündeki bir burun olabilir. Diğer Bizans kaynakları, Bizans *dromon*'larının baş bodoslamasındaki burnun, eski *rostrum* gibi, bir düşman gemisini suyun altından mahmuzlayıp batırmak için değil, suyun üstünde kalan kısma zarar vermek, küreklerini ve gövdenin üst bölümünü parçalayarak hareketsiz kılmak için kullanıldığını belirtirler.[118] Stiris'teki, 12. yüzyılda yapılan Aziz Luke Kilisesi'nde bulunan ve daha geç bir tarihe ait olması muhtemel duvar çizimleriyle, 12. yüzyılda yapılan bir başka kilise olan Megara'daki Hazreti İsa Kilisesi ve Mavrika'daki Aziz Nicholas Kilisesi'ndeki duvar çizimlerinde, pruva kısmında küpeşte hizasında bir burun bulunan *dromon*'lar net bir şekilde görünmektedir (Şekil 20).[119]

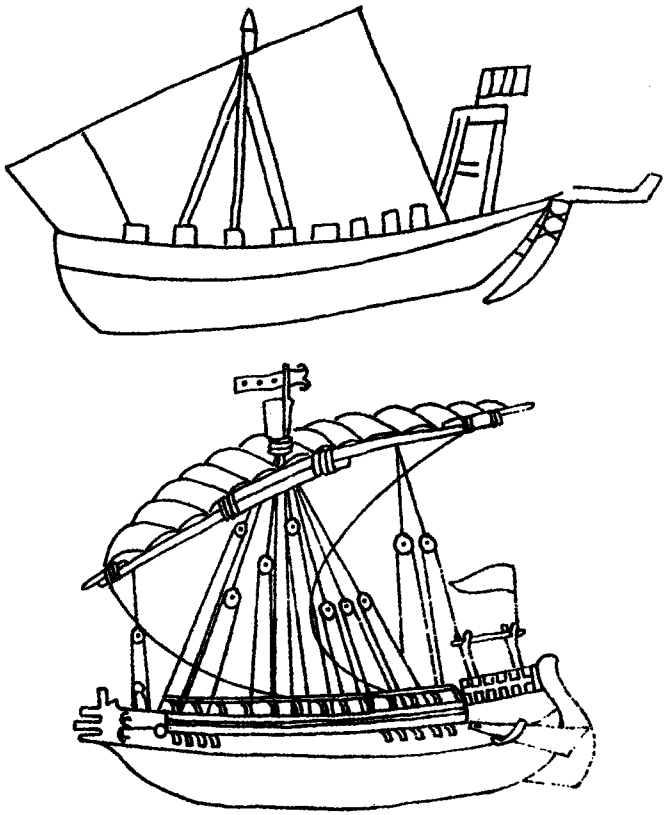
Önceleri düşman gemilerini batırmak olan deniz muharebelerinin hedefi, zaman içinde onları aborda ederek ele geçirmeye dönüşmüştür. Bu durum, Akdeniz'de kürekli gemilere dayanan savaşlar dönemi bitinceye



Şekil 20. Ortaçağ sonlarında Bizans *dromon*'u; Stiris'te, Aziz Luka Kilisesi'ndeki bir duvar çiziminden.

dek sürmüştür. 7. yüzyılda Konstantinopolis'teki imparatorluk donanmasının (taşra donanmalarının değil) başlıca silahı, bileşimi çok tartışılan, bir tür yanıcı sıvı olan, geminin baş tarafından bir *siphon*'la (σίφων) dökülen "Rum ateşi"ydi.[120] Aynı tarihlerde kare yelkenin yerini de latin yelken aldı ve büyük *dromon*'ların birden çok direği olmaya başladı. Bizans döneminin ortalarında geliştirilen biçimiyle *dromon*, 12. yüzyıldan bu yana, bildiğim kadarıyla, Bizans kaynaklarının hiç değinmedikleri, kürekler için bordaya paralel bir çıkıntı şeklinde bir tür dirsekli ıskarmoz olan *apostis* dışında, bütün deniz güçlerinin hafif kadırgalarında hemen hemen ortak olan özelliklerin hepsini kendinde toplamıştır.

Christides hem Bizanslıların, hem de Müslümanların, kıç taraftaki iki yönlendirici kürekten kıç bodoslamadaki tek dümene geçiş yaptıklarını ileri sürer.[121] Ancak böyle bir sav, kaynakların sunduğu kanıtları biraz zorlamak olur. *Naumachica*'da yer alan çoğul kullanımın (πηδάλια) kıç taraftaki iki yönlendirici küreği, aynı kaynakta ve Selanikli Eustathios'un yazdığı bir metindeki tekil kullanımın (πηδάλιον) ise kıçtaki dümeni kastettiğini ileri sürmek, doğrulanamaz bir sonuç gibi görünmektedir.[122] Metinler, iki yönlendirici kürekten birine gönderme yapıyor olamaz mı, ya da, bir başka seçenek olarak, Akdeniz'deki gemilerin bazılarında, İskandinav gemilerinde olduğu gibi, sadece tek yönlendirici kürek kullanılmış olamaz mı? Aynı karşı çıkış, İbnü'l Menkali'nin *El-Ahkam*'da dümen mekanizmasından söz ederken, Müslüman gemileri için bir yerde kıçtaki çift yönlendirici kürek, bir başka yerde ise kıçtaki dümen için aynı sözcüğü çoğul ve tekil olarak kullanmış olmasına ilişkin bir yorum için de söz konusu olabilir.[123] İkonografik kanıtlar söz konusu olduğunda kesin olan şudur ki, kıç bodoslamadaki dümenin, 14. yüzyıla gelinceye kadar herhangi bir tarihte kullanıldığını kesinlikle gösterebilecek hiçbir Bizans duvar çizimi kanıtı yoktur; kıç bodoslamadaki dümen Akdeniz'e *kog* ile birlikte gelmiştir. 12. yüzyıla ait kiliselerde bulunmaları da bir anlam taşımaz; çünkü kilise duvarlarında sonradan yapılan birçok çizim bulunmaktadır. 12. yüzyılda inşa edilmiş Megara'daki Hazreti İsa Kilisesi'nde bulunan bir duvar çizimi, gemi yapımına ilişkin 15. yüzyıl Venedik incelemelerinde (*Fabbrica di galere* gibi) bulunan kıç dümeni olan kadırga çizimlerine çok benze-



Şekil 21. Ortaçağ sonlarında, kıçtan dümenli bir Bizans kadırgası; Megara'da Hazreti İsa Kilisesi'ndeki bir duvar çiziminden. Kıçta hem dümeni, hem de yönlendirici kürekleri olan bir 15. yüzyıl kadırgası; Venedik, *fabbrica di galere*'den.

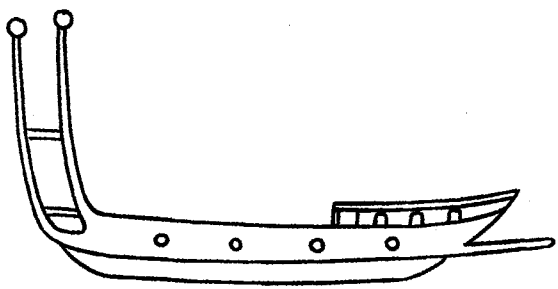
mektedir (Şekil 21).[124] Müslümanların kıç dümenini kullandıklarının kanıtı sayılabilecek Müslüman ikonografisinde de aynı durum söz konusudur. Ancak el-Hariri'nin *Makamat*'ının Bağdat elyazmasında bulunan, Basra Körfezi'nde kullanılmış gemileri andıran bir ticaret gemisine ilişkin ünlü illüstrasyon dışında hiçbiri, 14. yüzyıl öncesine tarihlenemez.[125]

Bizans kaynaklarında, imparatorluk donanmasındaki *dromon*'lardan daha büyük ve yavaş olan Müslüman gemilerinden yer yer söz edilmekteyse de,[126] ilk Müslüman savaş gemilerinin tasarımları hakkında hiçbir şey

bilinmemektedir. Müslüman yelkenli gemileri gibi Müslüman kadırgalarının da 14. yüzyıl öncesindeki biçimleri hakkında bize veri sağlayabilecek görsel kaynak yoktur. Arapların Akdeniz kıyılarında ele geçirdikleri yerlerde yaşayan halkların gemilerini ve gemi yapım tekniklerini aldıkları, bu halkların bazılarına gemilerini Müslümanların hizmetine sunmaları için baskı yapıldığı ve gemi tiplerine ilişkin Bizans adlarının Arapçaya uyarlandığı (bazıları kesin olarak belirlenebilmekle birlikte bazıları tahminidir) varsayımlarından hareket edildiğinde, her ne kadar aralarında bazı farklılıklar olduğuna kuşku yoksa da, Müslüman gemilerinin Bizans gemilerinden çok da farklı olmadıkları, en azından teknolojik açıdan daha geri olmadıkları genellikle kabul edilen bir durumdur.[127] Arapça *dromonarya* ya da *adrumunun* belli ki *δρόμων*'den, *sanadîl* muhtemelen *σανδάλιον*'den, *akatya* ve *akatenarya κατήνα*'dan, *şelendi χελάνδιον*'den, *sefine* de büyük olasılıkla *σαγήνη*'dan türemiştir.[128] 10. ve 11. yüzyıllarda Fatımi donanmasında *esatil* ve *merkeb harbi* adını taşıyan savaş gemileri ve *şini* adı verilen kadırgalar bulunuyordu; 12. yüzyılda da Salaheddin'in Mısır donanmasında iki tip kadırga, yani *şini* vardı: *gurab* ve *musattah*. Bu kadırgalarda 140 kadar kürekçi, tayfa ve zabit bulunabiliyordu; ama çoğunun daha küçük olduğuna kuşku yoktur.[129] Yunanca kaynaklarda *δρόμων* ile *χελάνδιον* deyimlerinin aralarında bir ayrım gözetilmeden kullanılmaları gibi, Arapça'da da *şini* ve *şelendi* muhtemelen eşanlamlı olarak kullanılmaktaydı.[130] Haçlıların kronik yazarı Chartreslı Fulcher, burun *(naves rostratae)* yerine klasik *rostrum* sözcüğünü kullanmış olsa da, Mısırlıların kadırgalarında burun olduğu konusunda bilgi vermektedir. Öte yandan, aynı dönemdeki İtalyan denizci cumhuriyetlerinin, baş bodoslamanın suyun altında kalan kısmındaki mahmuzlar yerine suyun üstündeki kısımda burunları olduğu bilinen kadırgaları için de aynı sözcüğü kullanmış olması, mahmuzu değil de burunu kastettiğini göstermektedir.[131] 14. yüzyılda yazan IV. Leo'nun *Tactica*'sını tercüme etmiş olan Mısırlı İbnü'l Mankalî'ye göre, Müslümanların kürekli *şini*'si, Bizanslıların *δρόμων*'ı gibi üst üste iki sıra kürekliydi.[132] Ancak 14. yüzyılda bir Müslümanın, 9. yüzyıldaki bir Bizanslıdan yaptığı çevirinin, 9., 10. ve hatta 14. yüzyıllarda bu konudaki Müslüman uygulamasının ne olduğuna kesin bir kanıt oluşturması pek düşünülemez. Yukarıda da değinildiği üzere, Procopi-

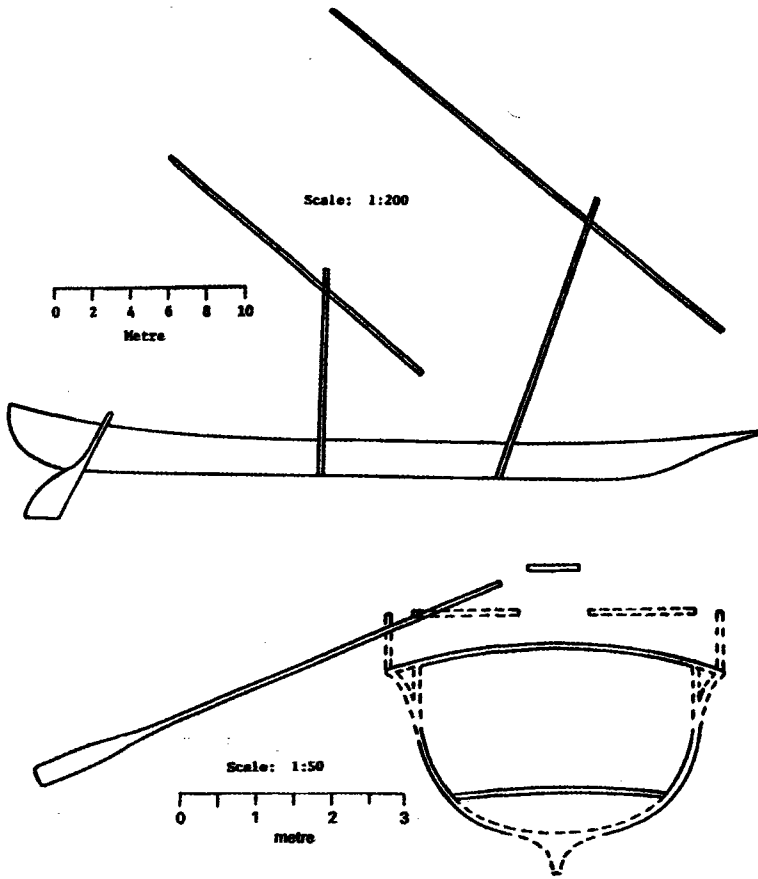
us, 6. yüzyıldaki Bizans *dromon*'larının sadece bir sıralı olduğunu belirtmektedir. Müslümanların o dönemin başındaki *şini*'sinin de sadece tek sıra kürekli olması olasıdır.

11. yüzyılın sonundan itibaren, daha çok da 12. yüzyılda, İtalyan denizci kentlerindeki savaş kadırgalarının niteliklerine ilişkin kanıtlar birikmeye başlamıştır. Kreutz, 11. yüzyılda Amalfi'de kullanılan *sagena*'nın, muhtemelen kendinden önceki Müslüman gemileri model alınarak yapılmış hem kürekli, hem de yelkenli, özellikle de korsanların isteklerine uygun, üstün bir tekne olduğunu ileri sürmüştür.[133] *Sagena*'nın Arapça *sefine* ya da muhtemelen *sukiyyye*'den türemiş olma olasılığı, Bizanslı *σαγήνη*'den türemiş olma olasılığı karşısında biraz zayıf gibi gözükse de, Arapça sözcüklerin Bizans ve Amalfi sözcükleri arasında bir tür aracılık yapmış olması mümkündür. Çeşitli tipteki kürekli savaş gemileri için kullanılan sözcüklerin büyük bölümü ortaçağda Hıristiyan Batı'da kullanılmış olmakla birlikte, en yaygın kullanılmış olanı *galea*, yani kadırgadır. 1098'de, Birinci Haçlı Seferi'ne çıkan Ceneviz donanmasında on iki *galea* ile bir adet, kürek ve yelken karışımı melez bir ikmal gemisi olan *sandanum* bulunmaktaydı.[134] Bu kadırgaların 12. yüzyılın ikinci yarısına ait ilk çizimleri, Caffaro'nun ve ardıllarının Bibliothéque Nationale'de bulunan *Annales januenses* elyazmasında yer almaktadır (Şekil 22). O döneme özgü tasarımları gayet belirgin biçimde görülmektedir: Boylarının enlerine oranı oldukça fazlaydı; tek direkliydiler ve tek bir latin yelkeni taşıyorlardı; başta mahmuz yerine bir bu-



Şekil 22. 1175'te Pisa kadırgasına saldırırken gösterilen Ceneviz kadırgası; Caffaro'nun *Annales januenses*'inin ekinden.

run bulunmaktaydı. Tek sıra kürekliydiler; bir kürekçi oturağının her iki yanında (her iki peykede) iki kürekçi otururdu ve iki ayrı küreği çekerlerdi. Kürekler, gövdedeki lombarlardan dışarı uzanmıyordu; gövdenin üzerindeki güverteyi taşıyan çıkıntı bir kısım (*apostis* ya da *telaro*) üzerindeki iskarmozlara bağlıydılar. Bu tür hafif kadırgalar (*galee sottili*) 12., 13. ve 14. yüzyıllar boyunca Batılı Hıristiyan deniz güçlerinin başlıca vurucu öğesini oluşturdular.[135] Sadece iki önemli yenilik ya da geliştirme yapıldı: 13. yüzyılda ikinci bir



Şekil 23. Anjou'lu I. Charles'ın kadırgasının şematik çizimi, 1275: (a) Boylamasına kesit, (b) Orta kesim.

direk eklendi; 13. yüzyılın sonlarına doğru ve 14. yüzyılın başlarında da oturağın her iki peykesine üç kürekçi oturtuldu.[136]

Akdeniz dünyasında kullanılmış bu tip kadırgaların boyutlarına ilişkin ilk ayrıntılı istatistikler, şimdi yıkıma uğramış olan, Napoli'deki Angevin arşivlerinden alınmıştır. Gemicilik ve deniz savaşları hakkındaki tarih çalışmalarında hiç kullanılmadıklarından, başlıca ayrıntıları burada vermek istiyorum. Alındıkları belge, 18 Şubat 1275 tarihini taşıyan, Sicilya Kralı Anjou'lu I. Charles'ın *Terra d'Ortanto* [Otranto kenti] *justiciar*'ına* gönderdiği, Provence'da yapılmış belli bir kırmızı kadırganın ölçülerine göre kadırgalar yapılmasını (sayısı belli değil) istediği emirdir.[137]

Tablo 3 Anjou'lu I. Charles'ın sipariş ettiği kadırgaların boyutları, 1275[138]

Baş bodoslamadan kıç bodoslamaya uzunluk: 18 *cannae*, 6 *palmi*	39,30 m
Omurga: 13 *cannae*, 3 *palmi*	28,03 m
Döşek genişliği: 11,25 *palmi*	2,95 m
Küpeşteden küpeşteye gövdenin eni: 14 *palmi*	3,67 m
Apostis genişliği: 17 *palmi*	4,45 m
Kıç bodoslama yüksekliği: $13^{2}/3$ *palmi*	3,58 m
Baş bodoslama yüksekliği: $11^{1}/3$ *palmi*	2,97 m
Gemi vasatının yüksekliği: 7,75 *palmi*	2,03 m
cursia, yani borda iskelesi genişliği: 2,5 *palmi*	0,655 m
Pruva direği yüksekliği: 23 *gubiti*	16,08 m
Ön seren direğinin uzunluğu: 34 *gubiti*	26,72 m
Orta direğin yüksekliği: 14 *gubiti*	11,00 m
Orta seren direğinin uzunluğu: 22 *gubiti*	17,29 m
İki yönlendirme küreğinin uzunluğu: 23 *palmi*	6,03 m
Kürek sayısı: 108	
Küreklerin uzunluğu: 26 *palmi*	6,81 m
baş ve kıçtakiler hariç: 30 *palmi*	7,86 m
Yaklaşık DWT	80 metrik ton

Bu savaş kadırgalarının rekonstrüksiyonları, gerçekten de kocaman kürekli gemiler olduklarını göstermektedir (Şekil 23). Toplam uzunluğun

* 11.-13. yüzyıllar arasında Normanların, 13. yüzyıla kadar da kralların en yüksek yargı görevlisi –ç.n.

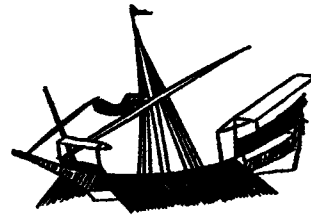
gövdenin kemeresine (en geniş yere) oranı 10,7:1'di. Gemi vasatında omurgadan sadece 2,03 metre yükseklikte küpeştesi olan geminin *apostis*'i, su yüzeyinden ancak bir metre kadar yukarıdaydı; açıktır ki bu gemiler, yelkenle değil de özellikle kürekle kullanılmak üzere ve dalgalarla yol almak için değil de suyu yararak gitmek için tasarlanmıştı. Bu tipteki gemiler, 800 metrik tonun üzerinde DWT kapasitesine sahip o dönemin büyük yuvarlak gemilerinin küçültülmüş hali gibidirler.[139]

Ortaçağ sonlarında Akdeniz'in her yanında değişik tiplerde savaş kadırgaları vardı: Hıristiyan Batı'nın vurucu gücünün temelini oluşturan Ceneviz, Venedik, Papalık, Hospitalierler,* Sicilya Krallığı, Aragon ve Kastilya'ya, sonra da birleşik İspanya'ya ait donanmalar, genel bir ifadeyle, iki tip kadırgadan oluşmaktaydı. Anjou'lu I. Charles'ın kadırgalarının boyutlarında olan hafif kadırga, *galee sottili*, her yerde kullanılmayı sürdürüyordu. Oturağın her iki peykesinde üç kürekçi oturmaya başladığı zaman, yanıltıcı bir biçimde *triremi* diye adlandırılmışlardı. Hafif kadırgalarda zaman zaman her peykede dört, hatta beş kürekçiye yer verilmeye çalışıldıysa da başarılı olunamadı ve peyke başına iki ya da üç kürekçiyle hafif kadırganın tasarımında tepe noktasına ulaşıldığı görüldü.[140] Bunlar *galee alla sensile*, başka bir deyişle en basit kadırgalardı.[141] Bütün önemli savaş donanmalarının temelini oluşturdular; peyke başına daha az sayıda kürekçi bulunan küçük biçimleri, yani *galiotte* ise, 17. yüzyıla kadar, her yerdeki korsanların en sevdikleri tekne oldu.[142] Ancak 16. yüzyılda, büyük ticaret kadırgaları, deniz savaşına uygun biçime sokuldular. Bu arada her küreği bir kürekçinin çektiği *alla sensile* sisteminden bir adım öteye gidildi ve tek küreği birden çok kürekçinin çektiği *scaloccio*'ya geçildi. Bu, hem küreklerin boyutlarını artırmaya, hem de kadırgaları hızlandırmaya olanak sağladı.[143] İnebahtı'da (Lepanto) Venedik ve Kutsal İttifak** donanmasında, savaşta can alıcı görevleri olan altı büyük kadırga (*galeazze*) bulunmaktaydı.[144]

Peki, ortaçağ sonlarında ve 16. yüzyılda Müslümanların savaş kadırgaları ne durumdaydı? Osmanlı kaynaklarında, biraz daha küçük kadırgalar için

* Adını, Kudüs'te 1048 dolaylarında kurulan bir hastaneden (hospital) alan bir dinsel-askeri tarikat –ç.n.

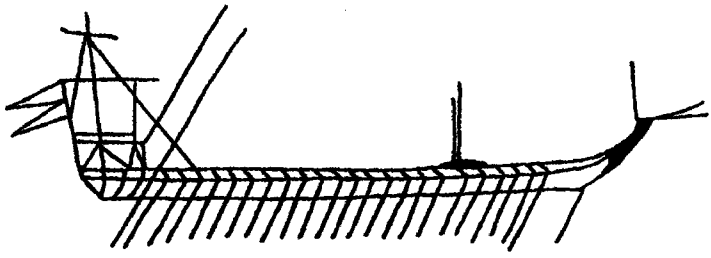
** 1510-1511'de, İtalya Savaşları sırasında, XII. Louis'yi Fransa'nın başından uzaklaştırmak, Papalık'ı güçlendirmek amacıyla Papa II. Julius'un oluşturduğu ittifak –ç.n.



Şekil 24. Malta kuşatmasının tasvirinde bir 16. yüzyıl Osmanlı kadırgası; Luqman'ın *History of Sultan Süleiman*'daki bir elyazmasından.

İtalyanca *galiotta*'nın Türkçeleştirilmiş biçimi *kaliyota* ya da *kalita* kullanılmaktaydı; 14. yüzyılda gazi beyliklerinin, ortaçağ sonlarıyla 16. yüzyılda da Akdeniz'deki Müslüman korsanların en sevdikleri tekne buydu;[145] aynı şekilde *gripar* ya da *eğribar* da...[146] Bizans Yunancasında donanma ve donanmadaki insanlar için kullanılan sözcükten (*κατεργοι*) türetilen *kadırga*, Osmanlıların tipik savaş gemisiydi ve *galea sattile*'nin eşdeğeriydi (Şekil 24).[147] *Mavna* ise büyük kadırganın, yani *galeazza*'nın eşdeğeriydi.[148] Osmanlılar ayrıca, tipik *kadırga*'dan daha büyük, ama *mavna*'dan daha küçük ve daha alçak bordalı sancak gemisine de *baştarde* diyorlardı.[149] Ayrıca özel cephane ve at taşıyan gemileriyle, 16. yüzyılda yelkenli *galleon*'ları (kalyon) da vardı.[150] Ancak 17. yüzyıla kadar, Türk savaş donanmasının temel savaşçı gücünü hafif *kadırga* oluşturdu. Korsanlar, daha küçük ve hızlı olan *kalita*'yı yeğlerlerdi. Ortaçağ sonlarındaki diğer Müslüman güçlerin, Mısır Memluklarının ve çeşitli Magrip hükümdarlarının deniz güçlerini oluşturan gemiler hakkındaysa pek bir şey bilinmemektedir. 14. yüzyılda Granada'daki Nasıriler ve 16. yüzyılda Tunus'un Berberi korsanları *galeote* kullanmışlardır.[151] Elde çok az bilgi olsa da, Hıristiyan Batı'da ve Türkler arasında hâkim olan hafif kadırga ile *galliot*'un, diğer Müslüman güçlerin deniz gücünün de belirleyici gemi tiplerini oluşturmuş olmaları çok büyük bir olasılıktır. 16. yüzyılda, bütün Müslüman deniz güçlerinin elindeki hafif kadırgaların, Hıristiyan Batı'da kullanılanlardan daha küçük, suya daha yakın (alçak bordalı), yelken açtığında daha hızlı, ama kürekle gitmeye kalktığında daha yavaş olmakla tanındıkları anlaşılmaktadır.[152]

Bizanslıların 1261'de başkentlerini Latinlerden geri almalarından sonra, VIII. Mikhael Palaiologos Bizans donanmasını, Ege'de önemli bir



Şekil 25. Ortaçağ sonlarına ait bir duvar çiziminde bir Trabzon [?] kadırgası; Trabzon'da Aya Sofya'dan.

güç olmasını sağlayacak biçimde yeniden oluşturmuştur.[153] Ancak yaptıkları, ondan sonra gelen II. Andronikos zamanında dağılmış, sonra da, 1347-1349 arasında VI. İoannis Kantakuzenos'un bir Bizans donanması oluşturmaya kalkıştığı kısa bir süre dışında, Bizans donanması, Akdeniz'deki rekabette ciddi bir öğe olmaktan uzaklaşmıştır.[154] Artık Türklerin denetimi altına giren eski Bizans topraklarında yaşayan Rumlar ve diğer halklar korsanlık faaliyetlerine devam etmişlerse de, Bizans'ın deniz hâkimiyeti dönemi sona ermiştir. Yine de, son dönem Bizans donanmasında kullanılan ve Bizanslılarla Osmanlı Rum korsanların ellerindeki gemi tipleri konusunda herhangi bir çalışma henüz yapılmamış olsa da, bunların o zamanlarda Batılıların ve Türklerin kullandıkları kadırga ve *galliot*'tan çok farklı olduklarını düşünmek için pek bir neden yoktur. Ortaçağ sonlarına ait, Atina'daki Theseion ile Trabzon'daki Aya Sofya'daki duvar çizimlerindeki kadırgalar, 14. ve 15. yüzyıllarda Osmanlıların ve Batılıların ellerindeki kadırgalarla büyük benzerlik göstermektedirler (Şekil 25).[155] Yinelemek gerekir ki, bu duvar çizimleri Yunan kadırgalarını olduğu kadar Batılı ya da Osmanlı kadırgalarını resmetmek için de yapılmış olabilir. Ancak Trabzon Rum Pontus İmparatorluğu kaynakları, Trabzon donanmasındaki savaş gemilerinden kesinlikle *katerga* ve *gryparia* olarak söz etmektedirler.[156]

Savaş donanmalarının ve korsanların kullandıkları bu hafif kadırgalar ile *galliot*'ların ciddi lojistik sınırlamaları vardı; bordaları alçak olduğundan, deniz sertleştiğinde kolaylıkla su alıp batabiliyorlardı. Marino Sanudo Torsello, deniz ticaretini keserek Mısır'ı güçsüz bırakma projesini tartışırken, şunları yazmıştır: "Tek başına denizyollarının gözetim altında tutulması, sul-

tanın topraklarına denizden çıkılmasını tamamıyla önleyemez. Bunun nedeni şudur: silahlı kadırgalar kışın uzun süre denizde kalamazlar; durgun havalarda bile, kış gecelerinde limanların dışına çıkmaları önerilmez."[157]

Yukarıda da gördüğümüz üzere, Hovedenli Roger, 12. yüzyılda, batma tehlikesinden ötürü, kadırgaların açık denize çıkmaya kalkışmamalarını söylemiştir. Hem Hovedenli Roger'ın öğüdü, hem de Sanudo'nun çözümlemesi, deneyimlere dayanmaktaydı ve doğruydu. Akdeniz'deki deniz savaşlarının tarihi, kötü havalarda denize yakalanan donanmaların nasıl yok olduklarına ilişkin birçok örnek sunmaktadır. Rastgele seçilen dört örnek, durumu kafamızda daha iyi canlandırmaya yardımcı olabilir: 1025'te, Sicilya'ya gitmekte olan bir Tunus donanması fırtınaya yakalanarak yok olmuştur;[158] 1169'da, Dimyat'tan dönmekte olan bir Bizans donanması denize gömülmüştür;[159] Laurialı Roger'ın komutasındaki epey deneyimli Aragon-Sicilya donanması, 1285'te Fransızları Las Hormigas'da yenilgiye uğrattıktan sonra Sicilya'ya dönerken, Sardinya Adası ile Balear Adaları arasında fırtınaya yakalanmış ve ciddi hasar görmüştür;[160] nihayet, 1562'de, Juan de Mendoza'nın Sicilya-İspanyol donanması, Herradura Koyu'nda [İspanya, Almunekar'da] yakalandığı fırtına sonrasında gücünden çok şey kaybetmiştir.[161]

Hafif kadırgaların açık denize dayanıksızlıkları, kaçınılmaz olarak, kıyılara yakın seyretmelerini zorunlu kılmıştır. Üçüncü Haçlı Seferi ve II. Frederick'in donanmalarının izledikleri rotalar bu bakımdan iyi birer örnektir. Bu yolculuklar hâkim rüzgârları arkadan alarak yapıldığı, bu nedenle de yukarıda değinilen coğrafi ve meteorolojik etmenler bu örneklerde önemli olmadıkları halde, donanmalar, Kutsal Topraklar'a gidinceye kadar kıyıları izlemişlerdir. 1191'de, Aslan Yürekli Richard'ın donanması Marsilya'dan Akkâ'ya, Korsika'nın batı kıyıları, Sardinya, Messina, Girit'in güney kıyıları, Rodos, Kıbrıs'ın güney kıyıları ve Sur üzerinden gitmiştir.[162] Philip Augustus, Ceneviz'den denize açılmış, İtalya'nın batı kıyısı, Messina, sonra da Aslan Yürekli Richard'ın yolunu izlemiştir. 1228'de, II. Frederick, donanmasını Brindisi'den Akkâ'ya, Korfu, Kefalonya, Girit, Rodos ve Limasol üzerinden götürmüştür.[163] Kadırgaların izlediği rotalar neredeyse değişmez bir biçimde kıyıları takip ettiğinden ve dolaylı olduğundan, korsanların ti-

caret gemilerine saldırıp ele geçirmeyi umdukları, ana rotalar üzerindeki stratejik bölgelere ya da savaş donanmalarının düşmanla temas edebilecekleri noktalara ulaşabilmeleri için üslerinden ayrılıp gidecekleri mesafe de büyük ölçüde uzamaktaydı.[164] Vuruş menziline ilişkin bu kaçınılmaz sorunları, sert deniz koşullarına dayanma ve hedefe en kısa rotadan ulaşma konularındaki yetersizlikleri daha da artırıyordu; rotaları üzerinde ikmal yapabilecekleri, su alabilecekleri yerlerin olması gerektiğini de unutmamak gerek tabii.

Kadırgaların vuruş menzillerini tahmin etmek, göz önüne alınması gereken neredeyse sayısız değişkenden kaynaklanan zorluklardan ötürü kolay değildir. Bununla birlikte, en önemli değişkenler, hız, erzak, özellikle de su depolama kapasitesidir.

Kadırgaların kürekle, 20 dakika civarındaki kısa süreli deparlarda, oldukça büyük bir hıza, belki yedi ila on *knot*'a ulaşabildiklerine kuşku yoktur.[165] Ama ortalama seyir hızı, kürekle yol alırken, değişen hava koşulları da dikkate alınmak kaydıyla, gündüz ortalama üç *knot* dolaylarında olmaktadır.[166] 24 saatlik bir sürenin tamamı dikkate alınarak hesaplandığında ise, kürekle yol almak bir buçuk *knot*'u pek geçemez.

Kadırgalar, mümkün olduğunda kürekçilerin dinlenmesini sağlamak üzere yelken açarlar, aynen yelkenli gemi kaptanlarının yaptığı gibi kadırga kaptanları da, elverişli hâkim rüzgârları arkadan alarak yelkenle yol almaya çalışırlardı. Kadırgalar, rüzgârı kıçtan alarak yelken açıldığında, üç *knot*'un üzerine çıkabilir, rüzgâr elverişli olduğu sürece de hızlarını muhafaza edebilirlerdi. Ama rüzgârı kemere hattından ya da pruvadan aldıklarında, bunu yapabilecekleri kuşkuludur. Ayrıca kadırgalar, öncelikle kürekle yol almak üzere tasarlandıklarından, yelkeni iyi kullanamazlar. Anjou'lu I. Charles'ın kadırgalarının rekonstrüksiyonuna bakıldığında (Şekil 23) neden böyle olduğu hemen görülebilir. Alçak bordaları ve gövdenin çıkıntısı olan *apostis* nedeniyle, yelkenle seyrederken, dalgalar *apostis*'in üzerinden aşmadan sadece az bir açıyla yalpaya yatabilirler. Ölçülemeyen ve bilinmeyen nicelikler güvenilir bir sonuca ulaşmayı zorlaştırsa da, bu kadırgaların gemi vasatında en çok kaç derece yalpaya yatabildiklerini hesaplamaya kalkıştım: 10°-15° arasının iyi bir tahmin olduğunu düşünüyorum. *Apostis* su

altında kaldığında, kadırga tehlikeli biçimde idare edilemez bir hal alıyor olmalıydı. 1346'da Niccolò da Poggibonsi, 1458'de de Gabriele Capodilista, elverişsiz rüzgâra yakalanan kadırgalarının yalpalamasındaki tehlikeye değinirler.[167] Aslında ikisi de "kara insanı" idi ve gemi birkaç derece bile yana yattığında dehşete kapılmış olmalıydılar. Öte yandan, ikisi de, hafif kadırgadan çok, daha iyi yelkenle gitme yeteneği olan Venedik kadırgalarında yolculuk yapmaktaydılar. Hafif kadırgaların, güvenli bir yalpa açısını muhafaza etmek ve dolayısıyla devrilmeyi önlemek için, sürekli yelkenleri boşaltmaları gerekiyordu. Bu da, orsasına seyrederken ve hatta rüzgârı kemere hattından alırken bile rota tutmada zorlanmaları anlamına gelebiliyordu. İskotaları serbest bırakarak ya da yelkenleri en etkin durumdan biraz çıkartarak yelkenin boşaltılması, kadırganın hem hızını düşürecek, hem de rotadan daha fazla sapmasına neden olacaktır. Kadırgaların dalgalarla yol almak için değil, suyu yararak gitmek üzere tasarlandığı da akılda tutulduğunda, herhangi bir ters rüzgârda, rüzgârın önüne düşmeye, küreklere sarılmaya ya da çok az yol almaya razı olmaya zorlanıyorlardı. Bu durumda onlar için en güvenli yol, karada bir sığınaklı bir koy bulmak ve mümkünse demir atmaktı. Bragadin, Bizans döneminde *dromon*'ların sadece rüzgârı kıçtan aldıklarında yelken açtıkları kanısındadır. Belki de biraz kötümser olarak, 1400'lere gelinceye kadar gemicilerin rüzgâra karşı yelken açmayı öğrenmediklerini ileri sürmektedir.[168] Durum kayıtsız şartsız böyleydi diye bir şey ileri sürülemez elbette, ama genel anlamda bu düşünce doğrudur. Luca di Maso degli Albizzi'nin seyir defterinden, 15. yüzyılda Floransa'nın büyük kadırgalarının bile rüzgârı pruvadan alarak seyretmede ciddi sorunlarla karşılaştıklarını öğreniyoruz. 1429-1430 yıllarında Flandre ve İngiltere'ye yaptığı yolculukta, kadırgası sürekli kıyıya yanaşmak ve limanlarda oyalanmak zorunda kalmış ya da ters rüzgârlara yakalanarak geriye sürüklenmiştir.[169] Daha önce gördüğümüz gibi, aynı zaman diliminde Felix Fabri ve Pietro Casola da benzer deneyimleri yaşamışlardır.[170] 16. yüzyıldaki kadırga yolculuklarında da böyle olmuştur. Elverişli koşullarda, kadırgaların hızı saatte 12, 13 Venedik miline (yaklaşık 8,5 *knot*) çıkabilse de, ters rüzgârlardan ötürü hızın ortalama iki, üç *knot*'a kadar düştüğünü, Fasano-Guarini'nin 16. yüzyıldaki deneyimlerinden öğreniyoruz.[171] Böyle bir

tahmin, ortaçağın tamamı için olduğu kadar 16. yüzyıl için de gerçekçidir. Tasarımlarından kaynaklanan sorunlardan ötürü, her koşulda hızları, kürekle de yapabildikleri iki, üç *knot*'tan çok değildi.[172]

Kadırgalardan oluşan donanmaların yolculukları sırasında tuttukları kayıtlardan günümüze kalabilenlerde, bu tahminleri destekleyecek bilgiler bulunmaktadır; bütün örneklerde, koşullara bağlı olarak, hem kürek, hem de yelken kullanılmıştır. Casson'un, antikçağ ve erken Bizans kaynaklarına dayanarak hesapladığı donanma yolculuklarının süreleri göstermektedir ki, hava koşullarından ötürü büyük değişiklikler olsa da, genelde ortalama hız iki, üç *knot*'tu.[173] Eickhoff, ortaçağ başlarında Arap savaş donanmalarının hızının yaklaşık dört, Bizans donanmasındaki *dromon*'ların da yaklaşık beş *knot* olduğunu tahmin etmiştir.[174] Ancak, Arap donanmalarının hızına ilişkin kimi kanıtlara değinse de, Bizans gemilerine ilişkin tahminlerini dayandırabileceği herhangi bir kanıt göstermemektedir. Tahminleri muhtemelen çok yüksektir. Belisarius'un hem kürek, hem de yelkenle giden donanması, MS 533'te Konstantinopolis'ten Vandal Afrika'ya* yaptığı 1250 millik deniz yolculuğunda ortalama 1,35 *knot* hız yapmıştır.[175] Courtois, el-Bekri'nin** "Kuzey Afrika'nın Tasviri" adlı eserine dayanarak, kürekli mi, yelkenli mi olduğu belirtilmeden, 11. yüzyıldaki Magrip gemileri için ortalama hızın iki *knot* dolayında olduğunu hesaplamıştır.[176] 1191'de, Aslan Yürekli Richard'ın donanması, Messina'dan Limasol'a, Girit ve Rodos üzerinden yaptığı, otuz günü denizde geçen, 1075 millik yolculukta yaklaşık 1,36 *knot* hız yapmıştır.[177] Philip Augustus'un, Messina'dan Akkâ'ya, 22 gününü denizde geçirdiği 1325 millik yolculuktaki ortalama hızı yaklaşık 2,3 *knot* olmuştur.[178] II. Frederick'in, hepsi kadırgalardan oluşan donanması, 28 Haziran 1228'de Brindisi'den ayrılmış, 1075 mil yaptıktan sonra 21 Temmuz'da Limasol'a gelmiştir; ortalama 1,70 *knot* hız yapmıştır.[179] 1285'te, Lauriali Roger'ın başında bulunduğu muhteşem Katalan-Sicilya donanmasının, Messina'dan Barselona'ya, Tunus, Sardinya ve İbiza Adası üzerinden, 30 günde 1120 mil yaparak gittiğinde ortalama hızı 1,4 *knot*'tu.[180] 1571'de Avusturyalı Don Jo-

* 4. ve 5. yüzyıllarda Kuzey Afrika'yı eline geçiren Vandal Krallığı'nın egemenliğindeki yerler kastediliyor –ç.n.

** Ebu Ubeyd Abdullah b. Abdülaziz; Müslüman Batı'nın iki büyük coğrafyacısından biridir –ç.n.

han, İspanyol donanmasını Barselona'dan Messina'ya, İnebahtı Savaşı'na 35 günde getirmiştir.[181] 1351'de, Venedik'le savaş haberini getiren, Simone Leccavello'nun komutasındaki bir Ceneviz kadırgasının, Ceneviz'den Sakız Adası'na gitmesi, yani 1550 millik bir yolculuk yapması 35 gün almıştır. Yolda bir Venedik gemisi ele geçirildiğinden ve kadırga yedeğine aldığı gemiyi geri götürdüğünden, üç gün yitirilmiş, ortalama hız 1,85 *knot* dolayında olmuştur. Sonra, aynı kadırga, Skyllaion Burnu'ndan [İtalya] Sakız Adası'na, 200 millik yolu, ortalama 6,25 *knot*'la 28 saatte yapmıştır. Koşullar elverişli olduğunda, mecbur kalındığında ve gidilecek yer çok uzak olmadığında, kadırga bu düzeyde bir hız yapabilecek yetenekteydi; ancak gidilecek yol uzadıkça, ortalama hız da tamamen değişiyordu.[182] 1557'de, Cafer Reis'in komutasındaki Berberi korsanların bir filosu, Cezayir'den Korfu'ya 22 günde gitmiştir; iki *knot*'un altında olan ortalama hızı, Cristoforo da Canal tarafından olağanüstü bir hız olarak nitelendirilmiştir.[183] 1552'de, Salerno prensinin komutasındaki bir donanma, Marsilya'dan Korfu'ya, karaya sokulmadan iki haftada gitmiştir; bu, yaklaşık üç *knot*'luk bir ortalama hız demektir. 1557'de de bir Cezayir *fusta*'sı, Cezayir'den Aya Mavra'ya [Santa Maura/Levkas, Lefkas; Yunanistan'da] yaklaşık 2,5 *knot*'luk bir ortalamayla 18 günde gitmiştir.[184] Bu iki yolculuk da olağanüstü hızlı olarak nitelendirilmiştir. 1571 kışında, Marc Antonia Querini, Kandiye'den Magosa'ya yardım götürürken, 550 millik yolu, hâkim rüzgârların önünde, 2,60 *knot* ortalama hızla sekiz günde yapmıştır.[185]

Örnekler çoğaltılabilir, ama gereksiz olacaktır; rakamlar yeterince tutarlıdır. Kürekle giden kadırgalar, kürekçilerin canı pahasına, 20 dakika kadar kısa bir süre içinde yedi ila on *knot* hıza çıkabilirlerdi. Gün boyunca da iki, üç *knot* dolayında bir hızı muhafaza edebiliyorlardı, ama gece kürekçilerin dinlenmesi gerekirdi. Kürekçileri iki vardiya olarak çalıştırmakla 24 saat kesintisiz yol alınabilirdi, ama hız da bir buçuk *knot*'a düşerdi.[186] Elverişli koşullarda yelken kullanıldığında, altı ile on *knot* arasında değişen bir hıza ulaşılabilirdi; ama yelkenin, kadırgaların uzak mesafelere, iki *knot*'un üzerinde bir hızla ve 24 saat kesintisiz yol alarak gidebildiklerini sağladığına ilişkin herhangi bir kanıt bulunmamaktadır. Elverişli rüzgârı arkadan alarak yapılan yolculuklarda ulaşılan hız, elbette ki rüzgâra karşı yapılan-

dan çok daha yüksekti; ama donanma, çıktığı limana geri dönmek durumunda olduğundan, gidiş-geliş yolculuklarda –ki, bu kitabın ilgi alanı daha çok budur– ortalama iki *knot* hız anlamlı gelmektedir. Hız, kadırgaların vuruş menzilini belirleyen iki önemli değişkenden biri olduğundan, aşağıdaki tartışma açısından bu nokta çok önemlidir.

Diğer önemli değişken, kadırgaların cephane, malzeme, yiyecek, en önemlisi de içecek su depolama kapasiteleriydi. Marino Sanudo Torsello'nun söylediği gibi: "[Kadırgalar] yaz günlerinde, içecek su almak için sık sık karaya çıkmadan günlerce denizde kalamazlar."[187] Sanudo, özellikle su bulma konusunda becerileri olan Venediklilerin, oluşturulacağını düşündüğü Haçlı donanmasına alınmalarını salık verir.[188] Kadırgalarının su gereksinmelerinin nasıl karşılanacağı, donanma komutanlarını sürekli uğraştıran bir konuydu. 533'te, Belisarius, İon Denizi'ni geçip Sicilya'ya gidebilmek için Zante'den alabileceği kadar su almış, gene de donanmanın yeniden hazırlanması ve ikmal yapabilmesi için Modon'da üç hafta geçirmek zorunda kalmıştır. Zante'den Sicilya'ya geçiş on altı gün almış ve yaz ortasının sıcağı donanmadaki suyu çabucak tüketmiştir.[189] 1123'te, Kutsal Topraklar'a yönelik bir Venedik seferi, çok sayıda at taşımakta olması muhtemelen sorunun boyutlarını büyütmüş olsa da, yol boyunca sık sık su almak için durmak zorunda kalmıştır.[190] Üç yıl sonra, Kudüs Krallığı'nın kıyılarına saldırmak üzere İskenderiye'den denize açılan yeni bir Fatımi donanmasının suyu Beyrut açıklarında tükenmiş, kıyıya çıkmak zorunda kalmış ve ciddi biçimde hırpalanmıştır.[191] Meloria Savaşı sırasında, Porto Pisano'da Pisa donanmasını kuşatan bir Ceneviz filosu, denize açılalı bir hafta bile olmadığı halde, su almak için kuşatmayı kaldırmak zorunda kalmıştır.[192] Malta kuşatması sırasında da, Osmanlı donanmasının Marsasirocco Koyu'na [Malta Adası, şimdi Marsaxlokk] gelmesinin üstünden iki hafta bile geçmeden, orada az su olduğundan, su almaya gönderilmiştir.[193]

Guilmartin, Akdeniz'in uzun ve sıcak yaz günlerinde çalışan mürettebatın günlük su gereksinmesinin, kişi başına iki *quart* ya da yarım galon olduğunu tahmin etmiştir [1 *galon* = 4 *quart* = 3,7853 litre]. Akla yakın bir tahmindir bu; hatta mürettebatın sadece hayatta kalması değil, fiziksel durumunun da iyi olması gerektiği düşünüldüğünde, belki biraz tutucu ol-

duğu bile söylenebilir. Hiçbir şey, insanın çok çalışma yeteneğini su kaybı kadar hızla azaltamaz. 16. yüzyılda kürekçi olarak köleler ve mahkûmlar kullanılmaya başlanıncaya kadar, yani bütün ortaçağ boyunca, Batı'da kürekçiler hep gönüllülerden oluşuyordu; bu nedenle de yeterli su olması konusunda ısrarlıydılar. Müslüman dünyasında kürekçiler genellikle alt sınıftan askerler, Bizans'ta da, Bizans hâkimiyetindeki denize kıyısı olan bölgelerde yaşayan ve yasal yükümlülüklere sahip tebaadan olduğundan, kuşkusuz, su bulunması konusundaki ısrarları Katolik Batı'dan daha azdı.[194] Mürettebatı 144 kürekçi ve 30-40 kadar da savaşçı, gemici ve zabitten oluşan tipik bir 16. yüzyıl hafif kadırgasının su gereksinimi, günde 90 galon kadardı. Yirmi günlük bir yolculuk için gerekli su miktarı 1800 galondu; başka bir deyişle, yüz adet 18 galonluk varil...[195] Ortaçağda, 14. yüzyıla kadar, kadırgalarda, her oturakta iki kürekçi oturduğundan, su gereksinimi biraz daha az olabilir; ancak bu dönemdeki kadırgaların da küçük olduklarını unutmamak gerekir.[196] Ortaçağ başlarında, Haçlı Seferleri öncesindeki Müslüman ve Bizans kadırgaları, bazı Bizans *dromon*'ları ve Müslüman *şini*'si ortaçağ sonlarındaki kadırgaların büyüklüğünde olsa da, genel olarak daha küçüklerdi.

Marino Sanudo Torsello'nun, 14. yüzyılın başlarında, oluşturulacağını düşündüğü Haçlı filosunda yer alacak kadırgaların, 1275'te Anjou'lu Charles'ın kadırgalarıyla yaklaşık aynı boyutlarda olduğuna değinmek gerekir. Toplam uzunlukları 40,72 metre olacaktı; Anjou'lu Charles'ınkilerin uzunluğuysa 39,30 metreydi.[197] Ancak öngördüğü mürettebat sayısı, 120'si kürekçi olmak üzere 250 kişiydi.[198] Belki de, *arbalet* kullanan okçu, gemici ve zabitin oluşturduğu kalabalığın, kürekçiler kadar su gereksinimi olmuyordu. Yine de, bütün mürettebatın su gereksiniminin, Guilmartin'in tahmin ettiğinden çok fazla olacağına kuşku yoktur. 16. yüzyıl kadırgalarının sahip olduğundan daha fazla su depolama kapasitesine sahip olmadıkça –ki bu tamamen olanaksız görünmektedir– denizde kalabilme süreleri de 16. yüzyıl kadırgalarından çok daha kısa olmalıydı.

Guilmartin'in tahmini kuramsaldır ve varsayımlara dayanmaktadır. Ama bölük pörçük ve yorumlaması zor olsa da, 14. ve 15. yüzyıla ilişkin veriler, Guilmartin'in tahmininin gerçek durumdan çok da uzak olmadığını

ve o dönemde kadırgaların depoladıkları suyun yaklaşık 800 ile 1500 galon arasında olduğunu göstermektedir. 1452 ve 1462 yıllarına ilişkin iki Barselona kadırgasının demirbaş defterinde, sırasıyla 40 ve 72 varil kayıtlıdır.[199] Ceneviz'in 1330 tarihli *Liber Gazarie*'si, "Rum" ve Suriye kadırgalarının, toplam kapasiteleri on iki *metretes* ya da *mezarole* olan bir ya da iki *vegetes* ya da *butes* su taşıyabildiklerini belirtmektedir.[200] Cenovalı Simone Leccavello'nun kadırgasının 1351'deki bir demirbaş defterinde 54 su varili kayıtlıdır.[201] Gene Cenovalı Georgio Ritto'nun kadırgasının 1402'deki demirbaş defterinde de 70 varil ve bir *veges* gözükmektedir.[202] Yine Ceneviz'den başka iki örnekte, Leonardo de Oddone'nin 1400 ve Bicolao de Monelia'nın 1402 tarihli demirbaş defterlerinde de, sırasıyla, 72 ve 48 varil yer almaktadır.[203] 1377 tarihli bir Venedik metninde, İskenderiye'ye gidecek kadırga kafilesi için yapılan bir ihalede kadırga başına 12 *botti*'den söz edilmektedir.[204] Nihayet, 1476'da Savona'da bir donanma donatılmasına ilişkin az rastlanır türden bir metinde, Savona tersanesinde yapımı tamamlanmakta olan on kadırga için 998 su variline değinilmektedir.[205]

Venedik *botte*'si 648 litreye (142,624 galon) eşdeğerdi.[206] Bu, Venedik'ten İskenderiye'ye giden kadırgaların 1722 galon kadar içecek su taşımaları anlamına geliyordu. Bunlar büyük kadırgalardı; mürettebatın ve yolcuların sayısı, Guilmartin'in hesaplamasının dayandığı 174'ün üzerindeydi. Ama 250-300 kişi bile söz konusu olsa, depoladıkları su en az iki hafta yetecek düzeydeydi. Ceneviz *mezarola*'sı ise 148,86 litre (32,675 galon) eşdeğerindeydi.[207] Bu nedenle de, *Liber Gazarie*'ya göre, 1330 yılı dolaylarında, Ceneviz'den "Rum"a ve Suriye'ye giden kadırgalar sadece 392 galon içecek su taşımaktaydı. Bunlar hafif kadırgalar olsalar da, bu miktar çok azdır. Büyük olasılıkla, *Liber Gazarie* sadece taşınabilecek minimum ya da zorunlu miktardaki içecek suya değinmektedir. Ya da muhtemelen, yolcular ve mürettebatın kendi içme sularını kendilerinin getirmesi bekleniyordu. Değişik Ceneviz kadırgalarının demirbaş defterleri, bu miktarın çok üstünde su taşındığını göstermektedir. Bir varil *(barrilium)*, yarım *mezarola* ya da 74,23 litre (16,337 galon) su alıyordu, bu da, Simone Leccavello'nun kadırgasının 822, Georgio Ritto'nunkinin 1535, Leonardo de Oddone'ninkinin 1176, Nicolao de Monelia'nınkinin de 784 galon taşıdığı anlamına gelmektedir. Sa-

vona uzun zamandır Ceneviz toprağıydı ve iki kentin deniz ekonomisi birbiriyle bütünleşmişti. Savona varilinin Ceneviz variliyle eşdeğerde olduğu varsayılabilir ki, bu da, 1476'da, on Savona kadırgasının her birinin yaklaşık 99,8 varil ya da 1630 galon taşıdığı anlamına gelir. Bunlar, Ceneviz ve Venedik kadırgalarının tersine, savaş kadırgalarıydılar, bu nedenle de onlara ilişkin veriler muhtemelen gerçeğe daha yakındır. Gerek duyulduğunda en çok suyu taşıyabilecek şekilde tasarlandıkları varsayılabilir. Aynı şekilde, Barselona'nın 1452 ve 1462 tarihli kadırgaları da korsan kadırgalarıydı. Barselona varili Ceneviz variline aşağı yukarı eşitse de (gerçek kapasitesini belirlemem mümkün değil),[208] bu iki kadırganın, sırasıyla, yaklaşık 653 ve 1176 galon içecek su taşıdıkları söylenebilir.

Gemiye yüklenecek su miktarının, kadırganın büyüklüğüne, gemide kaç kişi bulunduğuna, yapılacak yolculuğun niteliğine göre farklılık göstereceği açıktır. Savaş ve korsan kadırgalarının, ticari kadırgalara göre daha uzun süre yetecek su almış olmaları beklenir; gerçi yük ve yolcu almak için yer açmaya gereksinmeleri yoktu, ama su almak istediklerinde, her yerde hoş karşılandıkları da söylenemez. Ancak madalyonun öbür yüzünde de, neredeyse tamamının, büyük kadırgalara göre çok daha az depolama kapasitesi olan hafif kadırgalar ya da *galliot*'lar olduğunu da unutmamak gerekir. Ayrıca hem savaş malzemesi depolamaları gerekmekteydi, hem de bir savaş durumu için güverteleri boş olmalıydı. Ticari kadırgalar ise güvertelerine, hatta *corsia*'larına [bölmeler arasındaki bağlantı yolları] yük koymaktaydılar; hiçbir korsan ya da savaş kadırgası bunu göze alamazdı. Öte yandan, ticari kadırgalarla karşılaştırıldıklarında, ağırlıklarına göre çok fazla mürettebatları vardı ya da gerek duyulduğunda mürettebatı artırabilmeliydiler. Bu nedenle, 14. ve 15. yüzyıllara ilişkin verileri yorumlarken değişik şartları göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Yine de, bu verilere dayanarak söz konusu dönemde kadırgaların taşıdıkları su miktarının, 16. yüzyıl için Guilmartin'in hesapladığından dikkate değer derecede fazla olduğunu söyleyemeyiz.

16. yüzyıla ilişkin Batılı kaynaklardaki kanıtlar, Barbaros Hayreddin'in 1539'da Herceg Novi (Castelnuova) seferine ilişkin çarpıcı Osmanlı anlatılarıyla tamamlanabilir. Kâtip Çelebi'ye göre, Barbaros'un bu seferde-

ki gemi sayısı 150'ydi.[209] Seferle ilgili anlatılar, 58 *baştarde*, 82 *kadırga*, 11 *kalite* (*galliot*) ve dört topçu gemisinden oluşan 155 gemi olduğunu gösteriyor.[210] Barbaros, bu sefer için 25.428 varil su almıştır; gemi başına ortalama 164 varil düşmektedir.[211] Kuşkusuz, büyük *baştarde*'lere, küçük kadırgalara ve daha da küçük *kalite*'lere göre daha fazla varil yüklenebiliyordu. Kadırga başına 140 varil düştüğünü varsaymak muhtemelen pek yanlış olmayacaktır. Osmanlı donanmasında kullanılan varilin hacmi konusunda veri edinemedim; ama sözcük, Venedik *baril*'inden gelmektedir,[212] hacminin de kabaca aynı, yani yaklaşık 64,387 litre olduğu varsayılabilir.[213] Bir kadırganın su gereksinimi de kabaca 9000 litre ya da 2000 galon dolayında olmalıdır. Bu veriler, kendi ikmal noktalarından oldukça uzaklarda harekâta kalkışan bir geminin taşıyabileceği en çok su miktarını göstermektedir; Guilmartin'in hesaplamaları dikkate alındığında, bu miktar yaklaşık üç haftalık harekâta yetecek düzeydeydi.

Anadolu'nun 13. ve 14. yüzyıllarda Türkler tarafından ele geçirilmesi, gerek gemi, gerekse su taşıyacak varillerin yapımında kullanılabilecek zengin kereste kaynaklarına ulaşmalarına olanak sağlamıştır. Peki, Müslüman dünyanın geri kalan bölümünde durum nasıldı? Genellikle kabul edilen, ortaçağ boyunca Müslüman dünyanın kereste sıkıntısı çektiği, bunun da deniz gücü üzerinde ciddi sonuçları olduğudur.[214] Antik dönemde, su dahil her türlü sıvının taşınmasında "amfora" kullanılıyordu. Batı'da, ortaçağ başlarında, amforanın yerini varil aldı; peki, Bizans'ta ve Müslüman Yakındoğu'yla Kuzey Afrika'da da böyle mi oldu? Yassıada'da bulunan 7. yüzyıla ait Bizans gemisi, su taşımada küre şeklinde amfora kullanıyordu; büyük olasılıkla Serçe Limanı'nda bulunan 11. yüzyıla ait Müslüman gemisi de...[215] Kızıldeniz'de bulunan 10. yüzyıl sonrasının Naamah-South gemisiyle 18. yüzyıla ait Şarm eş-Şeyh gemisinin de aynısını kullanmış olmaları hiç de şaşırtıcı değildir.[216] Akdeniz'de, Türklere ait olmayan Müslüman gemilerinin de ortaçağ boyunca ve 16. yüzyılda amfora kullanıyor olmaları, bana olası gözükmektedir. Kereste sıkıntısı çeken Mısır ile Kuzey Afrika'da ahşap varillerin kullanılmış olması hayli uzak bir olasılıktır. Geriye kalan tek seçenek, muhtemelen deriden yapılmış kaplardır. Goitein gerçekten de, 10. ve 11, yüzyıllardaki Müslüman deniz taşımacılığında, Mısır'da

amforanın yerini derinin aldığını ileri sürmektedir. Yağ, şarap, sirke, bal ve cıva gibi sıvı maddeler ile çivit ve sabun gibi katı maddelerin taşınmasında hem derinin, hem de toprak kapların kullanıldığına kanıt olarak da Kahire'deki Geniza arşivindeki belgeleri göstermektedir.[217] Ancak bu kanıtların hiçbiri gemilerin su gereksinimiyle ilişkili değildir; ayrıca, bu tür ürünlerin taşınmasında derinin kullanılıyor olmasına dayanarak, suyun taşınmasında da derinin kullanıldığını ileri sürmek arkeolojik kanıtlara da ters düşmektedir. Haçlı Seferleri dönemine ilişkin bir olay, 12. yüzyıldaki Mısır kadırgalarında olasılıkla amfora kullanıldığına işaret eder. 1126'da, bir Fatımi donanmasının Beyrut açıklarında suyu tükenip de kıyıya yanaştığında, Katolik kronik yazarı Chartreslı Fulcher'ın düştüğü kayıt, Mısırlıların kıyıya çıkarak dereden varil ya da derileri değil, "kovalar"ı (*situle*) suyla doldurdukları yolundadır.[218] Chartreslı Fulcher, gerek varil, gerekse derinin su taşımada kullanıldığını çok iyi bilecek durumdaydı. Birinci Haçlı Seferi öncesinde Fransa'da büyümüştü, orada varil kullanmış olmalıydı; 1099'daki fethinden itibaren de Kudüs Krallığı'nda yaşamıştı; Arapların kervanlarda suyu deri içinde taşıdıklarına tanık olmuş olmalıydı. *Situla* sözcüğünü bilerek kullanmış olması, Mısır kadırgalarındaki su kaplarının kolaylıkla taşınamadığını ve varil ya da keçi, koyun, sığır derisinden yapılan kaplarda olduğu gibi akarsudan doğrudan doldurulamadığını akla getirmektedir. Mısırlılar kıyıya kovalarla çıkmışlar, onları doldurarak gemiye taşımışlar ve kullandıkları her neyse ona dökmüşlerdir. Bu da akla amforayı getirmektedir; hem ağır, hem de kolaylıkla kırılabilir olduğundan, akarsu ağzına yanaşmış gemilerden indirilmesi ve tekrar yüklenmesi zor oluyordu. Elbette, gemide kullanılan kaplar da deve derisi gibi geniş derilerden yapılmışsa –ki bu olasıdır–, su doldurulduğunda gemiye geri taşınamayacak kadar ağırlaşacaktır; bu nedenle de su taşımak için kova kullanılmış olabilir.

Amforalar hem biçim olarak varilden çok daha küresel olduğundan, hem de kırılabilirliklerinden ötürü, aralarına tahtalar konularak ve başları yukarı gelecek şekilde istiflenmek zorundaydılar; dolayısıyla, amfora kullanan gemiler, varil kullanıldığında taşıyabileceklerinden çok daha az miktarda su depolayabiliyordu. Amforada taşınan sıvı yükle varilde taşınan arasında yüzde 30 gibi yüksek bir fark olduğu tahmin edilmektedir.[219] 14. yüz-

yılda Türkler sahneye çıkıncaya kadar, büyük bir olasılıkla Müslüman kadırgaların menzillerinin Hıristiyan Batı gemilerinin gerisinde kalması, muhtemelen bu etmenden kaynaklanmaktaydı; ama ne kadar geri kaldıklarını sayısal olarak ifade etmek de mümkün değildir.

Amforanın yerini varilin alması konusunda Bizans kaynaklarında bir kanıt bulabilmiş değilim. Gördüğümüz üzere, 7. yüzyıl Yassıada gemisi su taşımada amfora kullanıyordu. Goitein, "bir Bizans varilinin yarısı" kadar su alan, bir Müslüman geminin kullandığı kovalardan söz eden, Kahire Geniza'da bulduğu bir mektuba gönderme yapar; ama tarihini belirtmemiştir.[220] Görünen o ki, 11. ya da en geç 12. yüzyılda Bizanslılar, su taşıma da dahil olmak üzere, çeşitli amaçlarla varil kullanıyorlardı. Profesör Christides yakınlarda yazdığı bir mektupta, Yunan gemilerinin, şarap taşımada kullanılandan farklı, tabanı düz (*πματεῖς πυθμένες*) olan özel bir amforayı su taşımada 19. yüzyılda kullandıkları konusunda bana bilgi vermiştir. Sorunun daha çok araştırma gerektirdiği ve bu aşamada yanıtsız olduğu ortadadır.

Ayrıca, ortaçağda gerek Katolik Batı'da, gerekse Bizans ve Müslüman dünyalarında, antik dönemdeki bazı çok büyük gemilerde kullanıldığı görülen 20.000 galon büyüklüğünde, çok kullanışlı su tanklarının herhangi bir gemide kullanıldığına ilişkin de bir kanıt bilmiyorum.[221]

Guilmartin'in tahmini, 16. yüzyılda tipik bir Batı hafif kadırgasının taşıyabileceği su miktarının, iki haftadan çok dayanmayacağıdır.[222] Rodger'in, bütün ortaçağ ve erken modern dönemdeki kadırgalar için tahminiyse 20 gündür.[223] İncelediğim bütün kanıtları göz önüne aldığımda, eğilimim, yüksek rakam yerine düşük olanın yeğlenmesi doğrultusundadır. Yukarıda da değinildiği üzere, 15. yüzyılın büyük kadırgaları, yük taşıma kapasitelerini artırabilmek için taşıyabilecekleri miktardan daha az su aldıklarından, suyun ne kadar süre yeterli olacağı konusunda Luca di Maso degli Albizzi'nin verileri çok kesin olmasalar da yine de kullanılabilecek durumdadır; veriler bölük pörçük olsa da tutarlıdır. Kadırgaları 10 Ekim 1429'da Villa Gioiosa'dan su yüklemişti; 18'inde Malaga'ya ulaşmayı başarabilmişlerse de, 16'sına gelindiğinde Almeira açıklarında suları neredeyse tükenmiştir. Ayın 23'ünde, Cadiz'in doğusunda, Cape Condo'da gene su-

suz kalmışlardır. Geri dönüşte, 23 Şubat 1430'da Southampton'dan ayrılmışlar, anlaşılan herhangi bir limana uğramadan 2 Mart'a kadar denizde seyretmişlerdir; ancak ters rüzgârlardan ötürü Cape St. Vincent'i dönememişler ve su almak ve ikmal yapmak için Lizbon'a geri dönmüşlerdir. Alabilecekleri maksimum miktarda suyu ("*essendo l'aqua piene*") yükleyerek 10 Mart'ta Silves'ten çıkmışlar, 16'sında Cartagena açıklarında gene susuz kalmışlar, ama 17'sinde Sciabbia'ya ulaşabilmişlerdir. Bu kadırgalar, su ikmali yapmadan denizde en uzun sekiz, dokuz gün kalabiliyorlardı.[224] Neredeyse tamı tamına karşılaştırılabilir bilgileri, 1480'de bir Venedik hacı gemisiyle Yafa'ya giden Pietro Casola ile adı bilinmeyen bir Fransız hacı da vermektedir.[225] Uzak yerlere sefere çıkan savaş ve korsan gemilerinin tersine, bu tip ticaret ve yolcu gemilerinin, alabilecekleri maksimum miktardan daha az su aldıklarını bu noktada tekrarlamak gerekir; ama yine de, bu veriler bir yandan Guilmartin ile Rodgers'in tahminlerini, öte yandan da, yukarıda değinilen, savaş donanmalarındaki suyun ne kadar süre dayanacağına ilişkin kanıtları desteklemektedir:[226] Normal bir hafif kadırganın ya da *galliot*'un suyu, en çok iki ila üç hafta yetmekteydi.

Suyun sınırlı bir süre yeterli olmasının bir başka açıklaması da, Akdeniz güneşinin altında bozulma ya da kokuşmasıyla ilgili olabilir. 533'ün yazında, Belisarius'un Zante'den Sicilya'ya geçtiği on altı günlük yolculukta, donanmanın suyu yosunlanmış ya da "bozulmuş"tur (*διαφθαρῆναι*). Sadece Belisarius'un karısının cam bir kavanoza koyarak gemi ambarındaki kuma gömdüğü su etkilenmemiştir (*ἀπαθές*).[227] Ancak bu, suyun tükenmesinden değil de bozulmasından bahseden bildiğim tek örnektir. Bilinen birçok açık deniz yolculuğu, kara yüzü görmeden geçen on altı günden çok daha uzun sürmüştü; örneğin, İbni Cübeyr'inki... Ama kaynaklarda, suyun kokuşmasına ilişkin herhangi bir gönderme bulunmamaktadır. Yine de, yazın Akdeniz sıcağında, kokuşma sorunundan ötürü, gemi kaptanlarının sınırlı süre için su alıyor olmaları da en azından bir olasılıktır. 1216'dan 1228'e kadar Akkâ piskoposu olan Jacques de Vitry, görevi devralmak üzere Ceneviz'den Akkâ'ya yaptığı yolculuğu anlattığı bir mektubunda şöyle demektedir: Cenevizler "... kışın açık denizi geçmede kullandıkları büyük ve çok dayanıklı gemilere sahiptirler; kış mevsiminde güvertede duran er-

zak kolayca bozulmamaktadır; su da, yaz aylarında olduğu gibi kokmaktadır..."[228] Ancak, bu konuda daha çok kanıt bulunmadıkça ya da Akdeniz sıcağı altında ahşap varil, amfora ve deri içinde duran suyun ne kadar süre içilebilir olarak kaldığına ilişkin deneyler yapılmadıkça, suyun bozulmadan ne kadar dayanabildiği konusu yanıtsız kalacaktır. On altı gün ya da iki-üç hafta arasında değişen bir süre, uygun koşullarda depolanan ve kokmaması için ihtimam gösterilen su için inanılmaz ölçüde kısa gözükmektedir.

Yukarıda değinildiği üzere, mevcut kanıtları değerlendirişim beni, Rodger'in daha uzun süreyi destekleyen tahmininden ziyade, Guilmartin'in daha kısa süreyi destekleyen tahminine götürmektedir; bununla birlikte, buradaki incelemelerin amacı bakımından, daha uzun süre verisini kullandım. Daha uzun süreyi destekleyen tahmin kullanıldığında bile, kadırgaların menzillerinin, suyun ne kadar süre yeteceği konusunda olası en yüksek tahmin kullanılsa da, çok sınırlı olduğu yine de gösterilebilir. Guilmartin'in düşük tahmini ya da ona yakın bir başka sayı kabul edilir ve kullanılırsa, kadırgaların menzillerinin sınırlılığı üzerine kurulan bu kitaptaki savlar daha da güçlenmiş olacaktır.

Rodger'in 20 günlük su tahmini ve kadırga filolarının tahmini hızı (sürekli muhafaza edildiğinde maksimum iki *knot*) dikkate alındığında, yaklaşık 960 deniz mili (ya da 1100 kara mili) tutan bir seyir menzili ortaya çıkar.* Bu durumda, amfora kullanan Müslüman kadırgaların menzili muhtemelen çok daha kısaydı; eğer Guilmartin'in iki haftalık su tahmini doğruysa, en azından erken Bizans dönemindeki Bizans kadırgalarıyla 16. yüzyılın Batı kadırgalarının menzillerinin de belirgin ölçüde kısa olduğu söylenebilir. 960 deniz milinin mutlak bir menzil olarak alınmaması gerektiğini vurgulamak gerekir, çünkü yol üzerinde su ikmali yapabilme olanakları gibi birçok değişken, ona tesir etmekteydi. Yine de, Lev'in 10. ve 11. yüzyıllardaki Fatımi, Ehrenkreutz'un 12. yüzyıldaki Eyyubi, Imber'in 15. ve 16. yüzyıllardaki Osmanlı deniz güçlerinden, Gulmartin'in de 16. yüzyıldaki kadırga savaşlarından bahsederken dikkat çektikleri, kadırgalardan oluşan donanmaların harekât menzillerini belirlemede kullanılabilecek çok yararlı bir hesaplamadır bu.[229]

* 1 deniz mili 1852 metre, 1 kara mili 1609 metredir –ç.n.

Donanma komutanlarının, daha uzak mesafelere gidebilmek için, kadırgalara eşlik edecek ve donanmayı takip edecek su taşıyan yelkenli gemileri neden kullanmadıkları sorusu hâlâ yanıtsızdır. Bulundukları kapların ağırlıkları hariç, 1800 galon suyun ağırlığı yaklaşık 8,6 metrik tondur. Varil ya da amforaların ağırlığıyla, diyelim ki toplam ağırlık 10 metrik ton olsun (bu bağlamda kesin olduğu sürece rakamlar fark etmez); bu durumda, yük taşıma kapasitesi 800 metrik tona yakın[230] olan 13. yüzyıl ortalarının tek bir büyük yelkenli gemisi, 50 kadırgadan oluşan bir donanmanın menzilini ikiye katlayabilir durumda olmalıydı. Yardımcı gemi kullanılması söz konusu sorunun öylesine aşikâr bir çözümü olarak gözükmektedir ki, hiç düşünülmemiş olmasına inanmak çok zordur. Bunun nedeni, yelkenli geminin hızının kadırganın yarısı kadar olduğu ve donanmayı izleyemeyeceği olamaz; yukarıda gördüğümüz üzere, yelkenli gemilerin yolculuk sürelerine ve ortalama hızlarına ilişkin veriler, kadırgaların ve kadırgalardan oluşan donanmalarınkine çok yakındır.[231] ne var ki, incelediğimiz dönemin tamamında, kadırgalardan oluşan bir donanmaya eşlik eden, su taşıyan ikmal gemilerinden söz eden bir kaynağa rastlamadım. Bildiğim kadarıyla, böyle bir çözüme kimse başvurmamıştır.

Üçüncü Bölüm

SEYRÜSEFER: ROTALAR VE İÇERDİKLERİ KOŞULLAR

Kış aylarında yerel meteorolojik olaylardan kaynaklanan fırtınalar ve tehlikeli koşullar, bu mevsimde hâkim olan güçlü kuzey rüzgârları, kapalı gökyüzü ve sisten ötürü görüş mesafesinin azalmasının hem kıyıdan yapılan, hem de göksel seyri riskli hale getirmesi, ticaret gemilerinin kışları denize açılmaktan mümkün olduğunca kaçınmalarına neden olmuştur. Bu durum, antikçağdan 16. yüzyıla kadar geçerliliğini korumuştur. Deniz savaşları, "izinli" ya da izinsiz korsanlık ve deniz akıncılığı da doğal olarak ertelenmiştir. Yine de, denize açılmanın kış mevsiminde ertelenmesi hiçbir zaman mutlak bir durum olmamıştır; yüzyıllar boyunca da birörneklik göstermemiştir. Gemi tasarımı ve seyrüsefer tekniklerinde, özellikle 13. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar yapılan yeniliklerin bir sonucu, denize açılmaya elverişli süreyi ilkbaharın başlarına ve güzün sonlarına kadar uzatmış olmasıdır. 16. yüzyıla gelindiğinde, denizciler Roma, Bizans ve Haçlı Seferleri dönemlerinde olduğundan çok daha uzun bir süre denize açılabiliyorlardı.

MÖ 8. yüzyılda Biotiya'da,* bir kara adamı olduğu herkesçe kabul edilen Hesiod, ilkbahar başlarında kısa, ama tehlikeli bir süreyi kabul etse de, güvenli deniz mevsimini yazın ortasından yaz sonuna, yaklaşık 21 Haziran'dan 10 Ağustos'a kadar uzanan 50 güne sıkıştırmıştır.[1] Kimi Roma imparatorlarının buyruklarında, kışın seyretmenin sınırlandığı görülmektedir[2]; bunlardan biri, MS 380'de Gratian'ın bir buyruğu, Afrika-Roma arasında tahıl getirip götüren gemilerin 15 Ekim ile 1 Nisan arasında denize açılmalarını yasaklamıştır.[3] 5. yüzyılda, Vegetius, seyir sezonunu biraz uzatmış, denize açılma yasağını 11 Kasım ile 11 Mart arasına almıştır. 10 Mart ile 15 Mayıs arasında da seyredilebilirdi, ama riski yüksekti; 27 Mayıs ile 24 Eylül arasında deniz güvenliydi, ama sonra, 11 Kasım'a kadar gene

* Antik Yunan da bir eyalet –ç.n.

tehlikeli ve riskliydi.[4] Genel olarak, Yunanlıların ve Romalıların, ticaret gemilerini ekimden nisana kadar limanda tuttukları söylenebilir.[5] Kuşkusuz, bu durum her zaman doğru olmakla birlikte, Rougé, cesur ya da atılgan olanlar için bu sürenin daha kısa olduğuna, kimi zaman da hiç geçerli olmadığına değinmektedir.[6] Müslüman Mısır'da, 11. ve 12. yüzyıllarda bile, gemiler kasımdan marta kadar denize açılmıyordu.[7] Bu tarihlerde Hıristiyan Batı'daki uygulama da Müslüman dünyadan çok farklı değildi; örneğin 1160 dolaylarında Pisa'da, gemisini limana bağlayanların 1 Kasım ile 1 Mart arasında denize açılmalarına izin verilmezdi.[8]

13. yüzyılın sonlarıyla 14. ve 15. yüzyıllarda, deniz pusulasının yaygınlaşması ve *kog* ile *karak*'ın gelişmesi, kışın denize açılmamayı mutlak bir durum olmaktan çıkarmıştır.[9] Ceneviz gemileri kışın da Akdeniz'de ve Karadeniz'de seyredebilir duruma gelmişleri ve seyretmişlerdir.[10] 15. yüzyılda Floransa'nın büyük kadırgaları düzenli olarak kışın denize çıkmaya cesaret etmişlerdir.[11] Venedik'in tuz taşıyan yelkenli gemileri ve Doğu Akdeniz'e giden Venedik kadırga kafileleri de kışın denize açılmışlardır.[12] Bununla birlikte, ortaçağ sonlarında ve 16. yüzyılda kışın denize açılamama durumu artık söz konusu değilse de, yaz aylarıyla karşılaştırıldığında yine de önemli bir fark vardı. Denize açılan Ceneviz gemisi sayısı aralıktan şubata kadar büyük ölçüde azalmaktaydı; ayrıca, kışın denizde seyretmenin tehlikelerinden bolca bahsediliyordu.[13] Yolculukları kış aylarında da süren hacıların anlattıkları, kışın denizde seyretmenin ne denli tehlikeli olduğunu açıkça göstermektedir.[14] 16. yüzyılda bile, seyrüsefer tekniklerinin ve gemi tasarımının iyileşmesi tehlikeye yol açan etmenleri ortadan kaldırmamış, risk almayı gerektirecek ölçüde önemli bir neden olmadıkça deniz ulaşımı kışın durma noktasına gelmiştir.[15] *Kog, karak* ve ait oldukları dönemde büyük addedilen kadırgalarla karşılaştırıldığında, doğal olarak, küçük gemiler muhtemelen kışın denize açılmakta daha çok zorlanıyorlardı.[16] Kuşkusuz, bu kurala uymamayı gerektiren durumlar da söz konusuydu. Gözü pek kaptanlar, daha çok kâr edeceklerini düşündüklerinde kış seferleri yapmaya cesaret edebiliyorlardı. Önemli askeri ve diplomatik görevleri olan tek tek gemiler de kışın denize açılıyorlardı. Büyük savaş filolarının kışın denize açılmadıkları gerçeğine karşın,[17] stratejik hedefler risk almayı gerektirdiğinde denize açılınmış, zaman zaman da sonu felaketle bitmiştir.[18] Yine de,

kış yolculukları hep bir istisna olmuş, ister ticaret, ister savaş gemileri olsun, çok büyük bölümü, yaz mevsimine özgü hava koşullarının hâkim olduğu, ilkbahardan güze kadar süren dönemde denize açılmışlardır.

Dolayısıyla, aşağıdaki çözümlemelerde, tersi özellikle belirtilmedikçe, sadece yaza özgü hava koşulları örüntüleri üzerinde durulacaktır. Ancak, farklı nedenlerden kaynaklansa da, hâkim rüzgârların yönü kışın da yaz aylarındaki gibi olduğundan, çıkartılacak sonuçların kış aylarının hava koşulları göz önüne alındığında da değişmeyeceğini belirtmek gerekmektedir.

Akdeniz'in tamamında kuzeybatı-kuzeydoğu aralığında değişen hâkim rüzgârlar, kuzeyden güneye ya da batıdan doğuya doğru yolculukların görece kolay ve hızlı olmasına yol açmaktaydı. Marsilya'dan, Lion Körfezi'nden Balear Adaları'na, Sardinya Adası'na ve Magrip'e giden yol açıktı. Ceneviz ve Pisa'dan Sicilya'ya kolaylıkla ulaşılabilmekteydi. Venedik'ten, Adriyatik Denizi üzerinden Mora Yarımadası'na dikine inilebiliyordu. Akıntılar ve hâkim rüzgârlar, Konstantinopolis'ten çıkıp boğazlardan geçerek Girit'e, Rodos'a ve Kıbrıs'a yapılan yolculukları kolaylaştırmaktaydı. İon Denizi ya da Girit Adası'ndan Mısır'a ve Filistin'e, *meltemi* çıkmadan önce kolaylıkla ulaşılabilmekteydi. Kutsal Topraklar'a gidecek gemiler, rüzgârı kıçtan ya da kıç omuzluktan alacaklarını düşünerek Provence ya da İtalya'dan yola koyuluyorlardı.

Öte yandan, güneyden kuzeye ya da doğudan batıya yapılacak yolculuklar çok daha zordu; *meltemi* rüzgârı cepheden alındığındaysa neredeyse imkânsızdı. Alternatif rotalar bulmak gerekiyordu. Aslında İskenderiye'den batıya en kolay ve seyir açısından en mantıklı yol, akıntılarla kara ve deniz meltemlerinin de yardımıyla Filistin, Suriye, Kilikya ve Likya kıyılarını izlemekti. Rodos, Girit ve Mora'dan kuzeye doğru Ege yoluyla Konstantinopolis'e giden yolculuklar ise, *meltemi*'ye karşı yapılmak durumundaydı. Gemi, ister batıda Yunan kıyılarını, ister doğuda Anadolu kıyılarını izlesin, kayalık kıyıların ve kıyıdan açıktaki adacıkların yarattıkları tehlikeyi, ters rüzgârlar ve çalkantılı deniz daha da artırmaktaydı. Akıntılar da Çanakkale Boğazı'ndan sonra önemli bir engel oluşturuyordu. Girit'ten Sicilya'ya giderken sancak tarafından alınacak rüzgârın yolculuğu kolaylaştıracağı düşünülse de, bu rüzgârlar kolayca batıya kayabilir ve 1184'te İbni Cübeyr'in başına geldiği gibi, gemiyi gerisin geri sürükleyebilirlerdi.[19] İon Denizi'nde, Otranto

Boğazı'ndan kuzeye yönelme ya da Adriyatik'ten Venedik'e gitme girişimi söz konusu olduğunda, akla hayale gelmeyecek gecikmeler ve yavaş yol alma durumu beklenebilirdi. Batı Akdeniz'de, Sicilya Kanalı'ndan geçen gemiler, hem akıntılara, hem de hâkim rüzgârlara karşı seyretmek zorundaydılar. Sardinya Adası'nın güneybatı burnundan geçerek kuzeye, Lion Körfezi'nden Marsilya'ya yolculuk zor ve uzun olabilirdi. Aslında, Messina Boğazı'nı geçmenin zorluğunun üstesinden gelinebilirse, İtalya kıyıları boyunca kuzeye, sonra da batıya, Provence'a yönelmek daha elverişli bir yoldu; hiç olmazsa akıntıdan, günlük deniz ve kara meltemlerinden yararlanılabilirdi.

Burada rotaların kendilerinden kaynaklanan seyir zorluklarının üzerinde durmuyoruz. Bunları başka bir yerde tartıştım.[20] Daha ziyade, bu rotaların, deniz trafiğinin bu rotaların belirli kesimlerinde yoğunlaşması üzerindeki, ardından da bu durumun deniz akıncılığı/korsanlık üzerindeki etkileriyle ilgileneceğiz. Ayrıca, yakınlıklarından ötürü söz konusu rotalara egemen olan stratejik limanlara ve adalara sahip olmanın, birbirleriyle rekabet eden deniz güçlerinin denizdeki daha geniş çaplı mücadelesi üzerindeki yansımalarına bakacağız.

Akdeniz'in batı havzasında, rotalar, doğuda olduğundan daha fazla çeşitlilik göstermekteydiler. Çok sayıda önemli liman, kuzey kıyıları ve adaları boyunca yayılmıştı; ayrıca, doğuda Mısır ve Libya kıyılarına nazaran daha fazla limana sahip Magrip kıyılarında da gemilerin izlediği yollar çeşitlenmekteydi.[21] Dahası, batı havzasındaki hâkim rüzgârlar, doğudan batıya ve güneyden kuzeye giden yolculuklarda, doğu havzasında sürekli esen *meltemi*'den çok daha az zorluk çıkarıyordu. Sonuç olarak, batı havzasındaki rotalar, sözü edilen zorlukların üstesinden en kolay şekilde gelmek için özellikle belirli deniz yollarına sıkışmış değillerdi.Yine de, batı havzasında, siyasal ve dinsel koşulların olanak verdiği ölçüde, en iyi bilinen rotaları izleyen kıyı seyri egemendi.[22]

Katalonya, Languedoc ve Provence'tan Sicilya Kanalı'na ve Tunus'a yapılacak yolculuklar, *route des iles* [adalar yolu] olarak bilinen, Korsika ve Sardinya'nın batı kıyılarından aşağı inen eski rotayı izliyordu. Ortaçağın başlarında, siyasal ve dinsel düşmanlıklar bu yollardan herhangi birini çok tehlikeli yapmadıkça, Afrika ile Galya (Gaul) arasındaki yolculuklar ya Sicil-

ya ve İtalya kıyıları ya İspanya kıyıları, ya da *route des isles* üzerinden yapılmaktaydı.[23] Dönem boyunca bu yollar çok sık kullanılmıştır. Öte yandan, Batı Akdeniz'deki deniz trafiğinin denetiminde asıl anahtar, Balear Adaları'ydı:[24] 902'den 1229'a kadar Müslümanların elinde kalmış, Akdeniz'in güney kesiminde Müslüman gemilerinin dolaşmasını sağlamış, Müslüman korsanların kuzeye, Lion Körfezi'ne kadar uzanmalarını kolaylaştırmıştır;[25] Aragonlar tarafından fethedildikten sonra, Katalonya ile Languedoc'tan güneye, Magrip'e ya da doğuya, Sardinya Adası'na geçen Hıristiyan gemilerinin kullandıkları başlıca uğrak olmuştur.[26] Batı havzasını enlemesine kesen rotalar, Cebelitarık'tan Balear Adaları'na, Sardinya'nın güneybatısında Teulada Burnu'na, oradan da Sicilya Adası'nın batı kıyısına giden deniz yolunu temel almıştır. Hıristiyanlara ait gemiler, sadece Müslüman korsanların korkusundan değil, seyir kaygılarıyla da Magrip kıyılarına sokulmaktan kaçınmışlardır.[27] 1185'te İbn Cübeyr, bir Ceneviz gemisiyle, Trapani'den Cartagena'ya, Teulada Burnu ve İbiza üzerinden yolculuk yapmıştır.[28] 1285'te Laurialı Roger, Aragon-Sicilya donanmasını Sicilya'dan Barselona'ya aynı yoldan getirmiştir.[29] Boccaccio'nun Alatiel ve Gerbino[30] ile ilgili masallarında belirttiği gibi bu rota, Batı Akdeniz'deki enlemesine başlıca deniz yolu olmuştur; ama kuşkusuz siyasal kaygılar, hangi inançtan olurlarsa olsunlar, düşman filoları ve korsanlarıyla dolu olduğunda bu deniz yolunu kullanmalarını önlemiş, seyir açısından çekici olmayan deniz yolları kullanılmıştır.[31] Balear Adaları'nın kimin elinde olduğu bu durumda hayati önemdeydi. 14. ve 15. yüzyıllarda, Mayorka Adası, Cebelitarık Boğazı ile Manş Denizi'ne giden Ceneviz ve Venedik gemilerinin düzenli uğrak yeri olmuş, birçok İtalyan şirketi de adada şube açmıştır.[32]

Liguria ve Toscana'dan, İtalya kıyılarını takip ederek Messina Boğazı'na gitmek kolay bir yoldu. İster kuzeye ister güneye gidilsin, kıyılara yakın seyrediliyor, kara ve deniz meltemlerinden yararlanılıyordu. Öte yandan, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Eğriboz dışında Akdeniz'deki en zor geçiş yeri muhtemelen Messina Boğazı olmuştur. Güçlü gelgitler, akıntılar, girdaplar, gelgit dalgaları, *tagli*, her iki yandaki dağların arasından esen güçlü rüzgârlar zorlu engellerdi. Bu konuda İbni Cübeyr'in yorumlarını yukarıda görmüştük.[33] Ortaçağ gemileri, Messina Boğazı'na yak-

laştıklarında, boğaza girmek için elverişli gelgit ve rüzgârın birlikte gerçekleşmesini beklemek zorundaydılar. Ortaçağ sonlarında, en azından Ludolph von Suchem ve diğerlerine göre, yerel kılavuzlar kullanılıyordu: "Calabria ile Sicilya arasında... deniz öylesine serttir ki, hiçbir gemici, özel bir kılavuz olmadan geçme çılgınlığına kalkışmaz."[34]

Gemiler, Sicilya Kanalı'ndan ya da Messina Boğazı'ndan ya İon Denizi'ni geçerek doğrudan Modon ya da Girit'e gitmekte ya da bir başka seçenek olarak Sicilya, Calabria, Apulia ve Balkan kıyılarını izlemekteydi. Doğudan batıya yolculuklarda aynı seçenek dönüş için de geçerliydi. Batıdan doğuya yolculuklarda, kuzeybatıdan esen hâkim rüzgâr kıçtan alındığından, seçilecek rota tamamen seçime kalıyordu; İon Denizi'ne Sicilya Kanalı'ndan mı, Messina Boğazı'ndan mı girileceğine, geminin tipine ve yaptığı işin niteliğine göre karar veriliyordu. İon Denizi'ne Sicilya Kanalı'ndan giren başlıca Haçlı filolarının hepsi doğrudan Girit'in güney kıyılarına gitmişlerdir. Ama Doğu Akdeniz'e ya da "Rum"a giden ve Messina Boğazı'ndan geçen Ceneviz kadırgaları, her zaman kıyıyı takip eden rotayı izlemişlerdir.[35] Aslında, yazın bile İon Denizi'nde havanın nasıl olacağını kestirmek zor olduğundan, amaçları ne olursa olsun, kadırgalar doğal olarak kıyıdan gitmek durumundaydı. Akdeniz boyunca doğuya giden alçak basınç sistemleri hakim olmakta, diğerleri de İon Denizi üzerinde toplaşmaktaydı. *Bora* ya da *scirocco*'nun neden olduğu dalgalar çok acımasız olabildiği gibi, Mora Yarımadası'nın batı kıyısı da hiç dostane değildi.[36] Zante'nin 30 mil kuzey-kuzeybatısında kıyıdan 30 mil açıkta ve Messina Boğazı, Sicilya Kanalı ve Modon arasındaki doğru bir çizginin sadece 30 mil kuzeyinde, bitişik kayalıklarıyla ün kazanmış Strofadhes adaları bulunmaktadır; özellikle Arpia Adası, antikçağın ünlü Harpya kayalığıdır.* Doğu-batı yolculuklarında, hâkim rüzgâr çok kötü bir şekilde tersten esmekte, bu nedenle de elverişli akıntılar, açık denizle kıyılardaki meltemler her tip gemi için daha insaflı olmaktaydı. Ancak Girit'ten Korfu'ya gidiş her zaman zor olabiliyordu. 1184'te İbni Cübeyr'in bindiği gemi Girit'ten çıkıp Zante'ye yönelmekte çok zorluk çekmiştir.[37]

* Mitolojide, deniz tanrısı Thaumas ile Okeanus kızı Elektra'nın birleşmesinden, kadın yüzlü, yayvan kanatlı, sivri pençeli, çocukları ve ruhları kapıp kaçan Harpya'lar oluşmuştur; rüzgâr kadar hızlı, fırtına kadar endişe vericidirler, açgözlülüklerinden ötürü hortum gibi, ansızın alıp götürürler –ç.n.

Venedik'e geliş ve gidişlerde, Adriyatik'ten aşağıya ve yukarıya yolculuklar, İtalyan limanlarından birine uğramayı gerektiren bir iş olmadıkça Balkan kıyıları boyunca yapılmaktaydı. Hâkim rüzgârlar, genellikle İtalya kıyılarını rüzgâr-altında bırakmaktaydı; bu ise pek istenmeyen bir durumdu. Az sayıda doğal sığınak vardır ve kıyı işaretlerine bakarak kıyıdan seyretmeye yardımcı olabilecek büyük dağlar bulunmamaktadır; hava kötüleştiğinde sığınabilecek adacık sayısı azdır, demir atıldığında iyi tutunum sağlayacak zemin genellikle yoktur ve geniş, tehlikeli sığlıklar bulunmaktadır. Öte yandan, Balkan kıyılarında ise sığınabilecek ve ikmal yapabilecek çok sayıda ada ve liman vardır, kıyılar yüksek dağlarla çevrilidir ve genellikle rüzgâr-altı da değillerdir.[38] 11. yüzyıldan sonra, Balkan kıyılarındaki lagünlerde, Venedik'in elinde bulunan ya da egemen olduğu çok sayıdaki ada ve liman, deniz yolculuklarında Venediklilere güvenli sığınak ve lojistik olanaklar sağlamıştır. Ortaçağ sonlarından başlayarak, Venedik'ten Parenza'ya, Parenza'dan Modon'a kılavuz sistemi oluşturmuşlardır.[39] Rota, güneye Dubrovnik'e kadar, anakaraya çok yakın olan adaların ve kanalların arasından, sınırları çok belirli yollardan geçmekteydi.[40] Otranto Boğazı'nın güneyinde, hepsi de doğu kıyılarında ortaçağ limanları olan Korfu, Kefalonya ve Zanta kıyılarından geçilmekteydi. Modon açıklarını, en büyüğü Sapienza olan Oinousai adaları korumaktaydı.

Seyrüsefer açısından bakıldığında, Doğu Akdeniz'deki anahtar nokta Girit Adası'ydı. Batıda Balear Adaları ve Orta Akdeniz'de Sicilya Adası nasıl önemliyse, doğuda da Girit Adası öylesine önemliydi. Ada, Müslümanların elinde bulunduğu dönemde (yak. 824-961), Müslüman gemilerinin Magrip'e açılan kapısıydı. Coğrafyacı Yakut b. Abdullah el-Hamavi (yak. 1179-1229), Girit Adası'nın çevresindeki suları "Bahrü'l-Magrib" (Magrip Denizi) olarak adlandırmıştır.[41] Siyasal koşullar elverdiği sürece, Mısır ya da Suriye'den Magrip'e doğal seyirler Girit üzerinden olduğundan, bu oldukça uzak görüşlü bir algılamadır. Bizans İmparatorluğu'nun uzak denizlerdeki bir adası olan Girit'in, Müslümanların elinde bağımsız bir siyasal varlık kazanması, dolayısıyla ekonomisinin gelişmesi ve Akdeniz ticaretinin merkezi durumuna gelmesi hiç de şaşırtıcı değildir.[42] Adayı kuzeyden ya da güneyden geçmek mümkündü. Kutsal Topraklar'a giden büyük Haçlı filoları ada-

nın güneyinden geçmişlerdi; öte yandan, Girit'in 13. yüzyıl başlarında Venedik tarafından işgal edilmesinden sonra, Venedik gemileri ister istemez kuzey kıyısına, Kandiye'ye yönelmişlerdi. Ceneviz'le Venedik arasında barışın hâkim olduğu ender dönemler dışında, Ceneviz gemileri Girit Adası'na sokulmaktan kaçınmışlar, Kiklad adaları (Cyclades) üzerinden, kuzeyinden ya da güneyinden geçmişlerdir.[43] Ancak adaların ister kuzeyinden, ister güneyinden seyredilsin, *meltemi* hemen hemen tam kuzeyden eser ve gemiler, rüzgâr dönmedikçe ya da güçlenmedikçe her iki kıyıya iki yönden de ulaşmakta hiç zorluk çekmezlerdi. Eğer *meltemi* sertleşirse, gemi kaptanları, kuzey kıyısında rüzgâr-altına düşmekten çekinirlerdi; güney kıyısında da, ansızın Girit dağlarından kopup gelen hava akımlarının neden olduğu ünlü fırtınalar konusunda çok dikkatli olmak zorundaydılar.[44]

Girit Adası'nın doğusunda, Kutsal Topraklar'a giden başlıca rota, Rodos'un kuzeydoğusundan geçer, Antalya Körfezi'nden Kıbrıs'ın güneydoğusuna uzanır, oradan Trablusşam ya da Beyrut kıyılarını izleyerek Akkâ ya da Yafa kıyılarına ulaşırdı. Elbette, Mısır'a gidecek gemiler, Girit ya da Rodos üzerinden, *meltemi*'yi arkalarına alarak doğrudan İskenderiye'ye gidebilirlerdi. Ortaçağ sonlarında Yafa'ya giden hacı kadırgaları da güneyden güneydoğuya, Kıbrıs'tan Yafa'ya geçerken bu rüzgârı kullanmışlardır. Ancak Haçlı devletlerinin varlıklarını sürdürdükleri süre içinde Kıbrıs'tan Suriye kıyılarına giderken kullanılan olağan yol, Trablusşam ya da Beyrut üzerinden olmuştur. Beyrut'un güneyindeki bir tepeye sürekli yerleştirilen gözcüler, kıyıya yaklaşan gemileri gözlemişlerdir.[45] Suriye ve Filistin kıyıları açıklarında, kara ve deniz meltemlerinin günlük hareketi yaz mevsiminin hâkim rüzgâr örüntüsüydü; deniz meltemi çok daha şiddetliydi ve kıyıdan 12 mil açığa kadar sürüyordu.[46] İki *knot*'la kuzeye yönelen akıntılarla birlikte bu esintiler, Mısır'dan ya da Kutsal Topraklar'dan Batı'ya dönen gemiler için en elverişli koşulları sağlıyorlardı. Roma döneminde, İskenderiye'den Batı'ya giden en sık kullanılan rota, Filistin ya da Suriye üzerinden geçendi;[47] 13. yüzyılda da durum değişmedi.[48] *Meltemi*'yi karşıdan alarak, İskenderiye ya da Akkâ'dan Kıbrıs ya da Rodos'a açık denizden geçmek çok güvensiz olabiliyordu. 1243'te, II. Frederick'in Kutsal Topraklar'daki balyosu Richard Filangieri, Sur'dan Apulia'ya Kıbrıs'ın güney kıyılarından git-

meye kalkıştığında fırtınaya yakalanmış ve Mısır kıyılarında batmıştır.[49] 1395'te, İskenderiye'den Rodos'a Kıbrıs üzerinden giden Ogier VIII d'Anglure fırtınaya yakalanmış, güçlenen *meltemi* gemiyi batıya sürüklemiştir.[50] Ayrıca, bu rotayı izleyecek gemilerin, zaman zaman Akdeniz'de Kıbrıs kıyılarına kadar esen Mısır'ın *hamsin*'inin tehlikelerine de çok dikkat etmeleri gerekiyordu. 1254'te, Kıbrıs'ın güney kıyılarında *hamsin*'e yakalanan IX. Louis batmaktan zor kurtulmuştur.[51] Floransalıların, 15. yüzyılda, İskenderiye ve Beyrut'a gidecek büyük kadırgalarına çizdikleri rotada, kadırgaların önce İskenderiye'ye gitmelerinde, ancak dönüş yolunda Beyrut'a uğramalarında şaşırtıcı bir yan yoktur.[52] Marciana portolanının Akkâ'dan Kıbrıs'a gitmek için önerdiği rota, Trablusşam ya da Latakiye [Suriye'de] kıyılarını izlemekte, sonra Andiria Burnu'nda [Kıbrıs'ta] karayı görmekteydi.[53] 1232'de, Kıbrıs kralı I. Henry, kraliyet donanmasıyla Akkâ'dan Kıbrıs'a gelirken Sur, Sayda ve Magosa'nın güneyindeki Poyraz Burnu'nu (Greco Burnu) izlemiştir.[54] Bir gemi Kıbrıs'ın güney kıyısından geçmeye kalkıştığında, Rodos ya da Girit'e doğru esen *meltemi*'ye karşı seyretmeyi göze almak zorunda kalırdı. Daha iyi bir seçenek, Trablusşam'dan kuzeye, Antakya yönüne gitmek, oradan akıntılarla birlikte batıya dönerek, Kilikya ve Likya kıyılarından Rodos'a gitmekti. Kara ve deniz meltemleri burada da yardımcı oluyordu. Başlıca tehlike, Toroslar'dan birden kopup gelen güçlü fırtınaların olduğu Antalya Körfezi'ndeydi. Ortaçağda denizin bu kesiminin, birçok yazara konu olmuş bir ünü vardı.[55] 1384'te, üç İtalyan hacı Frescobaldi, Gucci ve Sigoli, Antalya Körfezi'nde nisan ayında bir kuzey rüzgârına yakalanmışlar, gemileri neredeyse batacağı Mısır kıyılarına kadar sürüklenmişti.[56] Ancak Antalya Körfezi'nin tehlikelerine karşın, Küçük Asya'nın güney kıyıları boyunca giden bu rota, Kıbrıs'ın güneyinden açık denizi geçmeye karşı çok tutulan bir seçenek olmayı sürdürmüştür. Bu kıyılardaki sayısız küçük limanı gösteren ortaçağ sonlarına ilişkin portolan haritalardan birine bir göz atmak bunu doğrulayacaktır.[57]

Batı Akdeniz'de olduğu gibi, Ege Denizi'nden Konstantinopolis'e giden rotalar da, birçok Bizans limanı ve 1204'ten sonra da denizin dört bir yanına dağılan Latin kolonilerinden ötürü, başka yerlere nazaran daha çok seçenek sunmaktaydı. Birçok ada kümesinin arasında ki geçitler de rotala-

rı dallandırıyordu. Bununla birlikte, genel olarak üç rota söz konusuydu: Balkanların doğu kıyısından geçen rota; Küçük Asya'nın batı kıyılarını izleyen bir rota; Kiklad Adaları'ndan ve Sakız Adası üzerinden geçen üçüncü rota. Üçü de Midilli'den (Lesbos) Bozcaada'nın (Tenedos) kuzeyine ve Çanakkale Boğazı'nın ağzına gelmekteydi. Batı rotası, en azından Andıra ile Eğriboz arasındaki Kafirevsk Boğazı'na kadar *meltemi* altında gitmeyi gerektiriyordu. Michael Choniates, 12. yüzyılda Kea (Keos) üzerine yazarken, kendini adasında mahsur bırakan kuzey rüzgârından acı acı yakınmaktaydı.[58] Eğriboz'un Venedik tarafından alınmasından sonra, Venedik gemileri kuzeyden, Patalia (Petalioi) Körfezi'nden Halkis'e (Chalkis) ve Eğriboz Körfezi'ne geçip, oradan Trikeri Boğazı'ndan Ege Denizi'ne çıkmaya başlamışlardı. Belirli dönemlerde, kuzeye giden yol, Eğriboz'da, anakaraya uzanan köprü* ile kapatılmaktaydı;[59] diğer zamanlarda geçiş açıktı. *Compasso de Navegare*, 13. yüzyılın ikinci yarısında Eğriboz'u geçerek kuzeye gitmenin mümkün olduğunu öngörmüştü.[60] Kiklad adalarından geçen ortadaki rota, birçok adanın arasından geçen neredeyse sonsuz birçok deniz yolundan oluşmaktaydı. Gemiler, hava durumuna ve bulundukları yere bağlı olarak sayısız kanaldan istediklerini seçebilirlerdi. Hem *Compasso de Navegare*, hem de Gratiosus Benincasa, Kiklad adalarına geniş yer vermişlerdir; *Scala de Romania* ve *Compasso*, kimi adalardaki küçük deniz fenerlerine değinirler.[61] Küçük Asya kıyılarından giden doğu rotası, rüzgâr-altı kıyısı ve kıyı boyunca dağılmış kayalıklar, adacıklar ve sığlıklardan ötürü tehlikeliydi. Rup Gonzalez de Clavijo'nun belirttiği gibi, "bir yanda Türkiye çok yakın olduğundan, öbür yanda da yerleşilmiş ya da boş birçok ada bulunduğundan, Rodos'tan Sakız Adası'na gece ya da kötü havada gitmek tehlikelidir."[62] Akıntıların genellikle kuzeye doğru olması, bazı kanallarda da çok güçlü olabilmesi, öte yandan da, karaya yaklaştıkça *meltemi*'nin gücünün azalması, doğudan ve batıdan esen kara ve deniz esintilerinin yardımcı olması, bu tehlikeleri bir ölçüde azaltmaktaydı.[63] Gene de Clavijo'nun Rodos'tan Konstantinopolis'e yolculuğu 55 gün sürmüş, ters rüzgârlardan ötürü sürekli limanda kalmışlardır.[64] 12. yüzyılda, Nicholas Muzalon,

* Evvia Adası inip kalkan bir köprüyle anakaraya bağlıdır –ç.n.

Konstantinopolis'ten Kıbrıs'a on günde gitmiştir.[65] Bu kıyılardan kuzeye gitmenin süresiyle güneye gitmenin süresi arasındaki bu büyüklükteki bir farklılık, dönem boyunca geçerli olmuştur. Yukarıda da gördüğümüz gibi, 1453'te Pera'dan Sakız Adası'na üç günde gidebilen Ceneviz gemisinin ters yöne gidişi 20 gün almıştır.

Ege Denizi'ndeki üç rotanın hepsi, Çanakkale Boğazı'na girmek için Midilli ile Bozcaada arasında birleşiyordu. Çanakkale Boğazı'ndaki, hızları altı-yedi *knot*'a ulaşabilen ters akıntıların zorlukları, sürekli esen hâkim kuzeydoğu rüzgârlarına ekleniyordu. Gemiler, boğazın girişinde, akıntıya karşı gidebilmek için rüzgârın güneye ya da batıya dönmesini beklemek zorunda kalıyorlardı. Bu nedenle, Bozcaada çok önemli bir liman olmuştur. De Clavijo'nun gemisi, rüzgârın dönmesini bekleyerek burada 14 gün kalmıştır.[66] Bozcaada'yı çevreleyen sular zaman zaman, Çanakkale Boğazı'na girmek için elverişli bir fırsat kollayan gemilerle doluyor olmalıydı. İoannis V. Kantakuzenos 1376'da Bozcaada'yı Venedik'e teslim ettiği zaman, Ceneviz'in, adaya sahip olma adına can düşmanıyla savaşa girmesinde şaşırtıcı bir yan yoktur.[67] Çanakkale Boğazı'ndaki ters akıntılar ve rüzgârlar, boğaza girmeyi yavaş ve bıktırıcı bir işe dönüştürüyordu. Bu nedenle de, boğazdaki en iyi su kaynaklarının bulunduğu kuzeydeki Gelibolu limanı önem kazanmıştı.[68]

Akdeniz'in bu başlıca rotaları, hem belirli kesimlerde birbirlerini kesiyor, hem de denizin daraldığı yerlerde iç içe geçiyorlardı. Yılın seyir açısından en elverişli dönemlerinde, özellikle ilkbahar ve güzde, buralar gemilerle doluyor olmalıydı: Ceneviz, Elbe, Korsika ve Hyéres arasındaki Liguria Denizi; Balear Adaları'nın çevresi ve Gata Burnu'nda, İspanya'nın güneybatı kıyıları; S. Pietro ve S. Antioco adaları çevresinde, Sardinya'nın güneybatı burnu; Lipari adaları ve Messina Boğazı'nın kuzey ağzı; Otranto Boğazı ve Modon'un güneyi, Mora Yarımadası'nın batı kıyıları; Küçük Asya'nın, Rodos'tan Alanya'ya kadar uzanan güney kıyıları; Magosa, Trablusşam, Beyrut ve Limasol'dan oluşan dörtgen; Midilli'nin kuzeyinde Çanakkale Boğazı'nın ağzı. Dönem boyunca, düşüncesi ne olursa olsun, korsanların başlıca av alanlarının da buraları olmasında şaşılacak bir yan yoktur.[69]

Gata Burnu'nun çevresindeki sular, bir ölçüde de Balear Adaları ile Küçük Asya'nın güney kıyıları dışında, başlıca rotaların bu kesimleri, bir yandan, kuzey kıyılardan kolaylıkla vurulabilecek uzaklıktaydı, öte yandan da, güney ve doğu kıyılarından oldukça uzakta bulunuyorlardı. Hıristiyan korsanlar ve savaş filoları buralarda dolanırken herhangi bir lojistik zorlukla karşılaşmıyorlardı; ama Müslümanların büyük zorluklarla karşılaşmaları söz konusuydu. İskenderiye'den Trablusşam ve Magosa'ya kıyıdan gidip dönmek yaklaşık 700 mil tutmaktaydı; Rodos ve Girit, kuş uçuşu 600 mildi, kıyıdan gidildiğinde 1000 ile 1500 mil arasında tutuyordu. Tunus'tan Otranto Boğazı'na gidip dönmek yaklaşık 1100 mil, Liguria Denizi ise yaklaşık 1500 mildi. Cezayir'den Lion Körfezi'ne gidip dönmek yaklaşık 1000 mil tutuyordu. Kadırgalar yol boyunca su almak için bir limana girmedikçe, 2. bölümde 1100 mil olarak hesapladığımız menzil içinde avlanma alanlarına gidip dönebiliyorlardı. 13. yüzyılda, Türkler Küçük Asya'nın Akdeniz kıyılarında deniz üsleri ele geçirinceye kadar, Müslüman güçlerin ana rotalarda bir varlık göstermeleri ve Hıristiyan gemileri için ciddi bir tehdit oluşturmaları, bu rotalar üzerinde güvenilir üsler elde etmedikleri sürece çok sınırlıydı. Üstelik, böyle üsler olmadan, Müslüman deniz ulaşımını, kuzey kıyılarına yakın üslerden denize açılan Hıristiyan savaş filolarından ve korsanlardan koruyabilmek de mümkün değildi. Sadece Müslüman savaş gemilerinin ve korsanların bu sularda uzun süre kalabilmeleri bu rotaları Hıristiyan gemileri ve deniz ulaşımı için güvenilir olmaktan çıkartabilir, Müslüman gemilerinin de onları belirli bir güven içinde kullanmalarını kolaylaştırabilirdi. Yoksa, ya seyir açısından daha tehlikeli olan, bu nedenle de ekonomik açıdan etkin olmayan güney kıyılarını izleyecekler ya da ana rotalarda Hıristiyan korsanlara karşı şanslarını deneyeceklerdi.

Faaliyet göstermeye niyetlenilen yerlere yakın, gelişmiş ikmal üslerinin denetiminin önemi, burada değindiğimiz tersi durum dikkate alındığında ortaya çıkar: Akdeniz'in güney kıyılarında dolaşan Hıristiyan filolarının karşılaştıkları zorluklar. 11. yüzyıldan 14. yüzyıla kadar, Magrip'te faaliyet gösteren Hıristiyan filoları, Sicilya Adası, Pantelleria, Favignana, Balear Adaları, Malta, Sardinya Adası'nda Cagliari'de gelişmiş üsler oluşturmuşlar, mümkün olduğunda diğer adalarda da üs edinmişlerdir. Üs edine-

medikleri durumlarda, faaliyetleri vurkaçlarla sınırlı kalmıştır. Özellikle Cenevizler ile Pisalılar, gelişmiş üsleri olmadığından, 12. ve 13. yüzyıllarda vurkaçın ötesine geçememişlerdir. Öte yandan, Sicilya'nın Normanları, Sicilya'nın güney kıyılarıyla Malta, Pantelleria ve Cerbe'deki üslerinden yararlanarak Magrip kıyılarında varlıklarını sürdürebilmişlerdir. Aragon'un varlığı ise, ancak Balear Adaları'nın (1230), Sicilya'nın (1282) ve Cerbe'nin (1284) ele geçirilmesinden sonra mümkün olabilmiştir. Aragon tahtının Sicilya (1295-1409) ile Balear Adaları'nı (1276-1343) yitirmesi, Katalan gemiciliğine büyük zorluklar çıkartmıştır. Sardinya'yı fethetmeleri (1323-1324), Sicilya ile Balear Adaları'nı yitirmelerini kısmen de olsa gidermeye çalışmalarıyla açıklanabilir.[70] Doğu Akdeniz'de, Bizanslıların Mısır, Suriye ve Filistin kıyılarına saldırıları da Kıbrıs'tan yönetilmiştir.[71]

Ana rotaların, özellikle de o yollar üzerindeki belirli kesimlere egemen olan adalarla karadaki üslerin denetimi, denizde üstünlüğü ele geçirmeye yönelik çok daha geniş bir mücadelenin başlıca ilgi odağını oluşturuyordu. İslamın Hıristiyan deniz trafiğine en ciddi tehdit oluşturduğu dönem, 8. yüzyıldan 11. yüzyıl başlarına kadar, doğuda Kıbrıs'tan batıda Balear Adaları'na kadar uzanan adalar zincirini elinde tuttuğu ve Güney Fransa ile İtalya'da karada yer edindiği zaman aralığıdır. Ortaçağın tamamında ve 16. yüzyılda, deniz seferleri bu adaların ve karadaki üslerin ya denetimini ele geçirmek ya da savunmak amacıyla düzenlenmiştir. Deniz güçleri arasındaki savaşlar ya gelişmiş üsler elde etmek, ya da eldekileri savunmak üzere filolar denize açıldıklarında ve düşman deniz güçleriyle karşılaştıklarında ya ellerindeki gelişmiş üslerin sahipliğini güçlendirmek, ya da korsanları deniz yollarından uzaklaştırmak istediklerinde ve onları savunan düşman filolarıyla karşılaştıklarında meydana gelmiştir.

Akdeniz'deki ana rotalarda üstünlük sağlamada önemli olan coğrafyayla teknoloji arasındaki bağ, denizdeki mücadelelerin gidişatı üzerinde çok etkili olmuştur. Bu mücadeleler ve oluşturdukları örüntünün kökenleri, insanların doğanın engelleri karşısında kullanabildikleri teknolojinin sınırlılıklarıyla amaçlarını en iyi bir biçimde gerçekleştirebilmek için verdikleri uğraşın bir ürünü olarak gelişen denizciliğin kendine özgü özelliklerinde yatmaktadır.

Dördüncü Bölüm

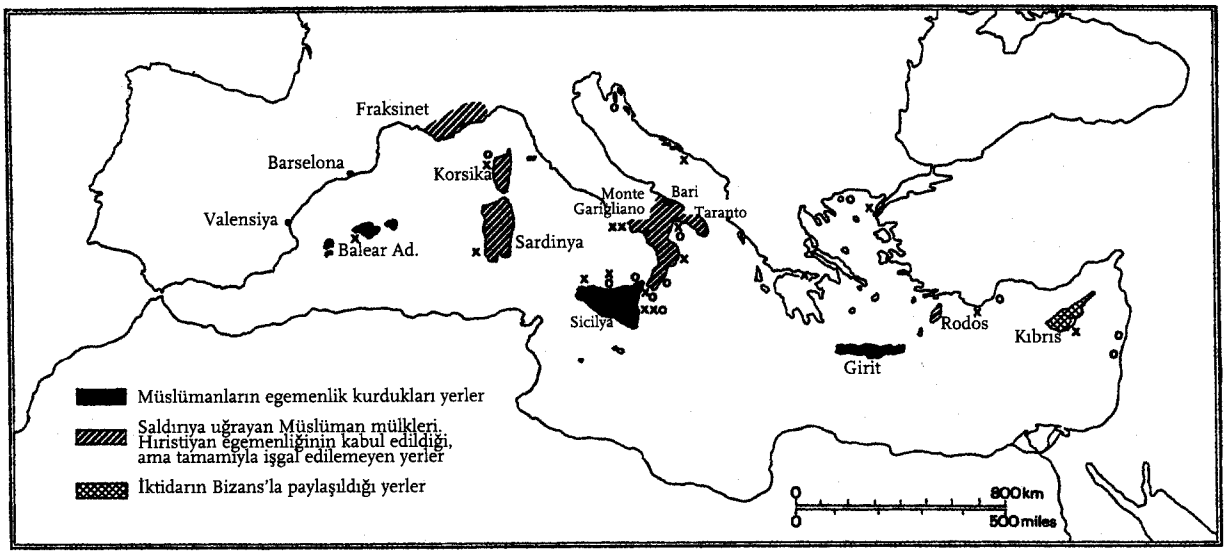
DOKUZ VE ONUNCU YÜZYILLAR: İSLAM, BİZANS VE BATI

İlk Emevi halifesi Muaviye, henüz Suriye'nin tek valisiyken, Muhammed'in ölümünden sadece on yedi yıl sonra, MS 649'da Kıbrıs'a saldırarak Akdeniz'deki Bizans deniz egemenliğine karşı Müslümanların meydan okumasını başlattı.[1] Kısa bir süre sonra, 655'te de, Lykia'da Gelidonya (Chelidonia) yakınında Fenike'de, Müslümanlar Bizanslılara karşı ilk büyük deniz zaferini kazandılar.[2] O tarihten itibaren İslam, bin yıl boyunca, Akdeniz'de Hıristiyanlığa kafa tutacaktı. Ortaçağ başlarında, 673-679 ve 717-718'de Konstantinopolis'e büyük deniz saldırılarını gerçekleştiren Müslümanlar , 9. ve 10. yüzyıllarda daha ciddi tehditler oluşturmaya başladılar. Bu dönemde Müslümanlar, ana rotalar üzerinde bulunan adaların hepsini, anakaradaki kimi önemli bölge ve üsleri ya ellerine geçirip oralarda egemenlik kurdular, ya da söz konusu bölgelerdeki Hıristiyan egemenliğini ciddi biçimde sarstılar. Kıbrıs, Abbasi Halifeliği ve Bizans'ın ortak hâkimiyetine sahne oldu (Şekil 26).[3] Müslüman donanmaları, gazi beyliklerinin filoları, korsan gemileri, Emevi İspanya ve Aglebiler, egemenlik kurdukları Tunus, Balear Adaları, Sicilya Adası, Bari, Taranto, Monte Garigliano [İtalya'da], Fraksinet [Fransız Riviera'sında], Girit Adası, Tarsus ve Trablusşam'dan, bir ölçüde de Korsika, Sardinya, Rodos ve Kıbrıs'tan denize açıldılar. Faaliyetleri, tek tek gemilerle ya da küçük filotillalarla korsanlık yapmak, "cihat" amacı güden gazi filolarıyla ganimet ve köle almak için kıyılara ve adalara akınlar düzenlemek, büyük donanmalarla da tam anlamda işgaller gerçekleştirmekti. Bu tür faaliyetler, Lion Körfezi'nde, Tiren, İon, Adriyatik ve Ege denizlerinde Frank, İtalyan ve Bizans gemileri için çok büyük tehditler oluşturmuştu. Ayrıca, Güney Fransa, Güney İtalya, Ege kıyıları ve adalarındaki Hıristiyan toplum ve yönetimlerden de çok şey koparmışlardı. Batı'da bu tehdidin boyutları, değişik Chanson de geste [ortaçağa özgü kahramanlık şarkıları] divanlarındaki Müslüman takıntılarına güçlü bi-

çimde yansıdı. Sonraları İbni Haldun'un, abartarak, "Müslümanlar bütün Akdeniz'de denetimi ellerine geçirdiler. Güçleri ve üstünlükleri büyüktü. Hıristiyan devletler, Akdeniz'in hiçbir yerinde Müslüman donanmalarına karşı bir şey yapamadılar. Müslümanlar, fetih dalgalarını sürdürdüler" diye yazacağı dönem bu dönemdir.[4]

Balear Adaları'yla Emevi İspanyası'ndan düzenlenen akınlarla başlayarak, Müslüman korsanlar, 9. ve 10. yüzyıllarda, Güney Fransa'nın kimi kesimlerinde fiili bir Müslüman eyaleti kurmayı başardılar.[5] Kordoba'daki başarısız bir ayaklanma sonrasında Emeviler tarafından İspanya'dan çıkartılan, İskenderiye'de uzun bir süre kaldıktan sonra Mısır'dan da sürülen ve Girit'e gelen 10.000 İspanyol Müslüman, Girit'te Kandiye'de oluşturdukları üsten, yaklaşık 824 ile 961 arasında Güney Ege'deki gemilerin korkulu rüyası oldular. Naksos, Paros, Kithira ve Egina (Aegina) gibi yakındaki adalar, değişik zamanlarda işgal edildi; hatta, bir süre için Atina'nın bile işgal edilebilmiş olması olasıdır.[6] 9. yüzyılda, Rodos Deniz Yasası'nın,* bir geminin korsanların eline geçtiğinde ortaya çıkabilecek sorunları birçok kez ele almış olması önemlidir.[7] Gazi beylikleri donanmalarıyla, 842 ile 963 arasında, Suriye'den, Tarsus ve Trablusşam'dan Ege'ye sayısız akın düzenlediler ve donanmalarını Kıbrıs'tan yönettiler.[8] Müslüman donanmaları ve korsanları, 9. yüzyılda, Aglebi Emirliği, sonra da Fatımi Halifeliği'nin elindeki Sicilya'dan, Magrip'ten, İspanya'dan Adriyatik ve Tiren Denizi'ne sürekli akın düzenlediler; 822-823'ten 915'e kadar Monte Garigliano'yu, 840'tan 871'e kadar Bari'yi, 840'tan 880'e kadar Taranto'yu işgal ettiler, 846 ve 876'da Roma'ya saldırdılar ve İtalya'nın Adriyatik ve Tiren'deki kıyılarında 11. yüzyılda da korku salmayı sürdürdüler.[9] Müslüman korsanların bu dönemdeki faaliyetlerinin korsanlığın ötesinde olduğunu unutmamak gerekir. Korsanlar "gazi" idiler, "gaza", yani "cihat" amacı güdüyorlardı; Müslüman dünyanın (darü'l-İslam) sınırlarını, Müslümanların elinde olmayan ve bu nedenle de her zaman savaş yeri olabilecek bölgelere (darü'l-harb) genişletmeyi hedefliyorlardı. Faaliyetlerinin meşruiyeti vardı; karada ve denizde hâkimiyet kurma derdindeki orduların ve donanmaların bilinen işgal girişimleri kadar bilinçli ve anlaşılabilir addediliyorlardı.

* Bizans İmparatorluğu'nda, 7. yüzyıldan başlayarak ticaret ve deniz taşımacılığını düzenleyen kurallar, *Lex Rhodia* –ç.n.



Müslüman mülkleri

Balear Adaları	902-1229	Malta	869-1091
Barselona	711-802	Monte Garigliano	882/3-915
Bari	840-871	Rodos	654- ?
Fraksinet	yak. 888-975	Sardinya	yak. 900-1015
Girit	yak. 824-961	Sicilya	827-yak. 1070
Kıbrıs	649-965	Taranto	840-880
Korsika	yak. 900-1077	Valensiya	yak. 711-1238

Başlıca deniz savaşları x Hıristiyanların kazandıkları
o Müslümanların kazandıkları

Apulia	858 (o)	Crotone [İtalya]	840 (o)	Milazzo [Sicilya]	880 (x), 888 (o)
Antalya	790 (o)	Kıbrıs	963 (x)	Napoli	842 (x), 879 (x)
Beyrut	975 (o)	Dubrovnik	867 (x)	Palermo	1063 (x)
Stilo Burnu [İtalya]	880 (x)	Limni (Lemnos)	923 (x)	Quarnero	841 (o)
Cefalu [Sicilya]	859 (o)	Lykia	1035 (x)	Sardinya	1015 (x)
Korinthos	879 (x)	Mayorka	813 (x)	Siracusa	827 (x), 868 (x), 878 (o)
Korsika	806 (o), 807 (x)	Messina	965 (o), 1005-1006 (x)	Taranto	867 (x)
				Taşoz (Thasos)	829 (o)
				Sur	998 (o)

Şekil 26. Ana rotalar boyunca Müslüman mülkleri ve başlıca deniz savaşları, yak. MS 800-1000

Söz konusu dönem, çeşitli Müslüman güçlerin (Abbasi Halifeliği, Kordoba'daki Emeviler, Tunus ve Sicilya'daki Aglebiler, Kuzey Afrika ve Sicilya'daki Fatımiler ve Balear Adaları'nda, Girit'te ve diğer adalardaki korsan beylikler, örneğin Denia ve Balear Adaları'ndaki kötü şöhretli Mücahidü'l-Muvaffak [1009-1044]) denizdeki saldırılarının en yoğun olduğu dönemdi.[10] Müslüman donanmaların ve korsanların bu dönemdeki faaliyet alanları, adalardaki ve anakaranın kuzeyindeki gelişmiş üslerinden kolaylıkla vurabilecekleri uzaklıklardaydı. Lion Körfezi, Balear Adaları'nın sadece 250 mil kuzeyindeydi; Fraksinet, Liguria Denizi'ne hâkim bir noktadaydı. Tiren Denizi, Sicilya'yla Sardinya'nın arasına sıkışıp kalmıştı. Bari ya da Taranto'dan kuzeyde Quarnero'daki Zara'da ve güneyde Zante'ye kadar bütün Balkan kıyılarını kapsayan yolculuk sadece 250 mildi. Kandiye'den yola çıkan bir gemi, 250 mil yol alarak Eğriboz'a, Sakız Adası'na ve Rodos'a varabiliyordu. Kuzey Suriye'deki ya da tarafsız Kıbrıs'taki Müslüman limanlarından Bizans egemenliğindeki Küçük Asya'nın güney kıyılarına kolaylıkla ulaşılabiliyordu. İbni Haldun, bu dönemde denizler üzerinde Müslümanların denetiminden söz ettiğinde, farkında olsun olmasın, asıl anlatmak istediği, ana rotalar üzerinde bulunan topraklardaki kazanımlarının, Müslüman gemilerine Akdeniz'de istedikleri yere gidebilme özgürlüğünü kazandırdığı, aynı özgürlüğün Hıristiyan gemilerinin elinde olmadığıdır. Mücahidü'l-Muvaffak gibilerin kendi dindaşları tarafından yağmalanmadıkları düşünülse de, Libya kıyılarından çıkan Müslüman korsanlar, 11. yüzyıldan başlayarak Magrip'e yönelik Mısır deniz trafiğini tehdit eder olmuşlardı;[11] öte yandan, Hıristiyan korsanların denizlerden temizlendiğini ya da Hıristiyan deniz trafiğinin durduğunu söylemek mümkün değilse de,[12] Müslümanların yeni topraklar ele geçirmesi, donanmalarının ve Müslüman korsanların faaliyetleri, Müslüman gemilerine göreli bir güvenlik sağlamıştır. Müslüman deniz gücü, en gevşek anlamda, değişik Müslüman devletlerin ticarete dayanan ekonomilerinin zenginleşmesine ve Akdeniz'de Müslüman deniz trafiğinin gelişmesine büyük katkıda bulunmuştur.[13]

Bu dönemde, Müslümanların Karolenjler, İtalyan limanları ve Bizans İmparatorluğu'nun donanmalarıyla giriştikleri bir dizi deniz savaşı, ortaya belli bir örüntü çıkarmaktadır. İstisnasız, bütün büyük deniz savaşları, ana rotalar üzerinde olmuştur (Şekil 26). Genel strateji anlamında, sa-

vaşın nedeni de, söz konusu ana rotalara egemen olan adaların ya da toprakların denetimidir. İslamın 9. ve 10. yüzyıllarda söz konusu adaları ele geçirmesinin ve sonra da 10.-13. yüzyıllar arasında da yitirmesinin önemine elbette birçok modern tarihçi değinmiştir.[14] Ancak bunun önemine o tarihlerde bile değinenler vardı. El-Mukaddesi aşağıdaki satırları yazdığında, adalara sahip olmanın yarattığı etkilerin tamamen farkındaydı:

> Bu denizde, zenginleşen ve adamakıllı yerleşilmiş üç ada vardır. Birisi Sicilya'dır... sonra Girit vardır... ve de Kıbrıs... Ve bu denizde, bilinen iki kanal bulunmaktadır; kıyısında birçok şehir, önemli kaleler ve birçok güzel *ribat** vardır. Bir kısmı, Rum hududundan İspanya hududuna dek uzanır. Bu denizi denetimleri altında tutanlar Rum'dur ve denizlere korku salmışlardır. Sicilya ve İspanya'da yaşayan halklar, denizde çok seyahat ettiklerinden ve komşularına karşı seferler düzenlediklerinden, denizyolları, kanalları ve hudutlar konusunda en deneyimli olanlardır. Ayrıca, Suriye ve Mısır'a giden rotalar da bu denizden geçer.[15]

El-Mukaddesi bu satırları 10. yüzyılın sonlarında, Girit ile Kıbrıs'ın Bizanslıların eline geçtiği bir zamanda yazmıştır; Balear Adaları ve Sicilya hâlâ Müslümanların elindeydi. Ana rotaların stratejik durumu değişkendi; doğuda Bizanslılar etkiliydi, Müslümanlar da batıda henüz İtalyanların, Normanların ve İspanyol Hıristiyanlarının ciddi bir tehdidi altında değildi. Balear Adaları, Sardinya ve Sicilya hâlâ Müslümanların elinde olduğundan, İspanya ve Sicilya'daki Müslüman gemileri, ana rotaları kullanarak Suriye'yle Mısır'a gidebiliyordu. Girit'le Kıbrıs'ta yeniden tesis edilen Bizans hâkimiyetinin Müslümanlara ait gemileri adaların kuzeyinden geçen rotalardan uzak tutabilmesi olasılık dahilindeydi; ama onları adaların güneyinden geçen rotalardan uzak tutup tutamayacağı daha belli değildi. 11. yüzyılın ilk yarısında Sardinya Pisalıların, ikinci yarısında da Sicilya Normanların eline geçtiğinde durum tamamıyla değişmiş ve Müslüman gemileri artık büyük ölçüde güneydeki kıyılara sıkışıp kalmaya başlamıştı.

* Arapça'da, konak; İslam devletlerinin sınır boylarında gözcülük yapan karakollara verilen ad –ç.n.

Müslüman güçler, 10. yüzyılın sonundan itibaren, ana rotalar üzerinde ellerinde tuttukları yerleri yükselişe geçen Hıristiyanlığa kaptırmaya başlamışlardı. Bari ve Taranto'yu Bizanslılar 880'de geri almışlardı. Ardından 961'de Girit, 965'te de Kıbrıs ellerine geçmişti. Fraksinet'deki korsan yuvası, 975'te Provenceli şövalyeler tarafından yok edilmişti. Mücahidü'l-Muvaffak'ın Korsika ile Sardinya üzerindeki denetimini Pisalılar ve Cenevizler 1015'te yıkmışlardı. Normanlar Sicilya'daki Müslüman yönetimin gücünü 1070'lerde kırıp, Malta'yı da 1091'de ellerine geçirince, ana rotalar üzerindeki bir zamanların büyük Müslüman varlığından geriye sadece Balear Adaları'yla batıdaki Endülüs limanları kalmıştı. Bu yerler 1230'larda Aragonlar tarafından yeniden fethedilinceye kadar, Müslümanlar başarıyla direnmişlerdir. Valencia ve Balear Adaları'nın yeniden fethi, Hıristiyan deniz güçlerine Batı Akdeniz'deki rekabette ve savaşlarda, lojistik açıdan tüm avantajları kazandırmıştı.[16]

Denizin kuzeyinde Müslümanların ellerinde bulunan yerleri geri almada Hıristiyanlar neden bu denli başarılı olmuşlardı? Geleneksel tarihsel açıklamalar, bir yandan 10. yüzyılın ikinci yarısında Bizans'ın, 11. ve 12. yüzyıllarda da Hıristiyan Batı'nın "dinamizmi", diğer yandan da Aglebiler ve İspanya'daki *tâife* emirlikleri, sonra da 11. yüzyılda Sicilya'daki Kelb emirliği gibi Müslüman toplumlarının savaşçı ruhlarını ve ekonomik saldırganlıklarını yitirmeleri gibi kültürel etmenleri vurgulamışlardır. Lewis'e göre, İbni Havkal'ın Müslüman Palermo'daki korsanları hafife alan yorumu, ana rotalar boyunca kurulmuş ve zenginleşmiş Müslüman toplumların doğasında, onun zamanında (yak. 972-973) meydana gelen bir yumuşamayı yansıtmaktaydı.[17] Böylesi etmenler elbette hesaba katılabilir, çünkü toplumların bu tür açıklamalara dayanak oluşturacak biçimlerde de evrildikleri çok açıktır. Özelde Hıristiyan deniz trafiğinin Müslüman Sicilya ve diğer Müslüman toplumlar üzerindeki sürekli etkisi, muhtemelen onları, kendileri için en iyi çıkarları elde etmenin yolunun savaş, "gaza" (*razzia*), korsanlık ve silahlandırılmış gemiler olmadığına, başka yollar aramaları gerektiğine ikna etmekte çok katkısı olmuştur.[18] Aynı şeyin gazi beyliklerinde de meydana geldiğini göreceğiz. Bununla birlikte, aynı derecede önemli olan başka etmenler de söz konusu olmuş olabilirdi. Adalardaki ve

anakaradaki üsleri elde tutmanın, ana rotalarda kol gezen Müslüman korsanlara ve donanmalara sığınak oluşturması ve söz konusu rotalarda seyreden Müslüman gemilerine belirli bir güvenlik sağlaması mümkünse de, hiçbir zaman tam bir koruma ve geniş kapsamlı bir sığınak oluşturmazlardı. Ege, Adriyatik ve Tiren denizlerinde bulunan kendi adalarındaki ve anakaradaki üslerinden denize açılacak Hıristiyan donanmaları ve korsanları, her zaman için hem ana rotaları, hem de rotalar üzerine serpilmiş Müslüman kolonilerini kolaylıkla vurabilecek uzaklıklardaydı. İbni Havkal, Bizanslıların MS 972'de Suriye ve Mısır sahillerine bile kolaylıkla saldırabilmelerinden yakınır.[19] Müslümanların ana rotalar üzerinde ele geçirdikleri yerler, İslamın denizdeki sınırlarını, kolaylıkla savunulabilecek coğrafi sınırların ötesine taşımıştı.

9. ve 10. yüzyıllarda ana rotalardaki Müslüman varlığının sahip olduğu lojistik konum, 12. ve 13. yüzyıllarda Suriye ve Filistin'deki Hıristiyan Haçlı devletlerinin lojistik durumuyla şaşırtıcı bir çelişki oluşturuyordu. Bir sonraki bölümde göreceğimiz üzere, sözü edilen Haçlı devletlerinin kullandığı yaşamsal deniz yolları, Müslümanların deniz saldırılarından görece bağışıktı; ama ana rotalar üzerindeki Müslüman mülklerini güneydeki Müslüman anakaraya bağlayan yollarsa, Hıristiyan toplumlar gerekli kaynakları bulur bulmaz ve onları denetim altına almak ister istemez, kuzeydeki anakaradan yapılacak saldırılara sürekli olarak kolayca açık kalıyorlardı. Yukarıda verilen alıntıda, el-Mukaddesi bunu yeterince açık belirtir. Adaların Müslüman güneyden ve doğudan takviye edilmesi, gerek aradaki büyük mesafeden, gerekse hâkim hava koşullarından ötürü, kuzeyden saldırmaktan çok daha zordu. Müslüman güçler güneye kadar gelebilir, hatta ana rotalar üzerindeki dindaşlarına diplomatik yardım da sağlayabilirlerdi, ama bu sempatiyi askeri desteğe çevirmek başka bir şeydi; Girit Müslümanları, Bizanslılara karşı Fatımi el-Mu'iz'den yardım istediklerinde bunu görmüşlerdi.[20] Öyle ki, uzaktaki adaları, yakınlarından gelen işgal girişimlerine karşı etkin biçimde güçlendirmek 15. ve 16. yüzyıllarda bile çok zordu. Venediklilerin adalarını yitirmeleri ve Hospitalier şövalyelerinin Rodos'u Osmanlılara kaptırmaları bunu yeterince açık göstermişti.[21]

Ana rotalar üzerindeki adaları elinde tutabilmesi için, İslamın oralara yerleşmesi ve onları derinlemesine sömürgeleştirmesi gerekiyordu. Ancak çok sayıda köylüyü, zanaatkârı ve tüccarı oralara yerleştirmek, bağımlı oldukları deniz yollarının hiçbir zaman tamamen güvenilir olmadığı gerçeği karşısında çok zordu. Tunus'tan çabuk ve kolay ulaşılabilen, görece kolay ve sık güçlendirilebilen –ve güçlendirilen– verimli Sicilya Adası[22] ile bir ölçüde Girit, belki biraz da Balear Adaları dışında, ana rotalardaki Müslüman yerleşimleri korsanlar ya da onlara hizmet edenlerle sınırlı kaldı.[23] Girit'le ilgili olarak, adadaki Müslüman yerleşiminin bir korsan yuvası olmadığı şiddetle savunulmuştur.[24] Ancak bu doğru olsa bile, Girit'teki Müslümanlar büyük ölçüde başkent Kandiye'ye yerleşmişti ve yerleşim çok da yoğun degildi. Müslüman işgalinden 140 yıl sonra bile, 960-961'de Nikeforos Fokas saldırdığında, ne Girit donanması savaşa girmiş, ne de Girit kara ordusu açık bir savaşa kalkışmıştır. Girit Müslümanları, Bizanslılar karaya ayak basar basmaz Kandiye'deki kale duvarlarının arkasına çekilmişler, açlıktan dolayı teslim olduklarında da savaşı yitirmişlerdi.[25] Böylesi toplumlar, uzun erimde, Hıristiyanların yeniden işgal etmelerinden kaynaklanan baskıya başarıyla karşı çıkamıyorlardı. 10. yüzyılın ikinci yarısında, yeniden kendine gelen bir Bizans, Kıbrıs, Rodos ve Girit'i yeniden işgal ederek İslamı doğudaki ana rotalara püskürtmüştür. 11. yüzyılda, İtalyan kentlerinin ve Norman maceraperestlerin saldırganlıkları da batıda aynı sonucu vermiştir.

Ana rotalar üzerindeki Müslüman mülklerinin 10. ve 11. yüzyıllarda Hıristiyanlar tarafından yeniden fethedilmesi, bu rotalar üzerindeki Batı egemenliğinin de temellerini atmıştır. Bu nedenle de, yeniden fetih, Akdeniz tarihinde önemi çok derin olan tarihsel süreçlerden biri olarak görünür. Yeniden fetihten önce Akdeniz'in, seyrüsefer için kullanılan belli başlı doğal deniz yollarının denizdeki sınırlarını oluşturduğu iki düşman bölge (darü'l-İslam ve darü'l-harb) arasında parçalandığı kesin bir gerçekliktir. Bu sınır üzerinde İslamın bir ayağı bu yanda, diğer ayağı da öbür yandaydı, ama güvende değildi. İbni Haldun'un, bütün Akdeniz'in darü'l-İslam'da birleştiği iddiası kökten yanlıştı. Yeniden fetih, sınırı doğal seyir eksenine çekmiş, Hıristiyanlığın ya da daha doğrusu Hıristiyan Batı'nın

denizcilerinin Akdeniz dünyasının deniz ekonomisini birleştirmelerine olanak vermiştir.[26] Bu bakımdan, Osmanlı Türklerinin yükselişine kadar, Akdeniz'de darü'l-İslam'a ait olduğu rahatlıkla söylenebilecek sular, sadece Müslümanların elindeki güney ve doğu kıyıları olmuştur. Bu değişimin sonuçları devrim yaratan cinstendi; takip eden dönemde Haçlı Seferleri ve Batı'daki deniz trafiğinin yükselişi üzerinde hızlı ve doğrudan etkileri vardı. Hıristiyanlık ana rotalar üzerindeki egemenliğini 10. ve 11. yüzyıllarda güvenceye almış olmasaydı, 12. yüzyılda Filistin ile Suriye'deki Haçlı devletleri varlıklarını sürdüremezlerdi; karadan yapılan Birinci Haçlı Seferi'nin egemenlik kurmayı başarmış olup olmaması bu durumu değiştirmezdi. Dahası, Batı'nın denizci cumhuriyetlerinden hiçbiri deniz trafiğini Müslüman ve Bizans dünyalarına taşıyamaz, dolayısıyla kendilerine Akdeniz ulaşımında bir üstünlük sağlayamazlardı.

Beşinci Bölüm

ON İKİ VE ON ÜÇÜNCÜ YÜZYILLAR: HAÇLI DEVLETLERİ

Hıristiyan Batı'nın, 11. yüzyılın sonlarıyla 12. yüzyılın başlarındaki askeri ve ekonomik saldırganlığının yükselişinin en çarpıcı ifadesi, Birinci Haçlı Seferi'ne katılan orduların Kudüs Krallığı'nı, Antakya Prensliği'ni, Edessa (Urfa) Kontluğu ve Trablusşam Kontluğu'nu kurmuş olmalarıdır. Suriye ve Filistin topraklarında kurulan bu Haçlı devletleri, 1291'de ortadan kaldırılıncaya kadar, iki yüzyıl varlıklarını sürdürmüşlerdir. 12. ve 13. yüzyıllarda varlıklarını sürdürebilmeleri, çok büyük ölçüde, Hıristiyan Batı'yla denizyolu bağlantıları aracılığıyla, başlıca insan gücü kaynaklarını ve mali gelirlerini sürekli olarak beslemelerinin bir sonucuydu. 1099'da Kudüs'ün ele geçirilmesinden çok kısa bir süre sonra, silahsız hacıları kutsal yerlere ibadete, silahlı olan Haçlıları da askeri seferlere katılmaya taşıyan ulaşımın büyük bölümü denizden yapılmıştır. Birinci, 1101'deki ve İkinci Haçlı seferlerinde başlıca Haçlı ordularının, Üçüncü Haçlı Seferi'nde de Alman ordularının karadan geldikleri doğrudur. Ancak kâfirlere karşı yürütülen harekâtlara katılmak için sürekli, küçük gruplar ya da bireysel olarak gelenlerin hemen hemen hepsi denizden gelmişlerdir. İki şekilde gelenler de savaşa güç katmışlar, toprağı güvenceye almak üzere yerleşmişler, Frenklere özgü toplumsal ve ekonomik altyapıyı kuracak nakit sermaye sağlamışlardır. Haçlı devletlerinin varlıklarını sürdürebilmeleri için gelişlerin sürekliliği kesinlikle önemliydi; aynı şekilde, bu devletlerin limanlarıyla Hıristiyan Batı arasındaki deniz ticareti de önem taşıyordu. Belki de Haçlı devletlerinin birçok lordunun parasal gelirinin başlıca kaynağı bu ticaretti.[1] Ayrıca, Batı'ya ve Bizans İmparatorluğu'na giden denizyollarının güvenliklerinin sağlanmasının da, Haçlı devletlerinin mücadelelerindeki konumlarını korumaları ve genişletmeleri için yaşamsal önemi vardı. Uzunluğu 1000 mili bulan bu denizyolları Müslümanların deniz saldırılarına çok açıktı. Ancak, 12. ve 13.

yüzyıllarda bu saldırılara ilişkin kayıtlar görece azdır. Söz konusu iki yüzyıl boyunca Haçlı devletlerinin denizde güvenliği sağlamalarının tarihi, denizdeki mücadelede taraflardan birinin lehinde olan, coğrafi etmenlerle çağdaş deniz teknolojisi arasındaki bağın ne şekillerde oluştuğuna ilişkin klasik örneklerden birini oluşturur: Bu bağ, Haçlı devletlerinin denizdeki ikmal yollarının güvenceye alınmasına çok büyük katkıda bulunmuş, Hıristiyan gemilerini tehdit etmeye yönelik Müslüman girişimlerini de düş kırıklığına uğratmıştır.

1099'da Birinci Haçlı Seferi'nin orduları başarıyla Kudüs'e saldırdığında, Doğu Akdeniz sularındaki Hıristiyan Batı ya da Bizans gemilerine kafa tutabilecek tek Müslüman güç Mısır Fatımileri idi. Suriye ve Filistin'de sıcak savaş sürerken (1097-1099) ve hemen onu izleyen yıllarda, Batı'dan gelen bir Haçlı donanmasının ortalarda olmadığı zamanlarda, Kıbrıs'ın güneyindeki denizlerin denetimi Fatımilerin, kuzeyiyle anakara arasındaki suların denetimi ise Bizanslıların elindeydi.[2] Kuzey Ege'de iki Türkmen beyliği geçici olarak denize ulaşmış, 1090'lı yıllarda Bizans deniz gücüne kafa tutmaya kalkışmış, ama yenilmişlerdi. Süleyman bin Kutalmış'ın İznik'e (Nicaea) vali olarak atadığı Ebu Kasım, 1086-1092 arasında bağımsızlığını kazanmaya kalkıştı. Marmara Denizi'nde, Gemlik Körfezi'nin ağzındaki Kios'ta [Gemlik] bir donanma oluşturmaya çalıştı, ancak denize indirilemeden Bizanslı amiral Manuel Butumites tarafından yok edildi.[3] İzmir beyi Çaka, Ege Denizi'ndeki Bizans üstünlüğüne çok daha ciddi bir tehdit oluşturdu; Sakız Adası açıklarında Niketas Kastamonites'e karşı bir deniz savaşı kazandı, ama sonunda 1092'de Konstantinos Dalassenus tarafından Midilli'yle İzmir arasında yenilgiye uğratıldı.[4] Küçük Asya'da Haçlı Seferleri'nden hemen önce Aleksios I. Komnenos'un başarılı harekâtları, Anadolu'nun hinterlandındaki Konya Selçuklu devletinin etrafını çevirdi; 13. yüzyıla kadar Bizanslılarla Kilikya Ermenileri, Selçukluların denize ulaşmalarını engellediler.

Birinci Haçlı Seferi sırasında, Fatımi donanmasında yaklaşık 70 savaş gemisi vardı. Merkez üsleri İskenderiye'ydi, ama Mısır'da Dimyat ve Tinnis'te, Filistin'de Askelon (Ascalon), Akkâ ve Sur'da da üsleri vardı.[5] Kudüs kuşatması sırasında Askelon'dan denize açılan donanmanın gemileri,

Yafa'da küçük bir Ceneviz filosunu abluka altına almış, Ceneviz gemilerini arma ve silahlarını teslim etmeye zorlamışlardı. Kudüs düşünce, Mısır donanması da Mısır'a geri dönmüştü.[6] Sonraki 25 yıl boyunca da, bu donanmanın gemileri, Suriye ve Filistin kıyılarında, Haçlılara katılmaya gelen değişik Batı donanmalarıyla karşı karşıya gelmişlerdi. Başlarda Askelon, Arsuf, Akkâ, Sur, Sayda, Beyrut ve Trablusşam gibi limanlar Fatımilerin elinde olduğundan, Mısır filoları buraları üs olarak kullanabiliyor, gerek olduğunda bir limandan ötekine kolaylıkla geçebiliyorlardı. Kadırgaların gerek duyduğu lojistik kaynaklar da mevcut olduğundan, Fatımi yönetimleri filolarını çok etkin biçimde çevrede dolaştırabiliyorlardı. Haçlıların deniz gücü, genellikle beklenmedik bir anda bir mevsimlik harekâta katılmak üzere gelen, sonra da ülkesine dönen Batı'nın geçici donanmalarına bağımlıyken, Fatımi gemileri değişik limanlarda üslenmişlerdi. Beyrut ve Trablusşam'dan denize açılan gemiler, Selçuklu [meliki] Dokak yönetimindeki Şam ordusuyla işbirliği yaparak, güneye, Kudüs Krallığı tahtına oturmaya giden Edessa Kontu Baldwin'i, 1100'de Nehrü'l-Kelb'de pusuya düşürmüş ve neredeyse yenilgiye uğratmışlardı.[7] Mısırlıların 1099'dan 1105'e kadar yürüttükleri bir dizi kara harekâtı, onlara eşlik eden deniz harekâtlarından destek almış ve birlikte yürütülmüştü. Mısır'dan yola çıkan ya da Fatımi limanlarının birinden ötekine giden filolar, Haçlılar tarafından değişik zamanlarda kuşatılan bazı limanların (1100'de Arsuf, 1103'te Akkâ, 1108'de de hem Sayda'da, hem de Trablusşam) ele geçmesini önlemişlerdi.[8] Ayrıca, Fatımi limanlarından denize açılan Müslüman korsanlar da, kıyıdan Yafa'ya giden ya da geri dönen Hıristiyan hacı ve ticaret gemilerini taciz edebiliyorlardı.[9]

Fatımi limanlarının giderek azalmasında, Pisa, Ceneviz ve Venedik gibi İtalyan kentlerinden ya da Norveçli I. Sigurd'un donanması gibi Batı'nın başka yerlerinden gelen Haçlı donanmaları önemli rol oynamışlardır. Denizden ikmali kesen Hıristiyan donanmaları olmasaydı, söz konusu limanlar denizden gelecek insan gücüyle güçlendirilebilecekler ve ikmal malzemesi sağlayabileceklerdi. Başlarda Fatımilerle çeşitli Batılı deniz güçleri arasında denizde yürütülen mücadele dengeliydi. Mısırlılar 1108'de Sayda açıklarında birleşik bir İtalyan donanmasına karşı üstünlük sağla-

mışlar, ancak iki yıl sonra Beyrut açıklarında Ceneviz ve Pisa, Sayda açıklarında da Venedik donanmaları karşısında yenilmişlerdi.[10] Fatımilerin kararlı ve sürekli direnmelerine karşın, Haçlılar limanları peşi sıra ele geçirmişler, 1110'a gelindiğinde de en güneydeki Askelon ile Sur dışındaki bütün limanları almışlardı. Peş peşe üslerin yitirilmesi sonucu Fatımi filolarının hareket yetenekleri azalmış, inisiyatif ellerinden çıkmıştı; Müslüman korsanlar da ortadan kaybolmuştu.

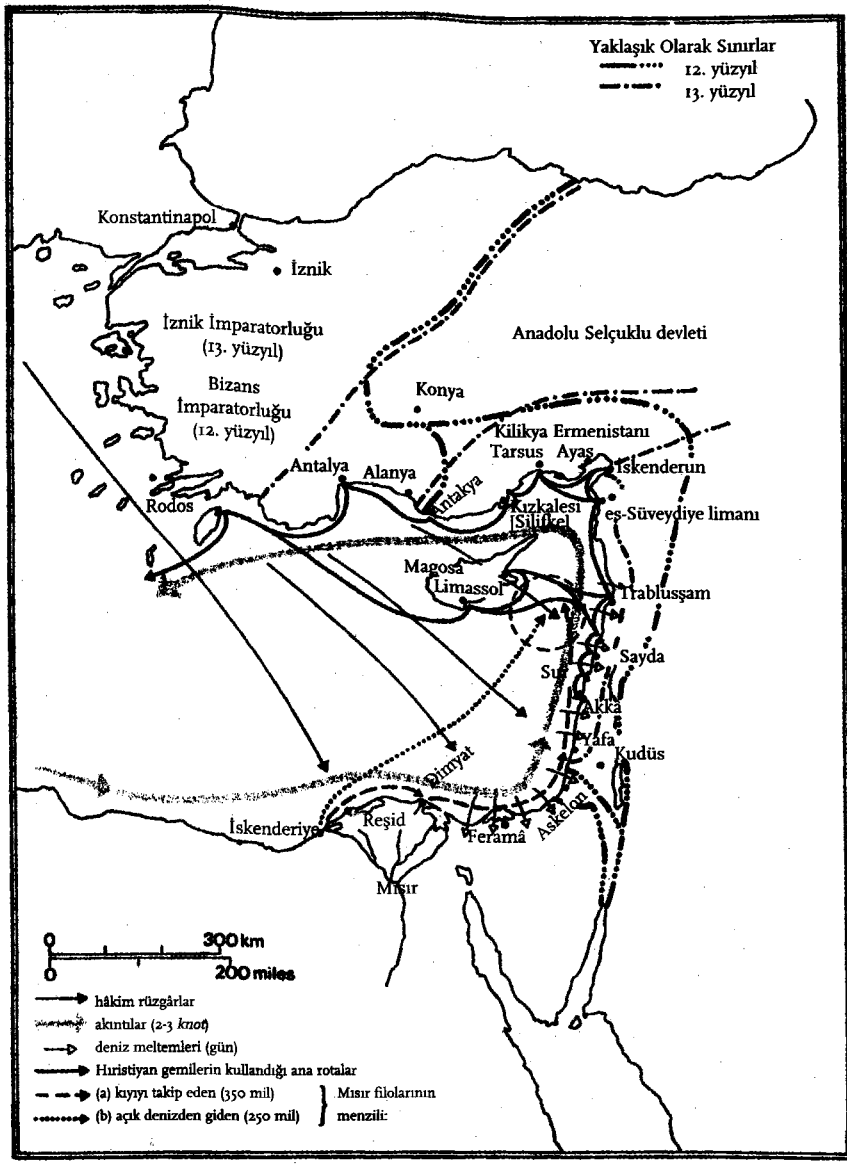
1123'te Haçlılar Sur'un çevresindeki çemberi daralttıklarında, Venediklilere ait bir Haçlı donanması, Askelon açıklarındaki deniz savaşında Fatımilerin son büyük filosunu da yok ederek son darbeyi vurdu.[11] Ertesi yıl, kuşatılan Sur'dan yükselen yardım çağrılarına Mısır'daki halifenin verebildiği tek tepki, artık bir şey yapamayacağı olmuştur. Denizden desteği kesilen Sur, Kudüs Krallığı'yla Venediklilerin birlikte yaptıkları saldırı sonucu düştü.[12] Suriye-Filistin kıyılarındaki bu son üssün düşmesinin ne anlama geldiği iki yıl sonra anlaşılacaktı. Fatımiler yaklaşık 20 kadırgadan oluşan yeni bir donanma inşa edip kuzeye, gemileri taciz etmeye, Haçlı devletlerinin kıyılarını yağmalamaya gönderdiler. Chartreslı Fulcher şunları yazar:

> Beyrut kentine kadar kıyıları keşfettiler ve gizlice incelediler, avlanarak ve kendilerine yarar sağlayacak, Hıristiyanların ise zararına olacak bir yer arayarak, limandan limana gittiler. Ama içecek su sıkıntısı çekiyorlardı. Akarsulardan ve kaynaklardan kovalarını doldurmak, böylece susuzluklarını gidermek için, zorunlu olarak karaya çıktılar. Ancak kentte yaşayanlar bunda bir kötü niyet gördüler ve cesaretle karşı geldiler... mızraklarıyla şövalyelerimiz, oklarıyla okçularımız onları denize geri püskürttüler ve böylece beklenmedik biçimde bozguna uğrattılar. Onlar da yelken açarak önce Trablusşam'a, sonra Kıbrıs'a yöneldiler.[13]

Ne olup bittiği açıktır. Donanmanın Askelon'un ötesinde su alabileceği bir yer yoktu; ayrıca, burada bulacakları su kaynağı da, donanmada epey fazla sayıda gemi bulunduğu için yeterli olmayabilirdi. Chartreslı Fulcher, 75 gemiden oluşan bir donanmadan söz eder, ama 20 dolayında

bir rakam gerçeğe büyük olasılıkla daha yakındır.[14] Askelon'da doğal bir liman yoktu; Surlu William, "Askelon'un limansız kıyılarından" söz eder.[15] Ayrıca akarsu da yoktu, kentin su ihtiyacı kuyulardan sağlanıyordu. Her halükârda, donanmanın büyüklüğü Askelon'dan su almaya imkân vermiyordu. Mısırlı komutan, kendi güvenli hareket sahasının dışına çıkmaya, gemi sayısının üstünlüğüne güvenerek zorla su almaya kalkışır, ama bunu başaramaz.[16] Önemli olan nokta, suyunun Beyrut civarında bitmiş olmasıydı. Gerçekten su mu bitmişti, yoksa dönüş yolculuğuna yetecek su mu kalmamıştı? Göreceğimiz üzere, Beyrut, Mısır'daki üslerden denize açılan kadırgaların hareket sahasının sınırlarındaydı. Askelon, bütün Müslüman dünyasını gözyaşına boğarak 1153'te Kudüs Kralı III. Baldwin'in eline geçince, Mısır donanmasının Nil deltasında Tinnis ise el-Menzele Gölü'ndeki el-Feramâ'nın ötesinde su alabileceği hiçbir yer kalmamış oldu. Ancak bu üslerin de çok kullanılmadığı anlaşılmaktadır; Mısır donanmaları, 12. ve 13. yüzyıllar boyunca İskenderiye'yle Dimyat'taki geleneksel üslerinden denize açılmayı sürdürdüler. 12. yüzyılda Aslan Yürekli Richard tarafından fethedilmeden önce, Kıbrıs'taki Bizans otoritesi zayıftı; kuşku yok ki, korsan kadırgaları tek başlarına ya da küçük filolar halinde Kıbrıs'ın terk edilmiş ya da kimsenin yaşamadığı koylarından ve derelerinden su alabilmeyi umuyorlardı. 1126'da, Beyrut'taki felaketten sonra Kıbrıs'a yelken açan Mısırlı komutanın umduğu da herhalde buydu. Ne var ki, bu girişim birkaç gemi için yeterli su bulmakta başarılı olsa da, bulunan su, çok acil durumlar hariç, büyük donanmalar için yeterli değildi. Sözü edilen donanmalar, Mısır'da alınan suyun izin verdiği ölçüde, genellikle harekât sahalarının sınırları içinde kalıyorlardı.

Yelken açma mevsiminin başladığı mart sonları ya da nisan başlarında, veya temmuz sonunda ya da ağustos başında, ana rotaları izleyerek Kutsal Topraklar'a doğru Batı'dan yola çıkan ve kış gelmeden geri dönen Hıristiyan Batı'nın ticaret gemileri, nisan sonu ya da mayıs başında (ya da eylül sonları ve ekim başlarında) Kutsal Topraklar'a giden iki geçiş noktasının açıklarında birikirlerdi. Bunlar, Surlu William'ın bahsettiği iki geçiştir (*transiti*).[17] Batı'dan Kutsal Topraklar'a yönelmenin ilkbahar başlarında dikkate değer ölçüde yoğunlaşması, seyir kaygılarının yanı sıra, pazarlara rakipler-



Şekil 27. Haçlı Devletlerinin Denizde Oluşturdukları Güvenlik Ağı.

den önce ulaşma gibi ekonomik kaygılardan da kaynaklanıyordu. Kısa bir süre içinde çok sayıda gemi gelirdi. Saewulf, Ekim 1102'nin ortalarında Yafa limanında 30 büyük gemi[18], Theoderich ise 1172 dolaylarında, Paskalya sırasında Akkâ'da 80 gemi saymıştır.[19] Gemilerin gelişi ve ayrılışı zaman açısından böylesine üst üste çakıştığından, çoğu da karayı ilk Trablusşam ya da Beyrut civarında gördüklerinden, Müslüman saldırılarına karşı özellikle açık oluyorlardı. Kıbrıs, Beyrut ve Trablusşam arasındaki sularda dolaşan Müslüman korsanlar ya da Fatımi akıncı filolarının ellerine çok fırsat geçmiş olması gerekirdi. Ama durum böyle değildi; neden böyle olmadığını açıklayan birkaç etmen söz konusudur.

İskenderiye limanından çıkan Mısır kadırgaları, isterlerse Dimyat'ta su almak için dururlar, ama Kıbrıs'la anakara kıyıları arasındaki başlıca avlanma alanlarından geçen iki rotadan birini seçebilirlerdi (Şekil 27). Burunlarını kuzeydoğuya çevirerek açık denizden doğrudan gidebilirlerdi. Ancak bu yolun seçimi, karadan çok uzaklarda kötü havaya yakalandığında batma tehlikesini de beraberinde getiriyordu. Ayrıca, eğer kuzeyden esiyorsa, 45-60° açıyla sürekli iskele başomuzluktan esen *meltemi*'ye yakalanmayı da göze almaları gerekirdi. Zaman kaybetmeden sabit bir rotada yol almalarını engelleyecek çok ters bir yöndü bu. Rüzgâr batıya kayarsa elbette her şey yolunda giderdi. Öte yandan, kıyıdan gidecek olurlarsa, iki-üç *knot* hızındaki akıntı ve kara-deniz meltemlerinin günlük hareketinden sürekli olarak faydalanabilirlerdi. Aslında mevcut seçimlerin en iyisi buydu. Fatımiler döneminde, Mısır donanması hep kıyıları izleyen denizyollarını kullanıyordu.[20] *Meltemi* düzenli olarak kuzeybatıdan estiğinde, rüzgârı iskele bordadan alan kadırgalar Askelon'a ulaşıncaya kadar yelkenlerini kullanabiliyor olmalıydılar. Ondan sonra 200 mil kadar ya kara ve deniz meltemlerine bel bağlayacaklar ya da küreklerini kullanacaklardı. Avlanma alanlarına ulaşmak için yaklaşık 350 mil yol yapmaları gerekiyordu. Aynı yoldan geri dönecek olurlarsa, gidiş dönüş 700 mil demekti. Daha tehlikeli olan açık denizden, doğrudan gitmeyi göze aldıklarında mesafe 600 mildi. İki *knot* ortalama bir hızla, sadece vuruş noktalarına gidip geri dönmeleri için yaklaşık 11 ila 13 güne gerek vardı; hâkim rüzgârlardan ötürü bunun yedi-sekiz günü giderken, dört-beş günü de dönüşte geçecekti. Bir filonun su al-

madan denizde geçirebileceği süre en çok yedi ile dokuz gün arasındaydı. Hatta bu süre bile, komutanın son damla su tüketildiğinde dönmek üzere, dönüş yolculuğunun süresini çok ince hesaplamış olma riskini göze alacağı varsayımına dayanmaktaydı. Kaç komutan bu riski göze alabilirdi? Komutan istese bile, mürettebattan kaç kişi bunu kabul ederdi? O dönemdeki Mısırlı mürettebat, toplumsal konumları kötü olsa da, kölelerden değil özgür insanlardan oluşuyordu.[21] Ayrıca, olağanüstü durumlar için de biraz, iki-üç günlük su saklamak gerekirdi. Bu durumda, vurulacak alanda geçirilebilecek süre belki bir haftadan da azdı. O dönemin Mısır kadırgaları suyu amforalarda taşıyor idiyseler –ki bu, büyük bir olasılıktır– ve bir amforanın taşıyabildiği su miktarı fıçıların taşıyabildiğinden yüzde 30 kadar daha azsa, vuruş noktasında denizde geçirilecek süre neredeyse hiç yoktu. Mısırlı akıncıların işlevi Trablusşam açıklarına geldiklerinde sadece denizde seyretmeye indirgeniyor ve daha kolayca yol kesebilecekleri yerlerde beklemek yerine, dönüşte ganimet elde edebilmek umuduyla çabucak dönüş yoluna koyuluyorlardı.

Bu hesaplamalardaki zorluklar ve değişkenler ne olursa olsun –ki sadece kuramsal hesaplamalar olduklarını kabul ediyorum– hedefledikleri şey, Mısır donanmasının, denizdeki ikmal yollarını vurarak Haçlı devletlerinin stratejik güvenliğine ciddi bir tehlike oluşturmasını sağlayacak lojistik yeteneğinin son derece sınırlı olduğuna ilişkin tarihsel gözlemleri doğrulamaktadır.[22] Batılı gemilerin Kutsal Topraklar'a gelişlerindeki ve ayrılışlarındaki birikmeden ötürü, Mısır filoları Kıbrıs ile Trablusşam arasındaki sularda bir ay kadar kalabilselerdi, Haçlı devletlerinin ekonomilerini ve insan gücünü zayıflatacak darbeler indirebilirlerdi. Ama savaş kadırgalarının lojistik kısıtlamaları buna olanak vermiyordu. Yapabildikleri, Kıbrıs'ın boş kıyılarından su alabileceklerini uman ve bunda başarılı olamazlarsa hemen geriye dönecek küçük akıncı filoları göndermekle sınırlı kalıyordu. Yazılı kaynaklarda bahsedildiğini gördüğümüz, işte tam da bu akıncı filolardır.[23] Zaman zaman sıkıntı yaratıklarına tanık olunsa da, Haçlı devletlerinin can damarları üzerinde önemli bir etkileri olmamıştır.

Kadırgaların denizde kaldıkları süreye ek olarak, Mısırlıların karşılaştıkları sorunları şiddetlendiren başka etmenler de söz konusuydu. Kor-

sanların ya da akıncı filolarının amacı gemileri batırmak değil yakalamak olduğundan, yelkenli gemiler korunmak amacıyla Haçlı sahillerine sığınamadan yollarını kesmeleri gerekiyordu. Beyrut'un güneyinde gemiler kıyıdan pek ayrılmıyorlardı ve rüzgâr doğudan esmediği sürece –ki bu, yaz günlerinde hiç de olağan değildi– yakalanmaktan kaçmak için kolaylıkla kumsala çekilebiliyorlardı. Savaş kadırgalarının artık baş kısmında su altında mahmuzları yoktu, bu nedenle de gemileri su altında delip kolayca batıramazlardı. Burunları bir gemide delik açabilirdi, ama bir gemiyi bu yolla batırmaya kalkışmak uzun bir mücadele gerektirirdi. Aslan Yürekli Richard'ın kadırgalarının, Salaheddin Eyyubi'nin 1191'de yardım için Beyrut'tan Akkâ'ya gönderdiği büyük Müslüman gemisini batırmak için çok uğraşmaları gerekmişti. Borda yüksekliğinden ve silahların atış gücünden ötürü Richard'ın adamları gemiye aborda olamıyorlardı. Gemiyi durdurabilmenin tek yolu, geminin dairesel olarak dönüp durması için yönlendirici kürekleri bağlayacak birinin suya dalmasıydı. Daha sonra ise, Latin kaynaklarının anlattığı doğruysa, kadırgalar onu batırmak için burunlarıyla ona devamlı vurmak durumunda kalmış ve aslında düşman tarafından batırılmıştır. Müslüman kaynakları ise, yakalanacağının kaçınılmaz olduğunu anladığında, kaptanın gemisini batırdığını söylemektedir.[24] Su üzerindeki kısmı yüksek ve belki de saldıran kadırgaların on katı kadar ağırlığı olan büyük yelkenli gemiler, düzenli ve elverişli bir rüzgârı arkalarına almışlarsa, kolaylıkla durdurulamazlardı. Gerçekten de, kadırgaların, yelken açmış büyük yuvarlak gemileri durdurma ve yakalama yetenekleri genellikle yoktu. Sur ve Sayda'dan denize açılan Müslüman kadırgaları, 1103'te Kutsal Topraklar'dan dönmekte olan Saewulf'un gemisini durduramamışlardı.[25] 1264'te de, Cenovalı amiral Simone Grillo, emrindeki diğer gemiler konvoyda bulunan küçük Venedik gemilerinin hepsini ele geçirdikleri halde, büyük bir Venedik yuvarlak gemisini, *Roccafortis*'i yakalamak için boşuna çabalamaktan vazgeçmek zorunda kalmıştı.[26] 14. ve 15. yüzyılda Venedikli hacıların *kog*'ları Türk korsanları püskürtebilmişti; Cenevizlerin de benzer deneyimleri vardı.[27] 15. yüzyılda, Venedik, özellikle korsan kadırgalarının tehditleriyle baş edebilmek için büyük yelkenli gemiler yapılmasına karar vermişti.[28] 1453'te Konstantinopolis kuşatıldığında, üçü Ceneviz'e, bi-

ri de Bizans'a ait olan dört büyük Hıristiyan yelkenli gemisi, İstanbul Boğazı'na, kayıtlara göre, 150 Osmanlı kadırgasını yaklaştırmamayı başarmış ve birçoğunu da batırmıştı.[29] 150 sayısını aynen almamak gerekir, ama sayıları yelkenli gemilerden birkaç kat fazlaydı.

Kadırgaların önce avlarını açık denizde yakalamaları, durdurmaları ve sonra da onlara aborda olup çıkmaları, tabii ki deniz çarşaf gibi değilse, zorluklar içeriyordu. Ayrıca, gelen gemileri yakalamak için Mısırlı kadırgaların devriyeye çıkıp uzun süre denizde kalmaları da tehlikeler içeriyordu; hava bozduğunda sığınabilecekleri dost bir kıyı yoktu. Hava bozduğunda bütün filo batabilirdi. Dahası, kadırgaların küçüklüğü ve su üstü yüksekliklerinin olmaması, görüş alanlarını da sınırlıyordu. Sonuçta, herhangi bir "abluka" harekâtında büyük zorluk çekiyorlardı.[30] Kıbrıs, Trablusşam ve Beyrut arasındaki küçük dörtgen deniz bile 4000 mil kare kadardır. 14. yüzyılda, karşı tarafta da, Marino Sanudo Torsello, tasarladığı Haçlı filosunun, denizin uzak noktalarına ulaşabilme ve Mısır'a yönelen Müslüman ve Hıristiyan gemilerini tamamen engelleme yeteneği olmadığını kabul etmiştir.[31] Mısırlı akıncı filoları, şans eseri, tek tek gelen bir-iki gemiye ele koyabilirdi, ama bu da Haçlı devletlerinin lojistik güvenliğine yıkıcı değil, sadece ufak bir darbe indirirdi. Limandan ayrılacak gemilerse Mısırlıların geçip gitmelerini limanda bekleyebilirlerdi.

Mısır filolarının Kutsal Topraklar yakınlarında etkin olamamaları, görünüşte şaşırtıcı olan birçok tarihsel olgunun açıklanmasına büyük ölçüde yardım eder: Salaheddin Eyyubi'nin dönemine kadar, gemilere saldırıldığına ilişkin kayıtların yetersiz olması; Mısır donanmasıyla, zaman zaman Doğu Akdeniz sularında görülen başka donanmalar arasındaki büyük ölçekli çarpışmaların az olması; Haçlı devletleri hükümdarlarının, kıyılarını ve denizyollarını korumak için gemi edinmelerinde başarısız olmaları.

Haçlı hükümdarların sözü edilen bu başarısızlığı, kaynakları olmadığından değildi. Kudüs Kralı III. Baldwin, 1153'te Askelon'a saldırmak için 20 gemilik bir filo oluşturmuştu.[32] Chatillonlu Reynald ile Ermeni Thoros, 1156'da birlikte oluşturdukları filoyla Kıbrıs'a saldırmışlardı.[33] Trablusşamlı III. Raymond, 1160'ta kız kardeşi Melissande'yi Konstantinopolis'e götürmek üzere 12 kadırgalık bir konvoy oluşturmuş, I. Manuel ile Melissan-

de'nin evlilik pazarlığı kesilince de bu konvoyu Kıbrıs'a saldırıda kullanmıştı.[34] I. Amalricus 1167'de Mısır'da yürüttüğü harekâtta, Yukarı [Güney] Mısır'dan İskenderiye'ye gelen desteği kesebilmek için Nil'de gemiler kullanmıştı.[35] 1182'de Kudüs Kralı IV. Baldwin'in, Salaheddin Eyyubi'nin Mısır donanmasıyla denizden gerçekleştirdiği Beyrut'taki kuşatmayı yarmakta kullandığı 33 kadırgadan oluşan filoyu, Akkâ ve Sur temin etmişti.[36] Templier ve Hospitalier şövalyeleri ve Haçlı devletlerinin diğer büyük vasallarından bazıları, 12. yüzyıl boyunca, değişik zamanlarda gemi sahibi olmuş ve denizde faaliyet göstermişlerdi. Mavera-i Ürdün Prensi Chatillonlu Reynald'ın, 1183'te Kızıldeniz'e saldırmak için karadan geçirerek Akabe Körfezi'ne indirdiği küçük bir filosu vardı.[37] Usame bin Münkız, Hıristiyan limanlarından çıkıp Müslüman gemilere saldıran kimi korsanlardan söz eder. Büyük bir olasılıkla bunlar yerleşik İtalyanlardır.[38] Aslında Haçlı devletlerinin hükümdarları, ihtiyaç halinde gemi edinebilecek ve bakımlarını yapabilecek zenginliğe sahiplerdi. 13. yüzyılda sadece Akkâ'nın gelirleri İngiltere Krallığı'nın gelirlerine yakındı.[39] Haçlı devletlerinin, Müslüman dünya gibi, gemi yapımında kullanılacak malzemelerden, özellikle de keresteden yoksun olduğu, bu nedenle de kendi gemilerini yapamayacakları savı anlamsızdır;[40] gerek olduğunda kolaylıkla Batı'dan gemiler satın alınabilirdi. Ayrıca, Haçlı devletlerinin, Trablusşam Kontluğu'nda bulunan, 12. yüzyılda hâlâ kereste açısından zengin olan Lübnan'a, Ermeni ve Bizanslı müttefikleri aracılığıyla Toros Dağları'ndaki ormanlara ulaşabilme olanakları vardı. Gerektiğinde kereste için kesilebilecek ağaçlar Kıbrıs'ın ormanlık dağlarında da vardı. Haçlı devletlerini yönetenlerin feodal şövalyeler olarak kültürel tutuculuklarının hem ticari, hem de askeri deniz altyapısını oluşturmalarını önlediği savı da anlamlı değildir.[41] Onlar oldukça pragmatik kafalı adamlardı. Gerçekleştirdikleri düzensiz deniz akınları, ileri sürüldüğü gibi, tali olaylar değildi; aksine, bir gereksimin ya da çıkar gördüklerinde, genellikle de başarılı oldukları denizcilik yeteneğini geliştirdiklerini açıkça göstermekteydi. Tarihsel sebep-sonuç ilişkisi açısından kültürel tutuculuk, güvenilirliği olmadığı bilinen bir savdır.

Haçlı devletleri savunmada kaldıkları ve ellerindeki toprakları korumakla yetindikleri sürece, sürekli bir deniz gücüne hiç de gerek-

sinmiyorlardı. Filistin ve Suriye'nin bütün kıyı şeridini ellerinde tuttuklarından, Mısır filolarının, Haçlı kıyılarında bulunabildikleri kısa sürelerde, denizyollarına geçici rahatsızlık vermekten öte yapabilecekleri bir şey yoktu. Haçlı devletlerinin bir deniz gücünün olmamasının sıkıntısının gerçekten duyulduğu tek zaman, Kudüs Krallığı'nın güneye saldırıya geçtiği dönemdi: 1153'te Askelon'a, 1160'larda Mısır'a, ardından da Hattin'den sonra, stratejik durumun 1124 öncesine döndüğü Salaheddin ile mücadelede sırasında yeniden Mısır'a saldırdığı zaman. Az sayıdaki bu örneklerde, aceleyle toparlanan donanmaları ya da İtalyan ve Bizanslı müttefiklerinin sağladıkları donanmaları kullanmaları daha akıllıca olmuştur. 1153'te, Haçlı devletlerinin limanlarında bir araya getirilen derme çatma bir donanma Askelon'a karşı kullanılmıştı. 1160'larda, özellikle de 1169'da, Mısır'a yapılan saldırıda Bizans donanmasıyla işbirliği yapılmıştı. 1187'den sonra da İtalyanlar ve diğer Batılı güçler gerekli deniz yardımını sağlamışlardı. Aslında, 12. yüzyılda profesyonel ve sürekli savaş donanmalarına sahip güçler sadece Fatımi Mısır'ı, Bizans İmparatorluğu ve Sicilya Krallığı'ydı. Bu tarihlerde Venedik, Ceneviz ve Pisa bile, gerek olduğunda, ticaret gemilerini savaş donanmalarına dönüştürüyorlardı. Bu, diğer deniz güçleri için de olağan bir uygulamaydı; bu nedenle de, deniz gücüne duydukları gereksinimin geçici niteliği göz önüne alınacak olursa, Haçlı devletlerinin de aynı yolu izlemelerinde şaşıracak bir şey yoktu.

Elbette, 1120'lerin ortasından başlayarak Mısır'ın denizdeki faaliyetlerinin ortadan kalkmasına neden olan etmenlerden birinin de Fatımi yönetiminin çöküş sürecine girmesi olduğunu da kabul etmek gerekir. Ama donanması dağılmamıştı. 1150'lerde bile 70, hatta daha fazla savaş gemisine sahipti. Haçlı devletleri gibi Fatımiler de gerekli olduğunda ve başarılı olabileceği anlaşıldığında, hemen donanmayı harekete geçirebilecek durumdaydılar. 1150 ile 1155 arasında Askelon üzerinde Kudüs Krallığı'nın baskısı arttığında, Fatımiler Şam'daki Nureddin'e ortak bir deniz ve kara harekâtı yürütme önerisinde bulundular ve krallık kıyılarına en az dört akıncı donanma gönderdiler.[42] 70 Fatımi gemisi Haziran 1153'te Askelon'a destek verdi ve sonunda kenti düşmekten kurtaramasalar da, iki ay daha dayanmasını sağladılar. Demek ki, 1150'lerde bile Mısır donanması saldırı-

da bulunabilecek yetenekteydi; 1150'de, sonra da 1155'te Haçlı devletlerinin denizdeki ikmal yollarına yönelik harekâtlarda başarılı olamaması, amaçlarının niteliğinden, harekât alanının sınırlarından ve büyük yelkenli gemiler karşısında kadırgaların saldırı yeteneklerinin yetersizliğindendi. 1150-1155 arasındaki saldırı dalgasının tamamı Askelon'a yönelikti.

Bu etkenlerin doğru olduğunu, ortaçağdaki bir Mısır sultanının, 1179-1191 arasında Salaheddin'in Hıristiyan Batı'nın Akdeniz'deki gemileriyle başa çıkabilmek üzere yaptığı son büyük girişimin çözümlenmesi gösterebilir. Mısır donanmasının büyük bölümü 1168'de, Kudüs Kralı I. Amalricus'un Mısır seferi sırasında, Kahire'deki üssünde kaza sonucu yanıp yok olmuştu.[43] Sonraki yıl, gelmesi beklenen büyük Bizans armadasına karşı gönderebilecek gerçek bir savaş donanması olmayan Salaheddin, armadanın yolunu gözlemek üzere Kıbrıs'ın kuzeyine sadece altı kadırgadan oluşan küçük bir filo gönderebilmişti.[44] Öyle görünüyor ki Mısır 1168'den sonra önemli bir deniz gücüne sahip olmadı; bunun sonucunda da Dimyat, Tinnis ve İskenderiye'deki limanları, Bizans ve Sicilya donanmalarının saldırılarına açık duruma geldi.[45] Ama 1177'de Salaheddin yeni bir donanma oluşturulmasını buyurdu ve 1179 ilkbaharında 60 kadırga ile ulaşımda kullanılabilecek 20 kürekli gemi (*tarida*) İskenderiye limanında hazırdı.[46] Salaheddin, o tarihten 1191'de Akkâ surları önündeki yenilgisine kadar bu Mısır donanmasını, karadan da baskı altına aldığı Haçlı devletlerinin denizdeki güvenliğini tehdit etmekte kullandı. Yine de, Mısır'da sonraları hüküm süren kimi Memluk sultanları da donanma oluşturdukları ve kullandıkları halde, Fatımi sonrası dönemde denizlerdeki Hıristiyan üstünlüğüne meydan okuma yükümlülüğünü sürdüren tek Mısır sultanı Salaheddin olmuştur. Bu nedenle de başarısızlığı hepsinden daha öğreticiydi.

Salaheddin, 1179'dan 1182'ye kadar donanmasının gücünü ve donanımını sınamış, yavaş yavaş akınlara göndererek savaş koşullarına hazırlamaya çalışmıştı. Bu saldırı filoları zaman zaman başarılı da olmuş, yalnız başına seyreden bir iki Hıristiyan ticaret gemisini yakalamış, Suriye kıyılarına çıkmış, hatta Akkâ limanına bile saldırmışlardı.[47] Sonra da 1182'de Salaheddin en büyük atağını yapmış, Beyrut'a karadan ve denizden saldırmıştı. Salaheddin'in hedef seçiminin rastlantı olmadığına kuşku yoktur. Daha

öncede bahsettiğimiz gibi, Beyrut, Haçlı devletlerine giden ana rotaların kıyıyı gördüğü noktaları denetiminde tutuyordu. Salaheddin kenti ele geçirmeyi başarabilseydi, karadan Haçlı devletlerini iki parçaya ayırmakla kalmayacak, emrindeki Mısır filolarının Kutsal Topraklar civarındaki sularda tahribat yaratabilmesine olanak sağlayacak önemli bir deniz üssünü de ele geçirmiş olacaktı. Eyyubi donanmasının düzenli filolarının yaratabileceği tehdidin ne kadar ciddi olabileceğini görmek için, sonraki on yılda, Salaheddin'in ölümünden sonra, Usame adında bağımsız bir korsan emirinin Beyrut'tan denize açılan kadırgalarının, Sur ve Akkâ'ya giden Hıristiyan gemilerine yaptıklarına bakmak yeterli olacaktır. *L'estoire de Eracles Empereur*'a göre, Usame'nin kadırgaları, köle olarak satılan 14.000 Hıristiyanı esir almışlardı; Haçlıları, Beyrut'u 1197'de yeniden ele geçirmeye kışkırtan da onun bu yağmaları olmuştur.[48] Ne var ki, Salaheddin'in 1182'de Beyrut'a yaptığı saldırı başarısızlıkla sonuçlandı; 30 kadırgadan oluşan Mısır filosu, kentin önünde bir kıyı başı tutamamış, Akkâ ile Sur'dan aceleyle toplanan 33 kadırgalık Haçlı donanması tarafından Mısır'a kadar geri çekilmeye zorlanmıştı.[49] Böyle bir sınava üç yıldır hazırlanmakta olan Mısır filosunun toplama bir Haçlı donanması karşısındaki yenilgisi, Salaheddin'in mürettebatının moralini ve gücünü tüketti. O tarihten Kudüs Krallığı'nın Temmuz 1187'de Hattin'de düşüşüne kadar geçen sürede, Mısır donanmasının başarıları tek tek dolaşan ticaret gemilerini ele geçirmeyle sınırlı kaldı.[50] İmadeddin tarafından büyük zaferlerinden biri olarak gösterilen 1183'teki sefer, bu dönemde Mısır donanmasının vurma yeteneğinin ne ölçüde sınırlı olduğuna ilişkin örneklerden biridir. Ebu Bekir'in komutasındaki donanma, kuşatma altındaki Kudüs Krallığı'na tüccarları ve 375 şövalyeyi taşıyan bir Hıristiyan ticaret gemisini ele geçirmişti; burada değinilmesi gereken önemli nokta, donanmanın Mısır'dan 21 Mayıs'ta ayrılmış ve ganimetiyle birlikte dokuz gün sonra dönmüş olmasıdır.[51] Açıktır ki, Ebu Bekir ganimetini denize açıldıktan kısa süre sonra yakalamış ve hemen geriye dönmüştü. Bu olay da, bu dönemde Mısır donanmasının faaliyetlerinin ne ölçüde kısa akınlarla sınırlı kaldığını göstermektedir.

4 Temmuz 1187 cumartesi günü, Salaheddin Hattin Burnu'nda Kudüs Krallığı'nın sahra ordusunu yok etmiş, birkaç ay içinde de Kutsal Top-

raklar'daki Frank yönetimi, bazı kıyı kentlerinin (Antakya, Sur, Trablusşam, Tartus) yakın çevresiyle sınırlı kalacak düzeye inmiştir. Ama on yıl içinde, tamamen yıkılan ve kullanılamaz hale gelen Suriye'nin iki limanı Latakiye ile Cebele dışında, bütün kıyı boyunca Frank denetimi yeniden kurulmuştur. Haçlı devletlerinin Hattin'den hemen sonra bellerini doğrultmaları ve dikkate değer biçimde güçlerini yeniden tesis etmeleri, Hıristiyanların denizlerde serbestçe dolaşabilmelerinin, denizyoluyla insan ve donanım sağlamalarının ve Salaheddin'in Hıristiyanların denizdeki güçlerini kıramamış olmasının doğrudan bir sonucuydu.

1179'da Akkâ'ya, 1182'de Beyrut'a yaptığı deniz saldırıları, Salaheddin'in, Filistin ya da Suriye'deki bir limanı ele geçirmenin, özel olarak denizdeki, genel olarak da Kutsal Topraklar'a yönelik mücadelede kendisine sağlayacağı stratejik üstünlüğün farkında olduğunu göstermektedir. Tüm kıyının en büyük limanı olan "Frankların Konstantinopolis'i" Akkâ'yı[52] 10 Temmuz 1187'de ele geçirdiğinde, Doğu Akdeniz sularındaki stratejik durum baştan aşağıya değişmişti. Salaheddin, bu büyük limanı ele geçirmenin ne anlama gelebileceğini bilmekteydi. O tarihlerde emirlerinin isteği, Akkâ'yı yerle bir etmesi yönündeydi; böylelikle, yeniden Frankların eline geçecek olursa, Kutsal Topraklar üzerindeki varlıklarını yeniden kurabilecekleri bir ikmal üssü olarak kullanamayacaktı.[53] Ne var ki, Akkâ'da konuşlanacak bir Mısır filosunun stratejik durumu etkileyeceğinin bilincinde olan Salaheddin bu öneriyi dinlememişti. Gerçekte, kentin savunmasının güçlendirilmesini buyurmuş, sonra da limanda konuşlanmak üzere Mısır'dan on kadar kadırga getirtmişti.[54] Mısır donanmasının tamamını neden getirmediği sorulabilir. Mısır'ı denizden korumasız bırakmak kaygısının ötesinde, 1182'deki Beyrut saldırısında donanmanın başarısızlığını gördükten sonra savaş yeteneğine çok güvenmiyor olması, bu nedenle de önemli bir deniz harekâtına sürüklenebileceği bir duruma getirmek istememesi bir başka olasılık olabilir. İmadeddin, 1187 sonunda Akkâ'dan çıkan bir filonun Sur açıklarındaki yenilgisinden sonra Mısırlıların savaş yetenekleri konusunda çok olumsuz yorumlarda bulunmaktadır.[55] Salaheddin, donanmaları açık savaşa sokma konusunda, bütün emirlerin isteksizliğinden de etkilenmiş de olabilir. Kadırga savaşlarında kesin bir zafer elde etmek son derece zordu;

yenilgi durumunda çok sayıda nitelikli insan gücünün yitirilecek olması da ciddi bir sonuçtu. Gemilerin yerine yenisini yapmak görece kolaydı; nitelikli insan gücünün kaybı ise giderilemezdi. Bu konu Bizans döneminin ortalarındaki askeri elkitaplarında yer almakta ve Akdeniz'deki kadırga savaşlarının sonlarına kadar da sürekli yinelenmektedir.[56] Kadırga savaşları özünde eşgüdümlü kara ve deniz savaşları olduğundan ve donanmalar olağan koşullarda kara kuvvetleriyle birlikte toprak kazanmak amacıyla kullanıldıklarından, donanmaların meydan savaşları gibi çatışmaları sadece istisnai durumlarda söz konusuydu. Birçok donanma komutanı doğal olarak denizde bir meydan savaşına girmekten kaçınmıştı. Ama Salaheddin'in verdiği kararın belki de gerçek açıklaması, 1187'de donanmanın tamamının Akkâ'ya getirilmesi için ortada bir neden olmamasıdır. Doğu Akdeniz sularında artık önemli bir Hıristiyan deniz gücü bulunmamaktaydı ve Salaheddin'in kafasındakileri gerçekleştirebilmek, ticaret gemilerine saldırmak ve ikmal yollarını taciz etmek için de küçük bir filonun büyük bir donanma kadar etkin hareket edebilmesi mümkündü.

Salaheddin'in Mısır donanmasını büyük Hıristiyan deniz kuvvetleriyle açık bir savaşta karşı karşıya getirmek istememesi, Kuzey Suriye'de 1188 Temmuz'undan Eylül'üne kadar yürüttüğü seferde de açıkça görülmektedir. Kutsal Topraklar'dan yükselen yardım çağrılarına yanıt olarak Sicilya Kralı II. William, ünlü amirali Brindisili Margaritus'u emrindeki 50 kadırgayla birlikte 1188 ilkbaharında Doğu Akdeniz'e göndermişti.[57] Salaheddin, savaş tecrübesi yüksek Sicilyalılarla Mısır donanmasını savaşa sokmak istememiş ve Margaritus'un Filistin ve Suriye kıyıları boyunca taciz edilmeden ilerlemesine izin vermişti. Sicilya'nın yardımı belki de Trablusşam ile Sur'u kurtarmış, Antakya'yı güçlendirmiş ve kritik bir yıl olan 1188'de ve 1188-1189 kışında, bir başka Haçlı gücü Doğu'ya ulaşıncaya kadar Frankların dayanmalarına olanak sağlamıştı.[58]

Kudüs Kralı Guy de Lusignan, birçok kişinin sadece bir çılgınlık olarak gördüğü çok cesurca bir işe kalkışmış, 28 Ağustos 1189'da Akkâ önünde kamp kurmuştu. Nisanda Sur'dan gelen 52 gemilik Pisa donanmasıyla da denizden "ablukaya" aldığı kenti "kuşatmaya" başlamıştı. Kentteki askerlerin sayısının ancak yarısı kadar olan ordusuyla, Guy'un durumu

başlarda çok riskliydi.[59] Bununla birlikte, 1189 güzünde Batı'dan Akkâ civarındaki kumsallara çok büyük takviye kuvvetler çıkarıldı. Genelde İngiltere, Danimarka, Flandre, Frizye, Almanya ve İtalya'dan, özellikle de Ceneviz'le Venedik'ten donanmalar geldi. Sayıları tam olarak kestirilemese de, 1190'a girerken her türden yüzlerce geminin kentin çevresindeki kumsala yanaştığına ya da demirlediğine kuşku yoktur. Eylül 1189'da Salaheddin geldiğinde, İmadeddin'in söylediğine göre, Hıristiyan gemileri kumsalı direkten bir ormana dönüştürmüşlerdi.[60] Akkâ çevresindeki Haçlı kuşatması daraltıldığında ve Salaheddin kente karadan ikmal yapmanın ve güçlendirmenin giderek zorlaştığını gördüğünde, denizden ikmal yapmak zorunda kalmıştı.[61] 1189 Noel'inde, Ermeni amiral Hüsameddin Lû Lû, 50 kadırgadan oluşan Mısır donanmasıyla limana girmiştir.[62] Yardıma gelen, muhtemelen Mısır'da kalan bütün gemilerin yer aldığı ikinci büyük donanma da Temmuz 1190'da savaşarak Akkâ'ya ulaşmıştı.[63] Donanma mürettebatının Akkâ'yı savunmaya girişmeleri, gemilerin denize açılamadığı anlamına gelmekteydi. Salaheddin, taktiksel açıdan elverişsiz bir durumda yakalanmıştı. Akkâ surlarını savunmakla meşgul mürettebatı hareket kabiliyetini yitirince, Mısır gemileri korumasız kalmıştı. Salaheddin iki kez saldırı girişiminde bulunmuş olsa da, Akkâ çevresindeki Hıristiyan gemilerine karşı onları etkin bir biçimde kullanamamıştı.[64] Bu noktadan sonra da, Salaheddin'in Akkâ'daki garnizona ikmal yapma ve güçlendirme yeteneği çok azalmıştı. 1190 yazı ve 1190-1191 kışında birkaç gemi Hıristiyan deniz kuşatmasını yarıp kaçabilmişse de, bunlar küçük ticaret gemileriydi; üstelik, zaman geçtikçe gemilerin yarma harekâtı yapması daha da güçleşmekteydi.[65] 7 Haziran 1191'de Akkâ açıklarına gelen Aslan Yürekli Richard'ın kadırgaları, Beyrut'tan gelen büyük yardım gemisinin yolunu kesip (tamamen şans eseriydi) onu batırdıktan sonra, Salaheddin'in son umudu da kayboldu. Akkâ garnizonun kaderi belli oldu ve bir ay sonra da, 14 Temmuz'da teslim oldu. Mısır donanmasının tamamı, bütün mürettebatıyla birlikte Haçlıların eline geçti ve Salaheddin'in denizlerdeki Hıristiyan üstünlüğünü yıkma girişimi sona ermiş oldu.

Aslında Salaheddin, Mısır donanmasının Akkâ'da sıkışıp kalmış olmasının sonuçlarının ne olacağını kent düşmeden anlamıştı. 1187'de Ak-

kâ'nın savunmasının güçlendirilmesini, 1190-1191 kışında da Sayda ile Cübeyl'in yıkılmasını buyurmuş, gerek olduğunda kısa sürede yıkılabilmeleri için de Yafa, Arsuf ve Kayseriye'ye patlayıcı döşetmişti.[66] Askelon'un yıkılması da, Salaheddin ile Richard'ın hazırladıkları mütareke koşullarından biriydi.[67] Denizde savaşı kaybetmenin sonuçlarına hazırlanmaktaydı. Akkâ teslim olup limandaki Mısır donanmasının tamamı ele geçirildiğinde, Haçlı devletlerinin yaşamalarını sürdürmeleri ve durumlarını iyileştirmeleri de güvence altına alınmış oluyordu. Donanmanın ele geçirilmesi Akkâ'nın ele geçirilmesi kadar önemliydi; Haçlıların ısrarının da gösterdiği gibi, garnizonun teslim olması ancak donanma yok edilemeseydi kabul edilebilirdi.[68]

Salaheddin 1193'te öldü; Eyyubi Sultanlığı da kısa süre içinde kardeş düşman devletlere bölündü. Bu koşullarda, denizdeki stratejik durum dikkate alındığında, Cübeyl, Sayda, Beyrut, Cebele ve Latakiye'nin hâlâ Müslümanların elinde bulunmasının pek de bir önemi yoktu. Gördüğümüz üzere, Salaheddin'in Beyrut valisi Usame bağımsızlığını ilan etti ve korsan faaliyetleri çok rahatsızlık verdi. Ama stratejik güç dengesini gerçekten bozabilecek bir gücü yoktu; Eyyubi hükümdarlarından hiçbiri denize önemli bir donanma indiremedi. Franklar 1197'e kadar Cübeyl, Sayda ve Beyrut'u geri aldılar; Cebele ve Latakiye'de ise, Müslüman filoları ve korsanlarının Hıristiyan gemilerine karşı etkinlik göstermelerinde üs olarak rahatlıkla kullanabilecekleri olanaklar bulunmamaktaydı. Denizlerdeki stratejik durum, Salaheddin'in Mısır donanmasını oluşturmasından önceki döneme, yani 12. yüzyıldaki durumuna geri dönmüştü.

13. yüzyıl boyunca, Suriye ve Filistin'deki Haçlı devletlerinin tarihinin ilginç yanı, Mısır Eyyubileriyle Memluk sultanlarının karadan yaptığı baskıya karşın, kıyılarında ya da hayati denizyollarında herhangi bir baskıyla karşılaşmamış olmalarıydı. Salaheddin'den sonra gelen Eyyubi (1193-1252), sonra da Memluk (1250-1291) yönetimlerinde, Mısır donanması hiçbir şekilde Haçlı devletlerinin denizdeki faaliyetleri için ciddi bir tehdit oluşturmamıştır. Aslında bu dönemde, 1247'de Askelon'a, 1270'te Kıbrıs'a olmak üzere, Mısır'dan sadece iki önemli deniz seferi düzenlenmişti.[69] İkisi de acı bir başarısızlıkla sonuçlanmıştı. Memluklar Haçlı devletlerini karada giderek küçültürken, kara kuvvetleriyle birlikte Mısır donanması li-

man kentlerine karşı hiç kullanılmamıştır. Müslümanları başarıya götüren, karada sağladıkları ezici üstünlük olmuştur. Öyle ki, çoğu zaman, Müslümanlar karada kale duvarlarını aşarlarken, kentleri savunanlar denizden kurtarılıyorlardı.[70] Mısır donanmasının ticaret gemilerine saldıran filoları da Doğu Akdeniz sularındaki Hıristiyan ulaşımı için bir tehdit oluşturamamışlardı. 13. yüzyılda, Doğu Akdeniz sularının denetimi kesin biçimde İtalyanların eline geçmişti.

13. yüzyılda denizlerde Mısır'ın gözükmez olması konusunda, ikisi de çok kabul görebilecek ve tarihsel gerçeklerle de doğrulanabilecek olan iki sav geliştirilmiştir. Birincisi, 13. yüzyılın birinci yarısında, Hıristiyanlarla Mısır arasındaki ticaretten Eyyubilerin ekonomik açıdan kâr ettikleri, bu nedenle de Haçlı devletlerine karşı saldırgan bir tavır almadıklarıdır.[71] Onlardan önce Sicilya'daki Aglebi ve Kelb emirliklerinin, sonra da Türk gazi beylikleriyle Osmanlı İmparatorluğu'nun yaptığı gibi, ellerindeki topraklara yönelik Hıristiyan deniz ulaşımından büyük çıkarlar elde etmişlerdir. Hıristiyan Batı'nın Doğu Akdeniz'le ticaretini kendileri için bir değere dönüştürmüşlerdir; bunu bozmakta pek bir çıkarları yoktu. İkincisi, Memlukların kökleri Türkmen göçmenlerine dayanıyordu ve Mısır'da süvari olarak yetiştirilmişlerdi. Deniz savaşlarına pek itibar etmezler, çok büyük bir saygı duymazlardı; hatta denize karşı derin bir sevgisizlikleri de olabilirdi.[72] Ancak sevilen ve sevilmeyen şeylerin, çoğunlukla kültürel mirastan çok daha somut nedenleri vardır. Değişimde gösterilen başarısızlığı sadece kültürel tutuculuğa bağlamak hep tehlikeli bir yaklaşım olmuştur. Guilmartin, Akdeniz'deki savaşlarda kadırgaları kullanmanın ne kadar yanlış olduğunu göstermiştir.[73] Tarihsel nedenselliği açıklamada kültürel miras ve tutuculuk söylemlerine başvurulması, çoğunlukla özgül bir alanda değişimin başarısızlığının gerisinde yatan önemli nedenleri görememekten kaynaklanır. Hiç kimse başarısız olduğu şeyden pek hazzetmez. Bir şeyi sevmediğini söylemek, başarısızlık için uydurulmuş aldatıcı bir mazeret olabilir. Genel olarak ne Arap, ne de Türk zihniyetinde, Memlukların bu tavrını haklılaştırmakta kullanılabilecek bir unsur bulunur. Öte yandan, Salaheddin'in Kürt kökeninin onu bir Arap'tan ya da bir Türk'ten daha çok denize ve deniz savaşlarına yaktın kıldığını söylemek de zordur. Ama ondan ya-

rarlanabileceğini anladığı anda, deniz gücünü kullanmada istekli davranmıştır. Memluklar gibi çölde yaşayan ve süvari olan başka Türkler ve Araplar da hiç acemilik çekmeden denize açılmışlardır ve bunda süreklilik göstermişlerdir: 7. ve 8. yüzyıllarda Emeviler, 8. yüzyılda Kuzey Afrika'daki Abbasi valiler, 9. ve 10. yüzyıllarda Giritli Araplar, 10. ve 11. yüzyıllarda Fatımiler, özellikle ortaçağ başlarında birçok Batılı Müslüman yönetim, özellikle de 9. yüzyılda Tunus'taki Aglebiler ile İspanya'daki Emeviler, 14. yüzyılda da Küçük Asya'daki gazi beylikleri...[74] Tabii ki Arapların başka kolları da Hint Okyanusu'nda uzun ve seçkin bir denizcilik geleneğine sahiptiler. Öyleyse, 13. yüzyılda Mısırlıların denizden ve deniz savaşlarından hazzetmemelerini, kültürel tutuculuktan daha iyi açıklayan nedenler yok mudur?

13. yüzyılda Mısırlıların denizde faaliyet göstermemiş olmalarının başlıca nedenlerinden biri, 12. yüzyılın ve Salaheddin'in başarısızlığının lojistik derslerinin gerçekten çok iyi öğrenilmiş olması olabilir. Eyyubiler ve Memluklar, Suriye-Filistin limanlarının denetimini ellerine geçirdiklerinde, Salaheddin'in birinci adımını izlemek yerine neden ikinci adımını izlemişlerdir? Limanları yeniden tahkim etmek ve kendi gemileri için üs olarak kullanmak yerine yerle bir etmişlerdir.[75] Filistin kıyıları, yıkılmış kale duvarları ve liman yapılarından oluşan bir harabeye isteyerek dönüştürülmüştür; öyle ki bu durum, ortaçağın geri kalan yıllarında hacıların anlatılarına sürekli konu olmuştur. Memlukların, Hıristiyanların Kutsal Toprakları'nı tekrar ele geçirmek üzere düzenleyecekleri bir deniz harekâtından daha az korktukları Suriye'nin en kuzey kıyıları, Sur'un güneyinden başlayan kıyılara göre yıkımdan çok daha az etkilenmiştir. Ayrıca, Filistin limanlarının da, deniz harekâtları için üs görevi görme kapasiteleri yok edilmiş olmakla birlikte, ticaret merkezi kimliklerine dokunulmamıştı. 14. ve 15. yüzyıllarda bu limanlara Batılı ticaret ve hacı gemileri sürekli uğramıştır.[76] Memlukların eline geçer geçmez Filistin limanlarının askeri yetenekleri yok edilmişti, ama Haçlılar tarafından yeniden ele geçirilecekleri korkusu geçtikten sonra, bu limanların sunduğu ticari olanaklar Mısır yönetimleri tarafından yeniden canlandırılmıştı. Yıkım, Mısırlı yöneticilerin denizi sevmiyor olmaları gibi basit bir nedenden ötürü yapılmamıştı. Bu nedenle de yıkabilirlerdi, ama kendilerine bir yararı olacağını düşünselerdi ve risk de

büyük olmasaydı, deniz gücünü geliştirecek ve ona destek olacak deniz altyapısını oluşturacak kadar faydacıydılar. Nitekim, deniz gücünün başarıyla kullanılabileceği anlaşıldığında, ortaçağın sonlarında, değişik zamanlarda Mısır Memlukları da denizde faaliyet göstermişlerdi.[77] Ama Salaheddin dersini almıştı, genel olarak onlar da öğrenmişlerdi. 13. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Mısır'ın, gerek büyüklük gerek deneyim açısından, İtalyanların, Katalanların, Kıbrıs Krallığı'nın, sonraları da Rodos Hospitalier şövalyelerinin donanmalarıyla başa çıkabilecek sürekli bir donanma oluşturması ve muhafaza etmesi, fiilen imkânsız bir durum olmuştu. Hıristiyan donanmalarının toplam deniz gücü, Memlukların Filistin kıyılarını deniz gücüyle savunmalarına olanak vermeyecek boyutlara ulaşmıştı.[78] Bu durumda, limanların askeri yeteneklerini yok etmek tek anlamlı savunma yolu oluyordu. Sultanlar, liman kentlerinin yeniden denizden ele geçirilmelerinden ve 12.-13. yüzyıllardaki lojistik durumun yeniden tesis edilmesinden korkmaktaydılar. Haçlı devletlerinin liman kentlerinden hareket edilerek yeniden oluşturulduğu Üçüncü Haçlı Seferi'nden sonra, böyle bir durumun yenilenmesini başarıyla önlediler. Salaheddin'in emirlerinin Akkâ'da ona önerdikleri, şimdi dikkate alınmıştı ve sonucu başarılıydı; ama sadece geçerli askeri nedenlerden ötürü, denizi sevmemekten değil...

Altıncı Bölüm

DENİZ ULAŞIMI VE KORSANLIK

Pisa, Ceneviz, Venedik ve Hıristiyan Batı'nın diğer deniz güçleri, Doğu Akdeniz sularında Fatımi ve Eyyubi deniz güçleriyle karşı karşıya gelirlerken, Akdeniz'in dört bir yanında çok daha geniş bir karşılaşma başlıyordu; öyle bir karşı karşıya geliş ki, sonucu, uzun dönemde, Haçlı Seferlerinden çok daha önemli olacaktı. 11. yüzyılda Hıristiyan Batı'nın ticaret filosu, Akdeniz'deki denizcilik ve ticarette Bizans ve İslam üzerinde egemenlik kuracağı bir hareketlenme içine girdi. Aslında, özellikle de her iki alanda da deniz akıncılığının (guerre de course) oynadığı anahtar rolden ötürü, üç uygarlığın denizde verdiği askeri stratejik mücadeleyle deniz ticaretindeki rekabet tamamıyla birbiriyle bağlantılıydı ve aynı tarihsel olgunun esas bölümünü oluşturuyordu.

Karmaşık ve çok yönlü niteliğinden ötürü, üç uygarlığın ticaret filoları arasında, deniz ticareti konusunda yürütülen bu rekabetin içerdiği değişkenler ve geçirdiği evrim, geçen yüzyılda bu konuda yapılan çalışmalara karşın hâlâ belirsizdir. Avrupa'nın zengin arşivleri, Ceneviz, Pisa, Venedik, Marsilya, Barselona, Montpellier ve Dubrovnik gibi Batı limanlarındaki gemicilik ve deniz ticaretinde görülen çok büyük büyümenin üzerindeki kuşku bulutunun ötesinde ne olduğunu belgeleyebilmek için didik didik edilmiştir. Ancak bu günlere kalabilen Bizans kaynakları çok az olduğundan, Bizans deniz ticaretinin çöküşüne neden olan etmeni tam olarak belirleyebilmek mümkün olmamıştır. Aynı şey Müslüman dünya için de geçerlidir. Tarihçiler, Müslüman gemiciliğinin, 11. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar, Akdeniz deniz ticaretindeki payının tamamını ya da tamamına yakınını yitirdiğini genellikle kabul etmektedirler. Ama Müslüman bakış açısından bakıldığında, bunun gerçekte nasıl olduğu çok açık değildir. Bugüne kalan Müslüman kaynakları Bizans kaynaklarından daha iyi bilinmektedir; ancak gerek dil, gerek ulaşabilme zorluklarından ötürü, Avrupa dillerindeki tarih araştırmaları büyük ölçüde kroniklere ve birkaç idari metne dayanma durumunda kalmıştır. 1959'da Paris'te toplanan Dördüncü Uluslararası De-

niz Tarihi Kolokyumu'nda Hıristiyan Batı'nın ortaçağ sonlarındaki deniz ticaretine ilişkin kaynakları enine boyuna ele alınmıştır.[1] Aynı toplantıda, geç dönem Bizans İmparatorluğu'ndan kalan az sayıdaki kalıntı da sunulmuştur.[2] Toplantı Avrupa'yla sınırlı olduğu halde, Müslüman arşivleriyle Arap ve Türk yazınında bulunanları içeren bir araştırmayı sunacak bir İslamiyet uzmanının yokluğu şiddetle hissedilmiştir.[3] Günün birinde Müslüman kaynaklarından ortaya çıkacak zenginliğe B. Lewis değinmişse de,[4] diğer araştırmacılar Müslüman, özellikle de Osmanlı kaynaklarına ulaşılamamasının üzüntüsünü dile getirmişlerdir.[5]

Avrupa arşivleri, Hıristiyan Batı'nın gemilerinin 12. yüzyıldan 15. yüzyıla uzanan zaman diliminde, gerek Bizans'a ve Müslüman dünyaya, gerekse o dünyalar içinde bir yerden diğerine yapılan yolculuklarda çok büyük artış olduğunu elbette göstermektedir. Ancak, Bizans ve Müslüman deniz ulaşımından günümüze kalan ya da yok olanlar üzerine kesinlikle hiçbir şey söylememektedirler. Kuşkusuz, Avrupa kaynakları Avrupalılar tarafından kaleme alınmıştır ve Avrupa gemileri, tüccarları ve denizcileriyle ilgilenmektedirler. Öyle ki, Avrupa dışında Müslüman ya da Bizans dünyasında yazıldıkları ender durumlarda bile, sonuç değişmemektedir. Müslüman ve Bizans gemiciliğine arada sırada yapılan –esirgedikleri– yollamalar, hemen hemen değişmez biçimde, Müslüman ya da Bizanslı gemi sahiplerinin ya da tüccarların Hıristiyan Batılılarla girdikleri ticari ilişkilere dair olduğundan, merkezi bir öneme sahip değildirler. Çok ender olarak, Hıristiyan Batı'nın taraf olmadığı durumlarda, Müslüman ya da Bizans deniz ticareti üzerine bazı bilgiler sunmaktadırlar. Aslında, Avrupa arşivleri Hıristiyan Batı gemiciliğinin Müslüman ve Bizanslı rakiplerini saf dışı bıraktığı izlenimini verebildiğinden, yanıltıcı olabilirler; oysa durumun gerçekten böyle olup olmadığını bilmek mümkün değildir. Şu andaki bilgilerle, Müslüman ve Bizans deniz ticaretinin çöküşüne ya da ayakta kalabilmesine ilişkin nicel bir değerlendirme yapılamaz. Dolayısıyla, Avrupa arşivlerinin sunduğu kanıtlar çok büyük bir dikkatle değerlendirilmelidir.

Avrupalı araştırmacılar, 11. yüzyıldan sonra Akdeniz'deki ticaretin neredeyse tamamıyla Hıristiyan Batı'nın limanlarına kaydığı evrimsel bir sürecin (kimileri buna devrimci diyecektir) söz konusu olduğunu ileri sür-

mektedirler. Ama soruna sadece bu açıdan mı yaklaşmak gerekir? Hâlâ açıklanmayı bekleyen temel –ve yeterince ilginç– sorunlardan biri, Batı'nın Akdeniz'deki ticarette rekabeti ortadan kaldırdığı varsayılan dönem öncesinde, yani 9. yüzyıldan 11. yüzyılın ilk yarısına kadar, Bizans ve İslam gemilerinin ve tüccarlarının Hıristiyan Batı'ya yaptıkları yolculukların ne sıklıkta olduğudur. Ortadaki kanıtlar –ki Bizans ve Müslüman kaynakları çok azdır– gerçekte bu tür yolculukların çok ender olduğunu göstermektedir. Başka bir biçimde söylenecek olursa, Avrupalıların kanıtları da dahil olmak üzere eldeki bilgilerin gösterdiği, söz konusu dönemde Bizanslılar ile Müslümanların sıkça uğradıkları limanların sadece Hıristiyan Batı'nın epey güneyinde bölgeyle sınırlı olduğudur; yani İtalya'nın güneyi, Sicilya Adası, Balear Adaları ve İspanya gibi Müslüman ve Bizans topraklarına yakın olan limanlar. Bu Batı limanlarına, Katalonya'dakilerle Amalfi gibi Güney İtalya'dakiler de dahildir. Durum böyleyken, Hıristiyan Batı gemiciliğinin, Bizans ve Müslüman rekabetini 11. yüzyıldan sonra Akdeniz'deki ticaretten sildiğini iddia etmek çok anlamlı değildir.

Önceki dönemde Müslümanların elinde bulunan Akdeniz deniz ulaşımı, öncelikle Mısır'la Doğu Akdeniz'i, Hıristiyan Batı'dan ziyade Müslüman Kuzey Afrika, Sicilya ve Endülüs'e, bir ölçüde de Bizans'a bağlamaktaydı. Akdeniz'in Müslüman toplumlarının o dönemdeki ticari yönelimleri doğuya ve güneye doğruydu; Hıristiyan Batı'dan çok İran'a, Hint Okyanusu'na ve Sahra Afrika'sına yönelmişlerdi.[6] Aglebi ve Kelb Sicilya'sının, beklenileceği üzere, Güney İtalya'yla ticari bağları vardı;[7] ama Batı'nın, Akdeniz'in güney ve doğu kıyılarındaki Müslüman toplumlar için, Müslüman gemi sahiplerini kendi limanlarına yelken açtırmak için sunabileceği mallar çok sınırlıydı. Ayrıca, Maliki mezhebinden kimi İslam âlimleri, darü'l-harb'a, yani Müslüman olmayanların yaşadığı ülkelere ticaret amaçlı yolculukları da haram saymaktaydılar.[8] Maliki mezhebi özellikle Magrip'te etkiliydi; bundan çok şey çıkarmak yerinde olmasa da, bu durumun bazı Magriplileri Hıristiyan Batı'ya yelken açmaktan alıkoymuş olması olasıdır. Batı'ya yönelik Müslüman deniz ticaretinin olmadığı görüşünü, Kahire'deki Geniza cemaatinden Mısırlı Musevi tüccarların Batı'yla ticari bağlarının yokluğu da güçlendirmektedir.[9] Bu Musevilerin Batı'daki din kardeşleriyle

toplumsal, entelektüel ve seyahat bağları vardı, ama ticari bağları yoktu. Öte yandan, Mısır Musevi cemaatinin ticaretinin ne ölçüde Akdeniz'in Müslüman dünyasını temsil ettiği de tartışmalıdır. İbni Hurdadbih'in* Karolenj Avrupa'sı, Ortadoğu ve Çin'e gidip gelen *Rhadanite* Musevi tüccarlara değinen ünlü metni, en azından daha önceki bir dönemle ilgili olarak, Geniza kayıtlarının tanıklığını doğrulamaktadır.[10] Öte yandan, İbni Hurdadbih'in metni, söz konusu *Rhadanite* tüccarlar konusunda başka hiçbir metin tarafından desteklenmemektedir. Kahire Geniza kayıtlarının ve İbni Hurdadbih'in kanıtlarının doğru yorumu ne olursa olsun, Haçlı Seferleri öncesinde Müslüman gemilerinin, Hıristiyan Batı'nın Katalonya, Languedoc, Provence, Liguria, Toscana ve Kuzey Adriyatik'teki limanlarına çok sık gitmedikleri açıktır.[11]

Bu dönemde, elbette Bizans'ın elindeki Güney İtalya dışında, Batı'ya yönelik Bizans deniz ticaretinin de çok sınırlı olması olasıdır; hatta 7. yüzyıldan itibaren bu düzeyde olmuş olabilir.[12]

Söz konusu dönemdeki Hıristiyan Batı gemiciliğine bakıldığında, İbni Haldun'un, 9. ve 10. yüzyıllarda ortadan kaybolduğuna ilişkin sözlerinin büyük bir abartma olduğu anlaşılır. Bu dönemde, ana rotalar üzerindeki adaların Müslümanların eline geçmesine, bu rotaların İslamla Hıristiyanlığın denizdeki sınırlarını oluşturmasına ve Müslüman gemileri tarafından önceki ve sonraki dönemlere kıyasla çok fazla kullanılmış olmasına karşın, Batı gemileri de bu rotaları kullanabilmiş, oralardan Bizans ve Müslüman dünyalarına gitmişlerdir. Yapılan son araştırmalar, Hıristiyan Batı'nın deniz ulaşımında sonradan görülen büyümenin, Birinci Haçlı Seferi zamanında sıfırdan başlayan ani bir gelişmenin değil, 11. yüzyılda ve öncesindeki deneyimlerin sürekliliği üzerine kurulmuş olmasının sonucu olduğunu çok inandırıcı biçimde göstermektedirler.[13] Sonraki dönemlerde ulaşacağı büyüklükle karşılaştırıldığında henüz çok küçük çaplı olsa da, Hıristiyan Batı'yla Bizans ve Müslüman dünya arasındaki deniz ulaşımı, 10. ve 11. yüzyıllarda bile büyük ölçüde Batılıların ellerinde bulunmaktaydı. Batılı tüccarların ve gemi sahiplerinin, gemilerini Müslüman ve Bizans liman-

* Ebü'l-Kasım Ubeydullah b. Ahmed, (yak. 820-912); *Kitab el-Mesalik ve'l-memalik* adlı coğrafya kitabının yazarı –ç.n.

larına göndermedeki nedenleri, Müslüman ve Bizans tüccarlarının ve gemi sahiplerinin gemilerini Batı limanlarına gönderme nedenlerinden çok fazlaydı. Batı'nın deniz ulaşımının 10. yüzyıldan başlayarak büyümesinin tarihsel süreci, Müslüman ve Bizans rekabetinin ortadan kaldırılmasından çok, daha önce de küçük ölçekte var olan ulaşımın büyük ölçüde genişlemesinde aranmalıdır.

Bazı araştırmacılar daha da ileri gitmişler ve çözümlemelerini Akdeniz ulaşımından bölgesel ulaşıma indirgemişlerdir. 13. yüzyıldan başlayarak, özellikle Ceneviz ve Venedik tüccarları ve gemilerinin (Katalonya ve diğer yerlerdekiler de dahil olmak üzere), Bizanslı ve Müslüman meslektaşlarını, kendilerine ait bölgelerdeki deniz ticaretinden dışladıklarını iddia etmektedirler. Ashtor'un sürekli olarak öne sürdüğü, İtalyan, Dubrovnik ve Katalan gemiciliğinin, 14. yüzyıldan başlayarak, Müslüman gemilerinin rekabetini Doğu Akdeniz sularının dışına attığıdır; bu tarihsel olgunun nedenleri olarak da, Müslüman Yakındoğu'daki genel teknolojik düşüşü ve ona eşlik eden Hıristiyan Batı'nın teknolojik üstünlüğü hızla ele geçirmesini göstermektedir.[14] Yarrison, Magrip gemiciliğinin 12. yüzyıldan başlayarak Avrupa rekabeti karşısında büyük ölçüde ortadan kalktığını, Fisher de 16. yüzyılda Magrip'in deniz ticaretinin neredeyse tamamının Hıristiyan Batı'nın elinde olduğunu iddia etmektedir.[15] Earle de benzer bir yaklaşımı benimsemekte, 16. yüzyılın başlarında, Osmanlı genişlemesi sıralarında, Akdeniz boyunca Osmanlı deniz ticaretini genişletmeye yönelik kısa süren bir girişim olduğunu, ancak 17. yüzyılda Müslüman dünyayla Hıristiyan Batı arasındaki ticaretin tamamının Hıristiyan gemiler tarafından taşındığını söylemektedir.[16] Bir İslam dünyası araştırmacısı olan Cahen bile, Haçlı Seferleri'nden başlayarak, Hıristiyan Batı'nın gemilerinin ve denizcilerinin "Akdeniz ticaretinde uzmanlaştıklarını ve hâkim güç konumuna geldiklerini", Mısır'da 12. yüzyılın bu noktaya geçiş dönemi olduğunu belirtmektedir.[17]

Bu tür iddialarda gerçek payı varsa da, tarihçilerin, ellerindeki değişkenler, onların boyutları ve etkileri konusunda ihtiyatlı olmaları gerekir. Yukarıda değinildiği üzere, yaptıkları yorumlar büyük ölçüde, yanıltıcı olabilecek olan Avrupalı kanıtlara dayanmaktadır. Yapılması gereken, 12. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar Mısır'da, Bizans İmparatorluğu'nda, Türkiye'de ve

Magrip'te gemicilik ve deniz ticaretinden nelerin kaldığına ilişkin kanıtların tarihçiler tarafından bilinçli bir şekilde sorgulanmasıdır. Örneğin Malowist, Hıristiyan Batı'nın Magrip ile Mısır arasındaki taşımacılığa girdiği halde, o ulaşımdan ancak küçük bir parça alabildiğinde ısrar etmektedir.[18] Labib de, ortaçağ sonlarında Mısır deniz ticaretinin önemli ölçüde varlığını sürdürdüğünü belgelemiştir.[19] Osmanlı padişahları konusunda da İnalcık farklı bir bakış açısı getirmiştir.[20] Geç Bizans'taki ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Rumların gerçekleştirdiği deniz ticaretinin ayakta kaldığı ve devam ettiğine ilişkin, Laiou-Thomadakis, Oikonomides, Luttrell ve diğerleri kanıtlar ortaya çıkarmaya başlamışlardır.[21] Hıristiyan Batı gemiciliğinin Akdeniz-aşırı deniz ulaşımında üstünlük elde etmiş olduğu doğru olsa bile, Heers'in "büyük deniz ulaşımı" diye adlandırdığı bu durumla "kabotaj"ı, yani küçük teknelerle büyük hacimlerde yapılan kıyı taşımacılığını yine de birbirinden ayırmak gerekmektedir.[22] Braudel, küçük tekneler ile kabotajın 15. ve 16. yüzyıllardaki önemine kuşkuya yer bırakmayacak şekilde dikkat çekmiştir.[23]

Batı, Müslüman dünyanın bölgesel deniz ulaşımına ve kabotajına bir ölçüde nüfuz etmiştir. Bu kadarı açıktır. Magrip ve Endülüs kökenli olup da Batı gemileriyle Magrip, Mısır ve Doğu Akdeniz arasında seyahat eden birçok Müslümanla ilgili bir dizi etkileyici kanıt birikmiştir.[24] 15. yüzyılın ikinci yarısında, aralıklarla olsa da, Venedik bile Tunus, Trablusgarp, İskenderiye ve Beyrut arasında düzenli kadırga seferleri (*galee de trafego*) çalıştırmıştır.[25] Floransa ile Ceneviz de Mısır'a ve Magrip'e kadırga seferleri düzenlemiştir. 14. yüzyılın başlarında Cenovalı tüccar ve köle taciri Segurano Salvaygo'nun gemileri, Memluk sultanlarının bayrağını taşıyarak Karadeniz'le Mısır arasında yelken açmıştır.[26] İbni Haldun, *Mukaddime*'deki ünlü bölümünde, Müslüman deniz gücünün ve deniz ticaretinin 14. yüzyıldaki çöküşünden yakınır:

> Sonra, yöneten hanedanın zayıflığından ötürü Müslümanların denizdeki gücü bir kez daha çöktü. Magrip'te hâkim olan güçlü Bedevi davranışının etkisiyle ve İspanyol alışkanlıkları da sürdürülmediğinden, denizle ilgili alışkanlıklar unutuldu. Hıristiyanlar eski, ün-

lü deniz eğitimlerini (yeniden kazandılar), (Akdeniz'deki) faaliyetlerini ve oradaki koşullara ilişkin deneyimlerini (yenilediler). Başkalarına karşı, (Akdeniz'de) açıklarda ve (Akdeniz'deki) gemicilikteki eski üstünlüklerini (yine gösterdiler). Müslümanlar Akdeniz'e yabancı olmaya başladılar. Tek istisna, sadece kıyı bölgelerde yaşayanların (denizdeki) faaliyetleriydi. (Deniz yolculuğuna ilişkin faaliyetleri artırma) amacına ulaşabilmeleri için çalışan, onlara yardım sağlayan birçok yardımcıları ve destekleyicileri ya da hanedanlardan aldıkları destek olmalıydı.[27]

İbni Haldun'un çözümlemesi aşırıya kaçıyordu. Magrip ve Mısır deniz ticaretinin çöküşünü Batı'nın genişlemesi bağlamında tanımlıyordu. Gerçekte, Müslüman ticaret gemilerinin varlıklarını sürdürdüklerine ilişkin çok fazla kanıt bulunmaktadır. Ortaçağ sonlarında Mısır deniz ticaretinde belirli bir çöküş olduğu ve Akdeniz ulaşımında Mısır gemilerinin rolü giderek azaldığı halde, küçümsenmeyecek sayıda Müslüman gemisinin Mısır, Magrip, Suriye ve Küçük Asya arasındaki sularda yelken açmayı sürdürdüğünü Labib göstermiştir. Dönem boyunca Magrip'le Mısır arasındaki Müslüman deniz ulaşımı sürmüştür.[28] 13. yüzyılda Mısır, Filistin ve Suriye'den Müslüman tüccarlar, Haçlıların varlığına karşın, Kilikya Ermenistan'ı kıyıları boyunca kuzeye ve güneye yolculuk yapmışlardır. Küçük Asya'nın güney ve batı kıyılarında 14. yüzyılda gazi beyliklerinin, 15. ve 16. yüzyıllarda da Osmanlı İmparatorluğu'nun ortaya çıkışıyla birlikte, Akdeniz'in doğusundaki kuzey-güney ulaşımı Ege'ye de yayılmıştır.[29] Karşıt bir bakış açısıyla bakıldığında, durum İbni Haldun'un tanımladığından çok farklıydı. Marino Sanudo Torsello'ya göre, 14. yüzyıl başlarında Kilikya, Mısır'ın başlıca kereste, zift ve köle kaynağıydı ve Memlukların *marina*'sı, yani askeri ve ticari deniz gücü "büyük"tü.[30] 14. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar Karadeniz, Ege ve güneye Mısır'a kadar Akdeniz'in doğusundaki sularda yelken açan Türk ticaret gemilerinin varlığı, belgelenmeyi gerektirmeyecek kadar açıktır.

İskenderiye'de, biri eski biri de yeni, iki farklı liman vardı. 14. yüzyılın sonlarında ve 15. yüzyılın başlarında, eski liman sadece Müslüman gemilerinin kullanımına ayrılmıştı.[31] Ayrıca, eğer Mısır'ın ticaret gemileri

yoktu ise, o zaman Mısır'ın denizden ablukaya alınmasını savunan bütün o ortaçağ Haçlı propagandası neyin nesiydi?[32] Marino Sanudo Torsello'nun değindiği üzere, öngörülen Haçlı filolarının görevlerinden birisi de, Mısır'a kaçak savaş malzemesi taşıyan ya da sultanın kasasını olağan ticaretle zenginleştiren Hıristiyan gemilerinin durdurulmasıydı; bir başka görevi ise ülkeye yaklaşan ya da ülkeden ayrılmaya kalkışan bütün Müslüman gemilerini yakalamaktı:

> Kadırgalar... kâfirlere saldırmak için gereklidir; özellikle de yelken açıp sultana ait sulara geçen hem itaatsiz müminlere [Katolikler], hem de mezhepçilere [Bizanslılar ve diğer Doğu dinlerine mensup olanlar] karşı olduğu kadar Sarazenler ve diğer kâfirlere karşı da...[33]

Eğer Magrip ticari gemiciliği Hıristiyan Batı'yla rekabette fiili olarak saf dışı bırakılmışsa, o halde Fas'ın Merini sultanı I. Ebü'l-Hasan Ali nasıl oluyordu da 16 kadırgadan oluşan bir donanmayı 1338'de Balear Adaları'na gönderebiliyordu?[34] İki yıl sonra 1340'ta Ebü'l-Hasan Ali bu kez Granada'nın Nasıri sultanı I. Yusuf ile birlikte 8-10 bin kişiden oluşan kara ordusunu Cebelitarık Boğazı'nda korumak üzere 60 kadırgadan oluşan savaş donanmasıyla 190 kadar başka gemiden oluşan destek donanmasını harekete geçiriyor ve Kastilya deniz kuvvetlerini kesin bir yenilgiye uğratıyordu. Yaklaşık 1337-1344 arasındaki dönemde, Magrip ve Granada'nın genel deniz gücü, Aragon ve Kastilya'nınkine eşdeğer, belki de daha güçlü gözükmekteydi.[35] O tarihlerde Kuzey Afrika ve Granada'da güçlü bir denizcilik geleneği ve ticari gemicilik olmasaydı, böylesine bir deniz gücü ve deneyimi harekete geçirilemezdi. Magripli ve Endülüslü yöneticiler, birkaç gemilik filolar dışında sürekli bir büyük donanma bulundurmamışlardır. Ortaçağda Akdeniz'deki diğer deniz güçlerinin yaptığı gibi, deniz harekâtları tasarlandığında savaş donanmalarını tebaalarının gemilerinden devşirmişler, az sayıda da savaş kadırgası yapmışlardır. Ama Magriplilerin ticari gemi seferleri konusunda süreklilik gösteren gelenekleri olduğu bilinmektedir.[36] Önceki yüzyıllarda da korsanlar ve savaş donanmaları Magrip'ten denize açılmışlardır. Resmi Magripli deniz gücü-

nün süreklilik göstermediği ve eşit olmayan biçimde dağıtıldığı doğruysa da, 11. yüzyıldan 13. yüzyıla kadar Murabıtlar ve Muvahhiddler değişik zamanlarda deniz güçlerini konuşlandırmışlardır.[37]

Belki de Müslüman deniz ulaşımının her yerde sürmekte olduğunun en iyi göstergesi, dönem boyunca Batılı korsanlar tarafından yakalanan Müslüman gemilerdir.[38] Korsanlığın ve silahlandırılmış gemilerin varlığı da her zaman için gelişen bir deniz ticaretinin göstergesidir, yokluğunun değil. 1328'de Dominiken papaz Guillaume Adam, Ceneviz uyruklu korsanların kurbanı olanların zararlarını tazmin etmek üzere 1296'da kurulmuş olan Ceneviz *Officium Robarie*'ye Müslümanların yaptıkları başvuruların Müslüman gemilerini ele geçiren Ceneviz korsanları durdurduğundan, böylece Kutsal Savaş'ın yürütülmesini engellediğinden acı acı yakınmıştır.[39]

1204'te Dördüncü Haçlı Seferi'nde Konstantinopolis'in ele geçirilmesini izleyen siyasal karışıklıkta, Karadeniz ve Ege'deki Bizans alanlarındaki bölgesel deniz ulaşımına sızma konusunda önce Venedik, sonra da Ceneviz gemilerinin eline eşsiz fırsatlar geçmişti. Daha 13. yüzyılın ikinci yarısının başlarında, Venedikliler Ege'deki kabotajda önemli bir pay elde etmişlerdi.[40] Daha sonra, onlar ve Cenevizler, Bizans'ın başkentine yönelik ticaretin önemli bir bölümünü denetler duruma geldiler;[41] 1261'deki Palaiologos restorasyonunu izleyen imparatorluk hükümetlerinin siyasal zayıflıkları, onlara böyle bir olanak sağlamıştır. 14. ve 15. yüzyıllar boyunca "Rum"daki ve biraz daha küçük ölçekte olmakla birlikte Hıristiyan Batı'nın diğer denizci kentlerindeki deniz ticaretine Venedikliler ile Cenevizlerin müdahil olduklarına ilişkin yeterince kanıt vardır; bu noktanın çok önemli olduğuna da kuşku yoktur.[42] Öte yandan, Osmanlı denetimine giren eski Bizans topraklarındaki halkların ve özellikle de Rumların deniz ticaretini büyük ölçüde sürdürdükleri de kuşkusuzdur. 1340'larda, Aleksios Apokaukos, imparatorluk tacını ele geçirme girişiminde gücünü Bizanslı gemi sahipleri ve tüccarlardan almıştır.[43] İoannis VI. Kantakuzenos, Apokaukos'u yenilgiye uğrattığında, Bizanslı tüccarların mallarından alınan *kommerkion*'u [gümrük vergisi] yüzde 10'dan yüzde 2'ye indirmiştir; bu, Bizans ticaret gemiciliğinde hızlı bir genişlemeye neden olmuştur. Kantakuzenos'un kendi anlatımıyla, kısa süre içinde 200 ticaret gemisi (*ὁλκάδες*) yapılmıştır.[44] 200 rakamı biraz

ihtiyatlı yorumlansa da, Bizans gemiciliğinde önemli bir büyümeyi göstermektedir. Son araştırmalar, 14. ve 15. yüzyıllarda Karadeniz ile Ege'deki deniz ulaşımı, Bizanslı ve Yunanlı gemi sahipleriyle ilgili çarpıcı büyüklükte kanıt ortaya çıkarmıştır. Kefe'de Cenevizlerle ticaret yapan Yunan gemilerine ilişkin kanıtlar 1290'dan 1386'ya kadar uzanmaktadır.[45] Bizans gemileri, Kefe, Tana, Kilya [Romanya'da], Sakız Adası, Modon, Koron, Eğriboz ve Girit gibi Venedik ve Ceneviz kolonilerine sık sık uğramaktaydılar.[46] 1360-1361'de, Ceneviz kolonisi Kilya'dan Pera/Konstantinopolis'e giden tahılları taşıyan gemilerin yüzde 30'u Bizanslılarındı; üstelik bu bilgiler, bir Ceneviz limanındaki Cenevizlerin kayıtlarına dayanmaktadır.[47] Monemvasia ve Selanik gibi kimi Bizans limanları bu tarihlerde açık bir biçimde gelişmekteydiler.[48] Belki de Ege ve Karadeniz'de hâlâ Bizans ticaret gemilerinin olduğuna ilişkin en iyi kanıt, gemilerini ele geçiren Batılı korsanların var olduklarına ilişkin kanıtlardır.[49]

Batı'nın 14. ve 15. yüzyıllarda –hiç kuşkusuz– üstünlük sağlamış olduğu Akdeniz-aşırı deniz ulaşımında bile ihtiyatlı olmak gerekmektedir. Avrupa kanıtları hâlâ, kaçınılmaz olarak, çarpıtılmış biçimde bulanıktır ve konuyla ilgili olarak, kaynakların niteliğini düzeltmeye niyetlenen herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Avrupa'nın kanıtlarına alternatif oluşturan kanıtların incelenmesi, Hıristiyan Batı'nın üstünlüğünü değil, ama üstünlüğünün değişkenlerini önemli ölçüde değiştirebilecektir. Örneğin, İbni Cübeyr'in 1183-1185 arasındaki bütün yolculuklarını neden Ceneviz gemileriyle yaptığı sorulabilir. Belki de Akkâ ve Trapani'den kolaylıkla bir Müslüman gemisi, en azından elverişli bir Müslüman gemisi bulamamıştı. Ama Septe'de de durum böyle miydi? 1183 dolaylarında Magrip'te ve Endülüs'te hacıları, gezginleri ve tüccarları Müslüman Batı'dan Doğu Akdeniz'e götürecek hiç Müslüman gemisi yok muydu? Müslüman gemileri denizlerden çoktan çekilmişler miydi? Elbette ki hayır; Usame bin Münkız, aynı dönemde Magrip'le Mısır arasında hacıları taşıyan Müslüman gemilerinden, hiç de olağanüstü değilmiş gibi söz eder.[50] Yukarıda da gördüğümüz üzere, en azından bu Müslüman gemilerinin biri, çağdaşı Batı gemileriyle karşılaştırılabilir büyüklükteydi.[51] Nikolas Bergsson, 1150'li yıllarda Pisa'da, Tudealı Benjamin de 1165 dolaylarında Montpellier'de Müslümanların ol-

duğuna değinirler.[52] İkisi de, bu Müslümanların Pisa'ya ve Montpellier'e kendi gemileriyle geldiklerini açıkça söylemezler, ama öyle olduğu izlenimini verirler. 12. yüzyıl sonlarına ait bir Magripli Müslüman gemisi olabilecek olan bir batık, yakınlarda Sicilya'da Marsala'da bulunmuştur.[53] 13. yüzyılın başlarında Mısır'dan bir Müslüman tüccar, İskenderiyeli el-Fakim, Marsilya'da bulunmuş, aynı tarihlerde Müslüman Kuzey Afrika'dan Musevi tüccarlar da Ceneviz'de bulunmuşlardır. Bunların kendi gemileriyle mi geldikleri belirsizdir.[54] Ancak 1266-1268'de, Tunus'tan denize açılmış olabilecek olan bir Müslüman gemisi açıkça saldırıya uğramış ve Trapani limanında yanmıştır.[55] 14. ve 15. yüzyıllarda Magrip'ten denize açılan Müslüman ve Musevi gemilerine ve tüccarlara Mayorka, Valencia, Barselona, Sardinya ve Sicilya'da Hıristiyan Batılı meslektaşlarıyla ticaret yaparlarken rastlanmaktaydı.[56] İslam dünyası Akdeniz ticaretinden tamamıyla çekilmiş değildi. 15. yüzyılda Bursa'dan Sakız Adası'na gelen ve geminin güvertesinde Granadalı ve Magripli tüccarlarla İskenderiye'ye gitmekten söz eden Türklere rastlıyoruz. Ayrıca, Kuzey Afrikalı tüccarları taşıyan gemisiyle Sakız Adası'na ve Osmanlı topraklarına gelen Magripli gemi sahibini de biliyoruz.[57] 12. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar uzanan zaman diliminde, Osmanlı ticaret gemileri ortaya çıkmadan önce, Müslüman gemileri ve tüccarları, Akdeniz deniz ulaşımına –belirli bir düzeyde de olsa– katılmışlardır. Bu ulaşımdaki payları çağdaşları Hıristiyan Batı'nın deniz ulaşımının gösterdiği çok büyük artış tarafından gölgelenmiş olsa da, gemilerinin, tüccarlarının ve denizcilerinin denizyollarından tamamıyla çekilmedikleri açıktır. İbni Cübeyr'in Septe'den İskenderiye'ye bir Ceneviz gemisiyle gitmiş olması da, gemi bulunmaması gibi basit bir nedenden kaynaklanmış olamaz; çok daha karmaşık nedenler söz konusudur.

Akdeniz-aşırı deniz ulaşımında Bizanslıların ise Müslümanlardan da önce kesilmiş olduğu düşünülmektedir genellikle. Örneğin Ahrweiler, İtalya'ya yönelik Bizans deniz ticaretinin 7.–9. yüzyıllarda kesildiğini ileri sürmektedir.[58] Gerçekten böyle miydi; Bizans'ın Akdeniz ticaretinde görünmez olması, sonraki dönemde Bizans gemiciliğine ilişkin kaynaklarda yaratılan boşluktan kaynaklanıyor olamaz mıydı? 9. yüzyılda imparator I. Nikeforos, gelirleri artırabilmek için eyaletlerdeki gemi sahiplerini, kıyı

eyaletlerdeki hazineye ait toprakları satın almakla yükümlü tutmuş, başkentteki gemi sahiplerinin de hükümete 12 *pound* altın tutarında zorunlu borç vermelerini istemiştir. Bu gemi sahiplerinin imparatorluk sınırlarının ötesiyle ticaret yapmakta olduklarına kuşku yoktur. Büyük bir olasılıkla, söz konusu eyaletlerdeki gemi sahipleri öncelikle, güneylerindeki Müslüman Doğu Akdeniz ile yaptıkları ticaret sonucu zenginleşen Lykia ve Kilikya'dakilerdir.[59] 10. yüzyılın Müslüman ve Bizans kaynakları, tüccar kılığına bürünerek Müslüman limanlarında faaliyet gösteren Bizanslı casuslardan söz etmektedirler.[60] Söz konusu limanlara Bizanslı tüccarlar sık sık gelmiyor olsaydı, kimliklerini nasıl olmuştu da başarıyla gizleyebilmişlerdi? Ayrıca, oralara nasıl gelebilmişlerdi? Kendi gemilerini hiç kullanmadıklarını, hep Müslüman gemileriyle yolculuk yaptıklarını mı varsaymak durumundayız? I. Nikeforos'un eylemleri bunun böyle olmadığını göstermektedir.

Güney İtalya söz konusu olduğunda, Guillou'nun buradaki Bizans eyaletine ilişkin çalışmaları, 10. ve 11. yüzyıllarda bu bölgede, Konstantinopolis'e mısır, yağ ve dut yaprağı gibi mallar ihraç eden zengin bir ticari ekonomi ve imparatorluk başkentiyle sürekli ilişki içinde olan bir toplum olduğunu göstermiştir.[61] Bizans Güney İtalya'sıyla Konstantinopolis arasındaki tüm deniz ticaretinin İtalya eyaletinin gemilerinin elinde olması mümkün müdür? Kuşkusuz, Konstantinopolis ve Ege'deki Bizanslılar da bu sürece katılmışlardır; ayrıca, Bizans'ın Güney İtalya eyaletiyle deniz ticaretinin Adriyatik ve Tiren denizlerinde Bizanslı olmayan alanlar arasında paylaşıldığını destekleyecek herhangi bir kanıt bilmiyorum. Ahrweiler de, 9. ve 10. yüzyıllarda, Girit'teki Müslümanlar Mora Yarımadası'nın çevresindeki denizyollarını güvenilir olmaktan çıkardıklarında, Balkanlar'ın batı kıyılarındaki Patras, Naupactos, Kefalonya, Korfu ve Dıraç gibi belirli liman ve adaların bir refah dönemi yaşadıklarına değinmektedir.[62] Balkanların batı kıyıları, Bizans Güney İtalya'sıyla deniz ticaretinde bir sıçrama tahtası olmuştu; bu ticaretin bir bölümünün de söz konusu liman ve adalardan kalkan gemilerle yapıldığından çok az kuşku duyulabilir.

Bizans gemilerinin ve tüccarlarının 12. yüzyılda Doğu Akdeniz sularında ta güneye Mısır'a değin dolaştıkları çok açıktır. Kahire Geniza arşivi de 11. ve 12. yüzyıllarda Mısır'daki Bizans gemilerinden ve tüccarlardan söz et-

mektedir.[63] Aguilersli Raymond, Birinci Haçlı Seferi sırasında Antakya'daki ordulara malzeme getiren Yunan gemilerinden söz eder ve Yunan gemileri için Kıbrıs'ın güneyindeki suları güvenilir yapan İngiliz ve Ceneviz donanmalarına değinir.[64] İkinci Haçlı Seferi sırasında Fransız ordusunun geride bıraktıkları, Antalya'dan Antakya'ya Yunan gemileriyle getirilmiştir; gemilerin, Kilikya ve Lykia'daki Bizanslı yerel gemicilere ait olduklarına kuşku yoktur.[65] 1187'de Akkâ'nın Salaheddin'in ordularının eline geçmesinden sonra İbnü'l-Esir, kentten Frank ve Yunanlı tüccarların geldiği bir liman olarak söz etmektedir.[66] 12. yüzyılda da, Tudelalı Benjamin, Batı Akdeniz'de, Tarragona [İspanya'da] ile Beziers'de [Fransa'da] bulunan Yunanlı tüccarlara değinmektedir.[67] Aslında, Mısır'ın güneyine giden Bizans gemi ve tüccarlarına ilişkin kayıtlara 13., 14. ve 15. yüzyıllarda da rastlanmaktadır.[68] 12. yüzyılda Bizans İmparatorluğu'nu Akdeniz'in en korkulur deniz güçlerinden biri yapan Bizans donanmasını oluşturan I. Aleksios ile I Manuel Komnenos, yaşayan bir ticaret gemiciliği ve gemi yapım gelenekleri olmasaydı nasıl başarılı olabilirlerdi ki?[69] Ege ile Karadeniz'de başlangıç aşamasında olan bölgesel kabotaja dayanarak mı? Böyle olmadığı açıktır. Tarih boyunca, önemli bir askeri deniz gücü oluşturan devletler, her zaman tebaalarının güçlü ticari denizcilik geleneğine dayanmışlardır. Hâlâ sürmekte olan bir tartışmaya katılmaya ne olanağım, ne de hevesim varsa da, birçok Bizans araştırmacısının, Komnenos yüzyılını Bizans ekonomisinin geliştiği bir dönem olarak gördükleri doğrudur.[70] Bizans ticaret gemilerinin Akdeniz'in diğer yerleriyle bir ilişkisi olmasaydı, böyle bir gelişme söz konusu olamazdı. I. İoannis Kinnamos, I. Manuel'in 1149'da Korfu Adası'na saldırmasını tartışırken, imparatorun 500'den çok kadırgadan ve at taşıyan, ikmal yapan 1000 gemiden oluşan bir donanma oluşturduğunu söyler.[71] Bizanslı vakanüvislerin sayıları abarttıklarını düşünsek bile, donanmanın çok büyük, daha da önemlisi, imparatorluk ticaret gemilerinden toplanmış olan destek ve ikmal gemilerinin sayısının birkaç yüz olduğuna kuşku yoktur.

14. ve 15. yüzyıllarda, Bizanslı kaptanlardan kimileri, örneğin Manuel Kabasilas adındaki kaptan, Bizans imparatorunun temsilcisi olarak hareket etmiş, büyük miktarda tahılı Ceneviz'e Bizans gemileriyle götürmüştür.[72] Öyle ki, 15. yüzyılda Bizanslı tüccarların Ceneviz'de bir *logia*'sı

[loca] bile olmuş olabilir.[73] Bir yandan Venedik ile Ceneviz arasındaki anlaşmalar, diğer yandan da Bizans İmparatorluğu'yla yapılanlar, Bizans gemilerinin ve tüccarlarının bu kentlere gelebileceklerini açıkça öngörmüşlerdir.[74] Eğer uygulamada birtakım güçlükler çıkmış ve bu nedenle de imparatorun kimi işlemlerden yakınmak için nedeni olmuş ise bu durum sadece, Bizans gemilerinin Venedik'le Ceneviz'e ve bu iki gücün kolonilerindeki limanlara yelken açmaya kalkıştıklarına işaret eder.[75] 15. yüzyılda hem Venedik, hem de Dubrovnik'te Yunan ya da Bizans gemilerine rastlanmaktaydı.[76] Üstelik, Yunan ya da Bizans gemilerinin sadece Bizans ya da Osmanlı toprakları içinde kalan Akdeniz'in güneyindeki ve batısındaki limanlar arasında değil, Akdeniz'in her yanındaki ticari taşımada yer aldıkları açıktır. Hıristiyan Batı'nın gemilerinin yaptığı gibi, yabancı güçlerin elindeki limanlar arasında gidip gelmişler, fırsat çıktığında da yolcu ve yük taşımışlardır. Mart 1345'te adı bilinmeyen bir İngiliz hacı Koron'dan Rodos Adası'na gitmek üzere bir Yunan gemisine binmiş,[77] 1395'te VIII. Ogier d'Anglure de bir Yunan gemisiyle Rodos'tan Venedik'e gitmiştir.[78] Daha da önemlisi, 15. yüzyılda Konstantinopolis'ten Manuel Zaliotus adlı bir Bizanslı kaptanın Sicilya ile Dubrovnik arasında tahıl taşımış olmasıdır.[79] Yunan ya da Bizans gemilerinin Akdeniz'deki deniz ticaretine katıldıklarına ilişkin kanıtlar düzenli biçimde toplanmayı beklemektedir, ama çok açık olan, Müslüman gemileri gibi onların da 14. ve 15. yüzyıllarda denizyollarından çekilmiş olmadıklarıdır.

Ortaçağ boyunca ve 16. yüzyılda, hem Yunanlılar, hem de Müslümanlar deniz ticaretinde faaliyet göstermeye devam etmişlerdir. 12. yüzyıldan 16. yüzyıla giden zaman dilimi içinde Hıristiyan Batı'nın gemileri ve tüccarları Yunanlı ve Müslüman meslektaşlarının yerlerini ele geçirmiş ya da Yunanlılarla Müslümanların büyük ölçüde dışlandıkları kendi Akdeniz ticaretlerini geliştirmiş ve genişletmişler ise, böyle bir ele geçirmenin ya da dışlamanın boyutlarının nicelleştirilemeyeceği açıktır. Yapılabilecek tek şey, örneklere dayanan izlenimci bir resim ortaya çıkarmaktır. Ama tarihte bu gibi resimler açıklayıcı oldukları kadar yanıltıcı da olabilirler; kanıtlar aşırı ölçüde tek yönlü ve Batı Avrupa kökenli oldukları için, burada özellikle yanıltıcıdırlar. Dönemin, boyutları ne olursa olsun, Hıristiyan Batı'nın

deniz ulaşımının çok büyük ölçüde genişlemesine tanık olduğuna kuşku yoktur. Bizans ve Yunan dünyasında, 15. yüzyıla gelindiğinde Ceneviz, Venedik, Barselona ve daha az ölçüde Batı'nın diğer denizci kentlerinin gemi ve tüccarları, sadece Batı'yla aralarındaki deniz ticaretinde aslan payını denetlemekle kalmamışlar, kendi iç kabotajlarında da önemli bir pay sahibi olmuşlardır. Müslüman dünyada da, hem Batı'yla hem de Bizans-Yunan dünyasıyla yapılan Akdeniz-aşırı deniz ticaretinin büyük bölümünü Hıristiyan Batı denetlemiş, bir ölçüde de onun iç kabotajına sızmıştır. Hıristiyan Batı, 12. yüzyıldan başlayarak, Batı'yla Müslüman ve Yunan dünyaları arasındaki Akdeniz ticaretinde yavaş yavaş üstünlük sağlamıştır.

Lopez'in ve diğerlerinin "ortaçağın ticari devrimi" diye adlandırdıkları, Halphen'in de çok önceleri "Akdeniz'in fethi" olarak nitelendirdiği, Hıristiyan Batı'nın ticaret ve denizdeki atılımının kökenleri birçok yoruma konu olmuştur. Genel olarak, tarihçiler Batı'nın başarısını kültürel etmenlerle açıklamaya çalışmışlardır: Teknolojiyi özümseme ve teknolojide yaratıcılık, Haçlı Avrupa'sının saldırgan dinamiği, dinsel inancın harekete geçirici etkileri, ortaçağ Avrupa'sında kent burjuvazisinin benzersiz konumu, "kapitalist" olmasa da bir burjuva etiğinin gelişmesi.[80] Başka bir deyişle, tarihçiler nedenleri ortaçağdaki Hıristiyan Batı'nın zihniyetinde (*mentalité*) aramışlardır. Eğer başka nedenler yoksa, tamamıyla göreli olduklarından, zihniyete dayalı bu gibi kültürel etmenler nedensellik açıklamalarında yetersizdirler. Geçerlilikleri, sadece başkalarının zihniyetiyle karşılaştırıldığında söz konusudur. Genellikle olduğu gibi görmezden gelmek yerine, Yunan ve Müslüman dünyalarının zihniyetleriyle karşılaştırılarak eleştirel biçimde değerlendirilmeleri gerekmektedir. Daha önce bir başka bağlamda değinmiş olsam da, tarihsel nedenleri açıklamakta başvurulacak bir kaynak olarak kültürel etmenler büyük ölçüde güvenilmezdirler; nedensellikle ilgili bir denemenin parçası olurlar, tamamıyla boşlanmayabilirler. Ama bu bağlamda bu etmenlere, denizi boydan boya kaplayan sürekli bir deniz akıncılığı (*guerre de course*) ortamında etkinlik gösteren denizcilik teknolojisiyle Akdeniz coğrafyası arasındaki bağın sonuçlarının da eklenmesi gerekir.

Bir yandan yasadışı korsanlığın, diğer yandan da siyasal otoritelerin izniyle meşrulaştırılan korsanlık/deniz akıncılığı eylemleri, 12. yüzyıldan

16. yüzyıla kadar Akdeniz'in dört bir yanında yaygındı.* Hiçbir bölge ya da zaman dilimi onlardan azade değildi; denizcileri bu tür eylemlere katılmayan hiçbir denizci kent, devlet ya da halk yoktu.[81] Korsanların mürettebatı kozmopolitti. Her ırktan kaptanlar, kendilerine gerekli parayı ya da izni verecek herkesin emrinde çalışmaya ve denize açılmaya hazırdılar. Dördüncü Haçlı Seferi'nden önce Bizans'ın Angelos hanedanı, hizmetlerine giren Batılı korsanlara, Ege'yi tedirgin eden diğer Batılı korsanlara karşı silahlandırılmış gemilerde etkinlik göstermelerine izin veren korsanlık fermanı çıkarmışlardı.[82] Cenevizler, Pisalılar, Franklar, hatta belki de Müslümanlar, 13. yüzyılda Bizans için korsanlık yapmışlardı.[83] Yunanlılar, 14. yüzyılda Aydın'daki gazi beyleri için çalışmışlardı.[84] 16. yüzyıldaki Berberi korsanlar arasında çok sayıda dönme Hıristiyan da vardı.[85] Ne barışçı bir ticaret gemisiyle korsan gemisi arasında, ne de savaştaki bir askerle korsan arasında kesin bir ayrım vardı. 1195 dolaylarında, Bizanslı amiral Michael Stryphnus tarafından haksız yere cezalandırılan ya da soyulan Gafforio'nun yanında çalışan Cenovalı bir tüccar korsanlığa başlamış, Marmara Denizi'yle Ege'nin yukarı kesimlerindeki Bizans kıyılarına ve gemilerine büyük zarar vermişti.[86] Boccaccio, Kıbrıs'taki işleri yolunda gitmeyince, büyük ticaret gemisini satarak daha küçük, ama hızlı bir gemi satın alıp Türklere karşı korsanlık yapmaya başlayan Ravellolu Landolfo Rufolo adlı tüccarın öyküsünü anlatır. Bir yıl boyunca başarıyla yağmada bulunduktan sonra, gemisinin Yunan adalarının birindeki bir koyda bulunduğu sırada, Konstantinopolis'ten dönmekte olan iki Ceneviz *cocche*'sinin beklenmedik saldırısına uğramış, yağmalanmış ve batırılmıştır.[87] Tamamıyla silahsız yolculuk yapan tüccar sayısı çok azdı;[88] bir avla karşılaşıldığında çok azı başını çevirirdi. Olanak çıktığında, koşullar da elverişli olduğunda, savaş donanmaları, görüşü ne olursa olsun gemilere saldırırlardı. Korsanlık ve silahlandırılmış gemiler bir tür yatırımdı ve aslında ekonomik sistemin ayrılmaz bir

* Yazar bu iki tür "korsanlık" faaliyeti için ayrı kelimeler kullanıyor: Yasadışı korsanlık için genel olarak İngilizce'deki "piracy", devlet izniyle yapılan korsanlık içinse Fransızca "guerre de course" deyimini ya da İngilizce "corsair" kelimesini kullanıyor. Aslında her ikisi de genel korsanlık nitelemesi altında toplanabilecek bu türler için, yazarın ayrım yaptığı yerlerde birincisinin yerine "korsanlık", ikincisinin yerine "deniz akıncılığı" demeyi uygun bulduk –ed.n.

parçasıydılar.[89] İzinleri vardı, yardım görüyorlardı; onlara bu olanakları sağlayan ve ganimetlerinden pay alan siyasal otoriteler tarafından kışkırtılmaktaydılar.[90] 13. ve 14. yüzyıllarda Aragon Kralığı'nın yaptığı gibi, siyasal otoritelerin korsanları beceriyle kullanmaları devlet politikasının bir aracıydı.[91] Siyasal otoritelerin kişilere, kendilerini yaralayan ya da zarar veren kimselere karşılık vermelerini sağlayan misillemede bulunma hakkı onları cesaretlendirmekteydi.[92] Aslında korsanlık ve silahlandırılmış gemiler, hava koşulları gibi, deniz yolculuğunun başına her yerde gelebilecek bir tehlikeydi. Marsilya, Pisa, Dubrovnik ve Venedik hukukunda ve Kudüs Krallığı'nın yasalarında, bir *commenda* [taahhüt] sözleşmesinin *tractator*'unun [yerine getiren], yolculuk için gerekli sermayeyi kendisine sağlamış olan *commendator*'una [emanet eden] karşı olan bütün yükümlülüklerini ortadan kaldıran nedenler arasında, batan gemilerdekilerin yanı sıra, korsanlığın ya da deniz akıncılığının neden olduğu yük kayıpları da olağan koşullardan sayılarak yer almaktaydı.[93]

Din ancak bir ölçüde koruma sağlıyordu. Hıristiyan korsanlar ve deniz akıncıları, Müslümanları olduğu gibi Hıristiyan kökenli siyasal ve ekonomik rakiplerinin gemilerini de keyifle yağmalıyorlardı. Müslüman korsanların Müslüman gemilerine aynı ölçüde saldırıp saldırmadıkları pek açık değildir. 11. ve 12. yüzyıllarda, Libya ile Cerbe'den denize açılan Müslüman korsanların, güney kıyılarını izleyen Müslüman gemilerini yağmaladıkları bilinmekteyse de, bu tür eylemleri konusundaki kanıtlar çok azdır.[94] Tamamen yasadışı korsanlar da herkes için tehlike oluşturabilirdi, ama bunlar azınlıktaydılar. Denizde rahatsızlık yaratan deniz haydutlarının çoğu korsanlar ve silahlandırılmış gemilerdi; dinlerin kendi içindeki savaşlar ya da misilleme gibi nedenler dindaşların gemilerini hedef yapmadığı sürece, başlıca hedeflerinin diğer dinlerdekilerin gemileri olduğunu, kendilerine verilen görevler açıkça göstermektedir.[95] Korsanların başlıca hedeflerinden biri de köle sağlamaktı. Dindaşların köle olarak satılmaları çok ender ya da zor olduğundan, deniz akıncılığının niteliğini öncelikle dinler arası bir mücadeleye dönüştürmeye bu durum da katkıda bulunmaktaydı.[96] Dinler arasındaki koşullar açısından bakıldığında, denizde söz konusu olan, İslamla Hıristiyanlık arasındaki savaştı; barış anlaşmaları ve

ateşkesler geçici sapmalardı. Örneğin, önemli sayıda Müslüman ya da Bizanslı korsanın bulunmadığı Ege ve Doğu Akdeniz'de, İtalyan deniz kentlerinden çıkan korsanların denizleri kendilerinin olarak gördükleri 12. ve 13. yüzyıllarda olduğu gibi, belirli yerlerde ve belirli zaman dilimlerinde din içi mücadeleler başat olmuş olsa da, deniz akıncılığının geniş çerçevesi dinler arasındaydı.[97] Benzer bir durum, 12. yüzyılın ikinci yarısında Batı Akdeniz'de de hâkim olmuş olabilir.[98] Dinler arası çatışmanın oluşturduğu geniş çerçeve içinde kuşkusuz herkese açık olan bir din içi alan da vardı ve ikisi arasındaki sınırlar da çok belli değildi, ama yüzyıllar boyunca başat kalan geniş çerçeve oldu.

Korsanlar ve deniz akıncıları akılsız insanlar değillerdi; başarılı olmak için deniz, gemiler ve onları kullanan gemiciler konusunda deneyimli ve becerili olmak zorundaydılar. Seyrüsefere özgü ve ekonomik nedenlerden ötürü, yılın belirli zamanlarında gemilerin yoğunlaştığı belirli denizyollarının az sayıdaki bazı önemli kesimlerinde kolaylıkla avlanabileceklerini herkes gibi onlar da bilmekteydiler. Mümkün olduğunda da bu kesimlerin yakınlarında üsleniyorlardı. Mümkün olmadığında ise oralara giderek, ellerindeki malzemenin elverdiği sürece pusuya yatıyorlardı.[99] Tarihsel kaynakların korsanların başlıca av alanları olarak belirledikleri yerlerin, yukarıda değinilen ana rotalar üzerinde, değişik güzergâhların kesiştiği ya da dar sınırlar içinde kaldığı yerler olması hiç de şaşırtıcı değildir.[100] 12. yüzyılda, Antalya Körfezi'nin batıdaki ucunda, Finike nehrinin ağzındaki liman Pisalı korsanların uğrak yeri olduğundan "Portus Pisanorum" [Pisalıların limanı] diye bilinir olmuştur;[101] doğuda Rodos'tan Kıbrıs'a, güneyde de Kutsal Topraklar'dan Mısır'a giden denizyollarına egemen olmak için en elverişli konumdaydı. Rodos Adası ve çevresindeki sular, Hıristiyanların, özellikle de 14. ve 15. yüzyıllarda Katalanların, 16. ve 17. yüzyıllarda da Maltalı korsanların başlıca avlanma alanlarıydı.[102] 15. yüzyılda Kıbrıs ile Rodos, Katalan korsanlara hem üs, hem de sığınak olmuş, onlara sığınma sağlayanlara karşı misilleme, Memluk sultanları Barsbay ile Çakmak'ın bu iki adaya düzenledikleri seferlerin gerekçesi olmuştur.[103] Gattilusio zamanında, Midilli'nin Kuzey Ege ve Çanakkale Boğazı yakınlarındaki korsanlığın merkezi olması rastlantı değildir.[104] Mora Yarımadası'nın güneybatı ucunda, Modon açıkla-

rındaki Sapientza Adası, 14. yüzyıldan 17. yüzyıla kadar her inançtan korsanın başlıca uğrağı olmuştur.[105] Modon'un 1499'da Osmanlı İmparatorluğu'nun eline geçmesinden sonra, onunla birlikte Navarin (Zonchio/Navarino), Dıraç, Avlonya (Avalon) Preveze, İnebahtı gibi Balkanların batı kıyılarındaki ve İon adalarındaki diğer limanlarla Aya Mavra (Lefkas), Osmanlı korsanlarının başlıca üsleri durumuna gelmiştir.[106] Katalan ve Sicilyalı korsanlar 14. yüzyılda Otranto Boğazı'nı kendilerine mekân seçtiler;[107] 17. yüzyılda da Berberi korsanlar aynı şeyi yaptılar.[108] Batı Akdeniz'de, Hyères, La Ciotat, Fréjus [üçü de Fransa'da] ve Monako gibi limanlar, Liguria Denizi'ndeki gemilere saldıran korsanların inleri olmuştur.[109] Balear Adaları'nın çevresindeki sularda, 14. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar Magripli korsanlar avlanmışlardır.[110] Korsika ile Sardinya'nın batı kıyıları, özellikle de Sardinya'nın güneybatı ucundaki St. Pietro Adası hem Hıristiyan, hem de Berberi korsanların başlıca uğraklarıydı.[111] Berberi korsanlar, Balear Adaları'ndan Cebelitarık Boğazı'na kadar uzanan denizyollarına ulaşabildikleri Gata Burnu çevresinde de pusuya yatmayı sevmişlerdir.[112]

12. ve 13. yüzyıllarda, yani Hıristiyan Batı'nın gemileri ve denizcilerinin Akdeniz'deki ulaşımda egemenliklerini kurdukları o kritik dönemde, en batıda Granada, Valencia ve Balear Adaları, doğuda Küçük Asya'nın güney kıyısında Antalya'dan Alanya'ya uzanan bir çizgi dışında İslamın ana rotalar üzerinde herhangi bir toprağı bulunmuyordu. Valencia ile Balear Adaları 1230'larda kaybedildi; Antalya ile Alanya arasındaki çizgi de 1207 ile 1220 arasında elde tutulabildi; aşağıda tartışılan siyasal etmenler,[113] bu çizginin 14. yüzyıla kadar Müslüman korsanların üssü olarak etkisizleşmesi anlamına gelmekteydi. Bu yüzyıllarda, ana rotalarda diledikleri gibi dolaşanlar Müslüman donanmaları ve korsanları değil, Hıristiyanlardı. 1098-1099'da Suriye ve Filistin'de Haçlı devletlerinin kurulması, 1191'de Aslan Yürekli Richard'ın Kıbrıs'ı alması, 1204'te Dördüncü Haçlı Seferi'nden sonra Venediklilerin, sonra da Cenevizlerin Ege ve Karadeniz'de yoğun biçimde yerleşmeleri, 1261'de de Bizans İmparatorluğu'ndaki Palaiologos restorasyonu, özellikle İtalyan denizcilere, genel olarak da Batı'ya, İon Denizi'nin doğusundaki ana rotaların odak kesimlerini tedirgin edecekleri sayısız üs kazandırdı. Mikhael VIII. Palaiologos'un ölümünden sonra Bi-

zans'ın imparatorluk donanmasının dağılması, Batılı korsanların Ege'deki adalara yerleşmelerine ve gerçekten istedikleri her yerde yelken açabilmelerine olanak sağladı.[114] Batı Akdeniz'de Ceneviz, Marsilya, Pisa ve Barselona'nın deniz güçlerinin gelişmesi, Norman, Hohenstaufen ve Angevin krallarının buyruğundaki güçlü Sicilya donanmasının varlığı, Batı Akdeniz'in anahtarı olan Valencia ile Balear Adaları'nın fethi, güneydeki kıyılar dışında bütün Akdeniz'i Hıristiyan Batı'nın denetimine geçirdi.[115] Batı gemilerinin ana rotalarda rahatça hareket edebilmelerine karşılık, Müslüman ve Bizans donanmaları ve korsanları umutsuz derecede kötü bir lojistik konumdaydılar. Kadırgalarının harekât menzillerinin sınırlamaları, İslamın bütün savaş donanmalarıyla korsanlarının ana rotalar üzerinde kısa akınlardan başka bir şey yapabilmelerine olanak vermiyordu. Önemli odak bölgelerdeki güzergâhlar boyunca uzun süre kalabilmeleri mümkün değildi. Koskoca denizde Müslüman deniz gücünün lojistik konumu, 12. yüzyılda Mısır'ın Haçlı devletleri karşısındaki konumuna yakındı. Oysa Hıristiyan Batı, özellikle de Cenevizler, Venedikliler ve Barselonalılar, ana rotalarda sürekli kalabilirlerdi ve kalmışlardı. Bu durumun sonuçları öngörülebilirdi. Ticaret bandıranın peşinden giderdi ya da ortaçağda söylendiği biçimiyle, ticaret ancak deniz gücüyle desteklendiğinde gelişebilirdi. Müslüman gemileri, önemli bir düzeyde de Bizans'ınkiler ana rotaları güven içinde ya da kolaylıkla kullanamıyorlardı. İbni Cübeyr'in Ceneviz gemilerinde yolculuk yapması, Müslüman gemisi bulunmadığından değil, ana rotalar üzerinde daha güvenli, hızlı ve rahat seyahat edebilen ve korsanların saldırıları karşısında daha az kırılgan olan Hıristiyan gemilerinin yolculuk için daha uygun olmalarındandı.[116] Ana rotaları kullanmaya kalkışan Müslüman gemileri birçok Batılı korsanın yağmasına sürekli açıktılar.

Yukarıda gördüğümüz üzere, ne Müslüman, ne de Yunan gemileri ana rotalar üzerinden yapılan Akdeniz ticaretinden tamamıyla çekilmiştir. Bizans ile Batı arasındaki anlaşmalarda olduğu üzere, Batı'nın denizci güçleriyle çeşitli Müslüman devletler arasındaki anlaşmalar da özellikle karşılıklılık ilkesine dayanan ticari ilişkilere izin vermekteydi.[117] Müslüman gemilerinin Hıristiyan Batı'nın limanlarına, Batı gemilerinin Müslüman limanlarına yaptıkları yolculuklardan daha az yolculuk yapmış olmalarının

nedeni, en azından kısmen de olsa, ana rotaların onlar için hiç de güvenilir olmamasındandı. Aynı durum Bizans gemileri için de söz konusuydu. Gemileri olmadığından değil, ana rotalarda faaliyet göstermenin tehlikelerinden ötürü Müslümanlar ve Yunanlılar Batı'nın gemileriyle yolculuk yapmışlar, yüklerini onlarla göndermişler, kiralamışlar ya da satın almışlar ve hissedar olmuşlardır. Ancak bu bile tehlikeliydi. Hıristiyan bandırası, gemi Hıristiyan korsanların eline geçtiğinde Müslüman birini ya da onun mallarını koruyamıyordu.[118] Ayrıca, gemilerin kaptanları da Müslüman yolcuları köle olarak satabiliyorlardı.[119] Müslümanların kiraladıkları ya da hissedarı oldukları gemiler de, korsanların yasal açıdan herhangi bir sorunları olmadığı bir Batı bandırası altında olsa bile Batılı korsanlar tarafından yağmalanabiliyordu.[120] Öte yandan, tamamen etkili olmasa bile, bunların yanında Yunanlıların Batılı kentlerin vatandaşlığını almaları gibi uygulamalara başvurmak,[121] Müslümanların ve Yunanlıların ana rotalarda kendi gemileriyle faaliyette bulunmalarını önleyen engellerin üstesinden gelmeye çalıştıklarını göstermektedir.

1450'de Mısır'ın Memluk sultanı, İskenderiye limanında, Kıbrıs'a bir Mısır elçisini götürmesi, dönüşte de oradan ve Küçük Asya'dan tahıl getirmesi için bir Dubrovnik gemisine el koydu.[122] Bu ve benzeri olaylar, Mısır'ın ticaret filosunun adamakıllı çöktüğünün ve Memluk Mısır'ının gemileri kalmadığının kanıtı olarak yorumlanmıştır.[123] Oysa olayın gerçekte gösterdiği bu değildi. Bir Memluk sultanı isterse bir gemiye el koyabilirdi, ama asıl neden, Mısır gemilerinin Kıbrıs ile Lykia kıyılarının kuzeyindeki sularda yüz yüze gelebilecekleri tehlikelerdi. Sultanın nedenleri, üç yüzyıl önce İbni Cübeyr'in nedenleriyle aynıydı. Elçiyi bir Hıristiyan gemisiyle göndermek çok daha güvenli ve uygundu. On dört yıl sonra 1464'te bir Mısır elçisi Kıbrıs'a bir Mısır gemisiyle gönderildiğinde korsanların eline düşecekti.[124] Bu, Müslüman yöneticilerin Batılı gemilere hep kendi amaçları için el koyduklarının, geçici bir süre için Müslüman gemileri ya da en azından *uygun* bir Müslüman gemisinin olmamasının hiçbir zaman el koyma nedeni olmadığının ileri sürüldüğü anlamına gelmemektedir. Belirli amaçlar için belli tür gemilere gerek duyulmuş ve o anda bu nitelikleri taşıyan bir gemi bulunamamış da olabilir. Tersini ileri sürmek çizmeyi aşmak demektir ve

kimi olaylar tersini göstermektedir. Hıristiyan Batı'da bile Sicilya kralı Anjou'lu I. Charles gibi kimi yöneticiler, o sırada ellerinde bulunmayan, ama amaçları için gerekli olan gemilere el koymak zorunda kalmışlar ya da zorunlu kiralamak için görüşmeler yapmışlardır. Bununla birlikte, çoğunlukta Müslüman hükümdarların, tebaalarına ait gemileri bulunurdu. Batılı gemileri kullandıklarında, böyle yapmalarını gerektiren daha karmaşık gerekçeleri vardı. Aslında bu uygulama, Müslüman gemilerinin Akdeniz'deki trafikten kaybolmalarından çok önce de söz konusu olmuştu. 11. yüzyılın ortalarında, Müslüman Batı'dan yola çıkan gezginler Doğu Akdeniz'e gitmek için Batılı gemileri de kullanmışlardı.[125] 1192'de Ceneviz korsanların yakaladıkları, Mısır'dan Konstantinopolis'e gitmekte olan bir Venedik gemisinde, Salahaeddin'in Bizans imparatoruna gönderdiği bir elçi bulunmaktaydı.[126] Salaheddin'in elçisinin, isteseydi bir Müslüman gemisiyle yolculuk yapabileceği çok açıktı. 1191'de Akkâ'da Mısır donanmasını yitirdikten sonra bile, sultanın amacına uygun bir gemi bulması işten bile değildi. Oysa Salaheddin, Batılı korsanlar, ticaret gemileri ve donanmalar denizde kol gezdiklerinden, daha güvenilir olduğundan elçisini bir Venedik gemisiyle göndermeyi yeğlemişti. Ama ihtiyatlı olmasının elçisine pek bir yararı olmamıştı. Müslüman Batı'da da benzer türden olaylar az değildir. 1247'de Tunus emiri, elçilerini bir Müslüman kadırgasıyla Ceneviz'e göndermişti.[127] 13. yüzyılın sonlarıyla 14. yüzyılın başlarında, Magripli hükümdarlarının Aragon Krallığı'na gönderdikleri elçiler Barselona'ya Katalan gemileriyle gitmişlerdi; bunun nedeni, efendilerinin uygun bir gemiye el koyamaması değil, gideceklerı yerin hiçbir Müslüman geminin güvende olmadığı sularda olmasındandı.[128] Magripli yöneticilerle Batılı güçler arasında yapılan anlaşmaların Magripli yöneticilere gerekli gördüklerinde Batılı gemilere el koyma hakkını tanımış olması, onların ticaret gemilerinin yetersiz, Müslüman denizcilerin de beceriksiz olmalarından değil,[129] belirli amaçlar söz konusu olduğunda Müslümanların Batılı gemilerde yolculuk yapmaları ya da yüklerini onlarla göndermeleri daha güvenli ve kolay olduğundandı.[130]

Açıktır ki, ortaçağda Hıristiyan Batı'nın deniz ulaşımında üstün duruma gelmesi tek bir etmenle açıklanamaz. Zaten açıklanabildiğini de iddia etmiyorum. İbni Haldun'un Müslümanların denizdeki çöküşünün

gerisinde "kültürel" etmenlerin yattığını söylemiş olması ilginçtir: çöl Bedevilerinin zihniyetinin etkisi ve Müslüman iktidarların siyasal zayıflıkları.[131] Modern tarihçilerden Ayalon da İbni Haldun'un birinci açıklamasını izlemekte, Memluk Mısır'ında Türk sipahi zihniyetinin etkisini vurgulamaktadır.[132] Malowist ile Santamaria Arández ise ikinci açıklamayı izlemekte, genel olarak İslam dünyasındaki siyasal parçalanmışlığın ve iç çatışmaların etkisini vurgulamaktadırlar.[133] Ama iç çatışma da, siyasal parçalanmışlık da Hıristiyan Batı'da çok daha büyük boyutta olduğundan, bunun nasıl olup da Müslümanların deniz güçlerini yitirmelerine neden gösterilebildiğini anlamak zordur. Ashtor açıklamasında Avrupa endüstrisinin ve Hıristiyan Batı gemiciliğinin teknolojik üstünlüğüne vurgu yapmaktadır. Endüstri olgusu yeterince kanıtlanmış gözükmektedir, ama yukarıda da gördüğümüz üzere,[134] gemicilik örneği o kadar kanıtlanmış değildir. Kuşkusuz, Hıristiyan Batı'nın gemi yapım ve deniz teknolojisinde Müslüman dünya üzerinde sağladığı üstünlüğün, maliyet etkinliği, seyir avantajları ve navlun güvenliği bakımından Müslüman ticaret gemilerinin yok olmasına neden olup olmadığı kanıtlanmayı beklemektedir. Ama her halükârda, Müslüman ticaret gemilerinin teknolojik geriliği sorunu yanlıştır. Hıristiyan Batı'nın Akdeniz ulaşımında üstün duruma geçmesi 12. yüzyılda başlamış ve *kog* ile büyük kadırganın Batı'nın ticaret filolarında yaygınlık kazandığı 14. yüzyıl sonlarında, tamamlanmamışsa bile, epey ileri bir noktaya gelmiştir. O tarihe kadar hem Yunanlıların, hem de Müslümanların, Batı'nın hafif kadırgasıyla latin yelkenli yuvarlak gemileri kadar iyi gemilere sahip olduklarına kuşku yoktur. Yine de, rekabet etmek istemişlerse bile Batı'nın gemileri ve tüccarlarıyla rekabet edememişlerdir. Akdeniz'deki ulaşımda Batı'nın Müslüman gemiciliğine üstünlük sağlamasının nedeni teknolojik üstünlük değildir; neden başka yerde aranmalıdır. Her parçası Batı'nın gemilerindekiler kadar iyi olan gemiler bile, ana rotalar üzerindeki Batılı korsanlar, ticaret gemileri ve savaş filoları karşısında Müslüman gemilerinin kırılganlığını değiştiremeyecekti. Hatta Müslümanlar, Hıristiyan Batı gibi hemen *kog*, *karak* ve büyük kadırgaları kullanmaya başlasalardı bile durum değişmeyecekti. Müslüman gemilerinin ve deniz ulaşımının ortaçağ ortalarında ya da sonlarında Hı-

ristiyan Batı'yla rekabet edebilmeleri için, Batı'nın doğal olarak sahip olduğu avantajları dengeleyebilecek başka güçlere ihtiyaçları vardı.

Burada büyük ölçüde varsayımlar üzerinde durduğumuzu kabul etsek de, Batı'nın sağladığı avantajın boyutlarını, deniz ulaşımındaki yapısal görelilikler ve maliyet düşüklüğünü göz önüne alarak düşünebiliriz. 12. yüzyıldan başlayarak Afrika kıyıları boyunca güneydeki denizyollarına sıkışan Doğu Akdeniz ile Batı Akdeniz arasındaki Müslüman gemileri, Batı'nın ticaret gemileriyle karşılaştırıldıklarında ciddi yapısal yetersizliklerin zararını görmüşlerdir. İbni Cübeyr'i 1183'te Septe'den İskenderiye'ye giderken bir Ceneviz gemisine binmeye iten, sadece Ceneviz gemisinin ana rotalardaki Hıristiyan korsanlara karşı daha emniyetli olması değil, güneydeki kıyıları izlemek zorunda olan bir Müslüman gemisinden daha hızlı yol alabilecek olması ve rüzgâr-altında yapılacak 2000 millik yolculukta açık denizde seyretmenin tehlikelerini göze alamamadan ötürü gideceği yere daha güvenli ulaşacağına ilişkin beklenti değil miydi? Doğudan batıya doğru yapılan yolculuklarda, ana rotaların güneydeki kıyılara göre sağladığı seyir avantajları, ters hâkim rüzgârlardan ötürü daha da büyük olmalıydı. Bu avantajlar, ana rotalar kullanıldığında hem daha hızlı yol alınması, hem de kazaya uğrama olasılığının daha düşük olması nedeniyle maliyet fayda oranında üstünlük sağlamış olmalılar. Ancak, yolculuk süresini ve kaza sonucu uğranılan zararları karşılaştırmaya olanak verecek yeterli veri olmadığı sürece, maliyet üzerindeki etkiler nicelleştirilemez. Belki de gerek Müslüman dünyanın, gerek Avrupa arşivlerinde yapılacak yoğun araştırmalar böyle bir nicelleştirmeye olanak sağlayabilecektir. Datini arşivleri* bu konuda tek kaynak olabilir, ancak şimdilik mümkün değildir. Arşiv araştırması böyle bir nicelleştirme için elverişli verileri sağlayamayacak olursa, bir başka seçenek, matematiksel model kurma teknikleri kullanılarak kuramsal bir nicelleştirme yapmak olabilir. Varsayıma dayanan yolculuklara, seyirde karşılaşılan tehlikeler, hâkim rüzgârlar, akıntılar, günlük hava değişimleri konusunda yakın zamanların coğrafi, seyir ve meteorolojik kaynaklarından elde edilen veriler yedirilebilir ve böylece güney kıyıları-

* 14. yüzyıl başlarında ticaretle uğraşan işadamı Francesco Datini'nin İtalya'da, Floransa yakınlarında bulunan Prato'daki arşivi –ç.n.

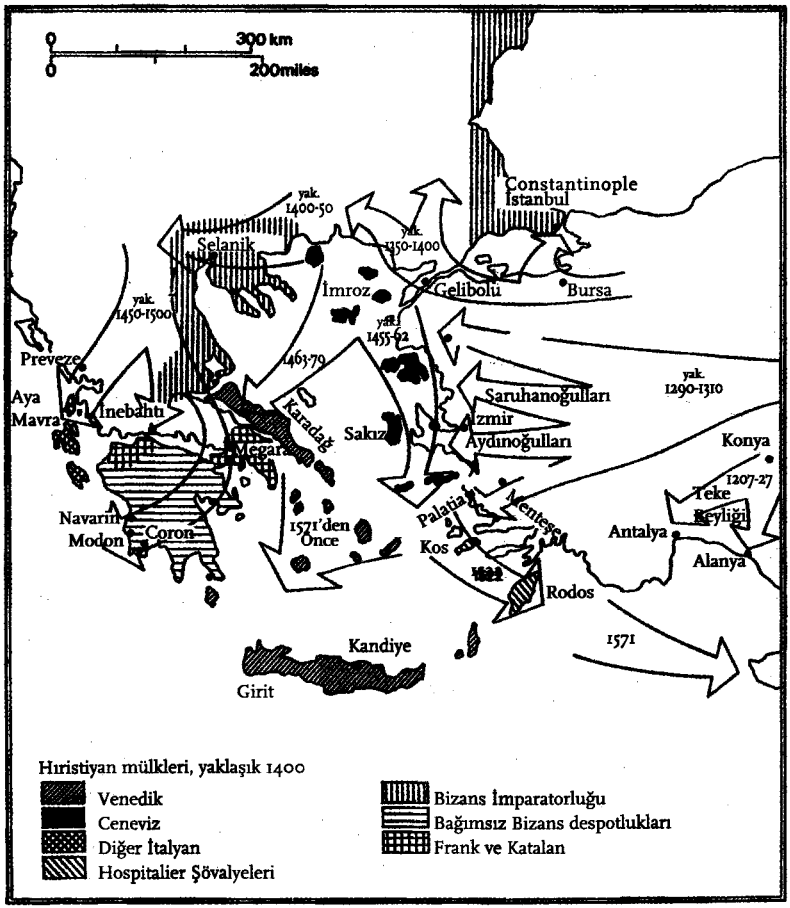
nı izleyen yolculuklarla ana rotalardan yapılan yolculuklar arasındaki maliyet farklılıkları konusunda kuramsal birtakım sonuçlara ulaşılabilir. Ortaçağ sonlarında Hıristiyan gemileriyle yolculuk yapan, hisselerini satın alan, kiralayan, yükünü taşıtan Müslüman tüccarlar, sadece ana rotalardaki Batılı korsanların yarattığı tehlikeden kaçınmak için mi böyle yapmışlardır, yoksa maliyet ve kârın da bu seçimde payı olmuş mudur? Yani, ana rotaların düşük maliyetinden dolayı, Müslüman gemilerini kullanarak elde edeceklerinden daha çok mu kâr etmişlerdir?

YEDİNCİ BÖLÜM

TÜRKLER

Selçuklu sultanı I. Keyhüsrev, Dördüncü Haçlı Seferi'nden sonra Bizans İmparatorluğu'na nefes aldırmayan kargaşa sırasında, Antalya Körfezi'nde Anadolu platosunun sınırlarını kırdığında, Hıristiyanların Doğu Akdeniz'de ana rotalar üzerindeki ezici egemenliğine de 13. yüzyılda son verilmiş oldu. I. Keyhüsrev, 1207'de Antalya'yı aldı; Selçukluların Akdeniz kıyısını ele geçirmesiyle Türkler denizi hemen sevdiler. Gerçekte, kıyıya ulaşmalarından çok kısa bir süre sonra kaynakların Türk gemilerinden ve gemicilerinden söz etmeye başlamış olması çok dikkat çekicidir. Bu Müslümanların denizcilikle ilgili bir kültürel mirasları yoktu, ama kuşkusuz bu durum denizi sevmelerini engellemiyordu. Kıbrıslı I. Hugh ile I. Keykavus'un 1214-1216 yıllarında birbirlerine yazdıkları mektuplar, Akdeniz'de Türk tüccar ve gemileriyle sultanın gemilerinden söz etmektedir.[1] Açıkça, Selçuklu tüccarlar ve gemileri Kıbrıs'ın güneyindeki sularda, belki de Mısır'a kadar bu tarihte gidip gelmeye başlamışlardır. Bu tarihlerde Türk korsanlarının da Doğu Akdeniz sularında dolaşıp dolaşmadıkları belli değildir. I. Keykubad, 1220-1227 arasında Alanya kıyısı boyunca doğuya doğru ilerledi;[2] Alanya'da yaptırdığı mükemmel tersane kuşkusuz korsan filolarının ya da kıyı devriyelerinin bakım ve onarımını hedefliyordu.[3] İranlı vakanüvis İbni Bibi, 1220-1240[4] dolaylarında Akdeniz'de Selçuklu gemilerine muhtemelen komuta eden bir kıyı beyine (emir-i sevâhil) değinmektedir. Alanya, Mısır ve Kutsal Topraklar'a giden Batılı gemilerin ana yolları üzerindeki Kıbrıs ile Rodos çevresindeki suların ideal vuruş menzili içindeydi.

Belki de Hıristiyanların şansına, Türk kıyılarından Batı gemilerine yönelen bu gizil tehdit gerçekleşme imkânı bulamadı. Son yıllarında Selçuklular, doğu sınırlarındaki olaylarla çok meşgul olmuş, batıda da denizde cihat ilan etmekten çok Batılı tüccarları ve gemileri Akdeniz limanlarını ziyaret etmeye özendirerek topraklarının ekonomik gelişmesiyle daha çok ilgilenmişlerdi. 1243'te Moğollar Selçuklu devletini yıktı-



Başlıca deniz savaşları:
x — Hıristiyanların kazandıkları
o — Müslümanların kazandıkları

Amorgos	1312	x	İzmir (Smyrna)	1344	x	Eğriboz	1470	o
Sakız	1319	x	Gökçeada (İmroz)	1347	x	Navarin	1499	o
Rodos	1320	x	Megara	1359	x	Navarin	1500	o
Edremit	1334	x	Antalya	1362	x	Preveze	1538	o
Pallena	1344	x	Gelibolu	1416	x	İnebahtı	1571	x

Şekil 28. Türklerin İlerleyişi (yak. 1200-1571)

lar; onun yerini, 13. yüzyıldaki tarihi karanlıkta kalan bölük pörçük gazi beylikleri aldı.[6] Bu gazi beylikleri ancak yüzyılın sonlarında Küçük Asya'nın güneybatı ve batı kıyılarında Türk egemenliğini hissettirebildiler. İşte o zaman Hıristiyan kaynakları Türk korsanlarının tehdidini kanıt göstermeye başladılar. 1278'de Saladinus adında bir Müslüman korsan, Efes'in güneyindeki Ania'yı üs edinmişti; 1284'e kadar Türk korsanların saldırıları Kiklad adalarına, Marmara ve Karadeniz'e uzanmıştı. 1300'de Sakız Adası'nı yağmalıyorlardı.[7]

14. yüzyılda Türk korsanlarının faaliyetleri çok tırmanmıştı. Daha 1306-1309'da Marino Sanuda Torsello, gazi beyliklerinin Ermeni Krallığı'na, Kıbrıs'a ve Ege adalarındaki Latinlere yaptıkları saldırılardan yakınıyordu.[8] 1334-1348 arasında Aydınoğulları beyliğinin başında olan Umur Bey, yaklaşık 1330'da İzmir'de ve Ayasoluğ'da (Altoluogo) üslenmiş olan Aydınoğulları donanmasını Ege'nin korkulu rüyası yapmıştı.[9] İbni Battuta ile Nikeforos Gregoras, Umur Bey'in kadırgalarının, gemilere ve adalara saldırdıklarına, ganimet, esir ve haraç aldıklarına tanıklık ettiler.[10] Aydın'ın güneyindeki, ortaçağ Miletos'u, Balat'ta (Palatia) Menteşeoğulları beyliğinden görece daha az korkuluyordu. Antalya, Teke beyliğinin limanıydı; Alanya da Karamanoğulları beyliğinin elindeydi.[11] Kuzeyde, Saruhanlıların Foça kıyılarında, Karesi beyliğinin de Edremit'te limanı vardı.[12] Küçük Asya'nın güney ve batı kıyılarındaki bu üsler dizisinden gazi korsanları Konstantinopolis ve Karadeniz ile Girit'ten doğuya, Doğu Akdeniz'e giden ana rotalarda seyreden Bizans ve Batı gemilerini önemli noktalarda kolaylıkla vurabiliyorlardı. Türklerin yaklaşık 1290 ile 1310 arasında Küçük Asya'nın tüm güney ve batı kıyılarını fethetmeleri onlara, Müslümanların 961-965 arasında Kıbrıs ve Girit'i Bizanslılara terk ettikten sonra Doğu Akdeniz'de artık sahip olmadıkları stratejik ve lojistik üstünlüğü kazandırdı.

14. yüzyılda Bizans ile Batı'nın deniz ulaşımında karşılaştığı tehdidin gazi beyliklerine mal edilmesi, o dönemde Müslüman korsanlar kadar Hıristiyan korsanların da Ege ve Batı Akdeniz'i sahipsiz bir yere çevirdikleri gerçeğiyle karmaşıklaşmaktadır.[13] Yine de, *Düstürname-i Enveri, Umur Bey Destanı,* 1329'da Çanakkale Boğazı dolaylarında, 1333'te Eğriboz açıklarında, 1339 ya da 1340'ta Volo Körfezi'nde Umur Bey'in Batılı

gemilere saldırdığını göstermiştir.[14] Latin kaynaklarından bir dizi kanıt, Türklerin Batılı gemilere saldırdıklarını ve 1340'larda Girit büyük meclisinin Türk korsanların işlerine verdiği zararlardan yakındıklarını yazmaktadır.[15] 1339'da Venedik, gemilerini savunurken tayfalara yardım etmelerini sağlamak ve kaptanları, teslim olmak yerine direnmeye itmek için yolcuları silahlandırmak zorunda kalmıştı.[16] Ceneviz, gemilerinin silahlanmasında ve konvoy halinde seyretmelerinde ısrar etmişti.[17] Hem Ceneviz, hem de Venedik, gemilere eşlik eden silahlı kadırgalar göndermiş ve kadırga devriyeleriyle elindeki adalarda tophaneler kurmuştu.[18] Yakında korsanların görüldüğü bildirilince, gemilerin kalkması genellikle ertelenmiş ve primler katlanarak deniz sigortasının kullanımı artırılmıştı.[19] Marino Sanuda Torsello Küçük Asya'nın güney kıyılarını anlatırken, kıyı boyunca çeşitli limanların Türk korsanlarına karşı sağladığı güvenliğin ölçüsünü biliyordu.[20] Ceneviz, Venedik ve sahip oldukları adalar, kendi deniz ulaşımlarını korumak çabasında bağımsız hareket ederek, Aydınoğulları ve Menteşeoğulları beylikleriyle anlaşma imzalamak ve Ayasoluğ'la Balat'ta konsolosluk açmak için acele ettiler.[21]

Batılı gemilere yönelik tehdit kuşkusuz ciddiydi, ama 14. yüzyılda Ceneviz, Venedik, Rodos Hospitalier şövalyelerinin ve çeşitli kutsal Haçlı ittifaklarının Hıristiyan güçleri, bununla baş edebilirlerdi. Sonuçta, Osmanlılar tarafından yutuluncaya kadar, gazi beylikleri Hıristiyan Batı'nın güçlerine karşı denizde tek bir önemli savaş kazanmadılar. Kendi aralarında bölündükleri, üstünlük sağlamak için insafsız bir mücadeleye girdikleri için de açık bir savaşta başarılı olacak yeterlilikte deniz gücünü hiçbiri toplayamadılar. Yukarıda görüldüğü gibi,[22] gemileri çoğunlukla büyük kadırgadan ziyade küçük kadırgalardı; *kalite, kayık* ve *iğribar* ve daha hafif tiplerdeki kadırgalar esaslı bir savaşta, daha ağır ve iyi silahlanmış Hıristiyan Batı'nın *galee sottili*'lerine dayanamıyorlardı. Daha sonraki dönemlerde de, Osmanlı donanmalarında çok sayıda *kalite* bulunmaya devam etti ve açık savaşta hâlâ *galee sottili*'lerin düzeyinde değillerdi.[23] Gazi donanmalarının, Hospitalierlerin, özellikle de Venediklilerin kararlılıkları ve uzun eğitimlerinin üstesinden gelmek için gerekli olan deneyim ve disiplinden yoksun oldukları, tanıtlanamazsa da olası görünmektedir. Böylelikle, Hospitalier şövalyeleri, Men-

teşeoğulları beyliğini 1312'de Amorgos, 1320'de Rodos açıklarında, Aydınoğulları beyliğini de 1319'da Sakız açıklarında yenilgiye uğrattılar. 1334'te Umur Bey yenildi, Saruhanoğulları'nın donanması Edremit'de imha edildi. 1344'te bir Kutsal İttifak donanması Kassandra (Pallena) önlerinde zafer kazandı ve Aydınoğulları donanmasını İzmir'de yaktı. Hıristiyanların zaferi, 1347'de Gökçeada'da (İmroz), 1359'da Megara'da sürdü. Hospitalierler 1362'de bir Alanya filosu karşısında son bir başarı kazandılar.[24] Hıristiyan Batı'nın donanmalarını yenemeyen gazi beylikleri Küçük Asya'nın dışına çıkamamışlar ve deniz ticaret yollarını denetlemenin olmazsa olmazı olan adaların hiçbirini sürekli işgal edememişlerdi. Öte yandan, Midillili Gattilusi gibi, adalardaki üslerden Hıristiyan korsanlar, Müslüman gemicilerle Yunanlı ve Batılı gemilere karşı hareket edebiliyorlardı. Denizcilikte söz sahibi olanlar, denize gemilerinin güvenliğini sağlamak için gemilere eşlik eden koruyucu filolar ve kadırga devriyeleri çıkarıyorlardı. Güneyde Rodoslu Hospitalier şövalyeleri, Giritli Venedikliler ve Kıbrıs Krallığı'nın kadırgaları, Mısır yolu üzerinde ve Doğu Akdeniz'deki Batılı gemileri Türk korsanların tehdidinden korumayı büyük ölçüde başardılar, ama Batılı, özellikle de Katalan korsanların saldırılarından korumakta pek başarılı olamadılar. 14. yüzyılda, gazi beyliklerinin sahip olduğu olağanüstü coğrafya koşullarının İslama sunduğu olanaklar hiç kullanılamadı; Ege'de iki inanç arasında denizdeki mücadele dengelendi ve iyice karmaşık bir hal aldı.

Gerçekte, gazi beyliklerinden herhangi birinin, kendi tebaalarının deniz ticaretini geliştirmeleriyle ilgilendiğini düşündüren hiçbir şey yoktur. Bunun sonucunda, Müslüman gemileri için denizyollarının güvenliğini sağlamaya gereksinimleri de yoktu. İslamın ilk günlerinden beri gazilerin amacı, savaşta şan kazanmak, kölelerle ve ganimetlerle zenginleşmek, devletlerini mümkün olan her yolla geliştirmekti. 14. yüzyılın beylikleri açısından deniz gücünü kullanmak, amaçlarına ulaşmada bir araçtı. Ticaret gemilerine yapılan saldırılar bunlardan biriydi; kuşkusuz en iyisi de değildi. Gerçekte, gazi donanmaları daha çok ya da çoğunlukla Bizanslıların ve Batılıların varlıklarına, köle ve ganimet elde etmek, haraç almak üzere yapılan saldırılarda kullanıldı. Anadolu korsanları daha 1318 gibi erken bir tarihte Santorini'yi basmışlardı.[25] Umur Bey Sakız'a 1330'da, Gelibolu'ya

1332'de, Eğriboz, Mendenitza (Budonitsa) ve Mora'ya 1333'te, ikinci kez de 1335'te, Atina, Thebai ve Naksos'a 1339'da, Tuna'nın ağzına 1341'de, Trakya'ya da 1343-1344'te akınlar düzenlemişti. Menteşeoğulları beyleri çok daha az saldırgandılar.[26] Ayasoluğ ve Balat köle ticaretinin önemli merkezleri oldular.[27] İbni Batuta 1333'te Ayasoluğ'a ilişkin, "bu şehirde kırk altına bakire bir Rum dilberi satın aldım" der.[28] Bu tür akınlar hem kârlı, hem de gazi geleneği içindeydiler, ama Hıristiyan Batı'nın gemilerinin deniz ulaşımı egemenliği üzerinde pek etkili olmadılar.

Savaş, korsanlık, deniz akıncılığı ve barış zamanında deniz ticareti, İslamla Hıristiyanlık arasındaki ilişkilerde her zaman yan yana var oldular. 14. yüzyıl bu kuralın dışında değildi ve gazi beylikleri Hıristiyan gemilerine saldırılarından hiçbir zaman vazgeçmedilerse de, Batılı tüccarlar Antalya, Balat ve Ayasoluğ pazarlarına hızla girdiler.[29] Yukarıda gördüğümüz üzere, belki de daha önce Müslüman toplumlarda olduğu gibi, beyliklerle Batı'nın ticaret ilişkilerinin gelişmesinin ve beyliklere ait limanlarda Batılı tüccarların koloniler kurmalarının korsanlık doğalarını yumuşatmakta başlıca etmen olduğu ileri sürülebilir.[30] Ceneviz ve Venedik'le yapılan anlaşmaların koşullarına göre, Menteşeoğulları ve Aydınoğulları beylikleri, bu iki kentin gemilerine karşı korsanlarının faaliyetlerini durdurma yükümlülüğü altına girmişlerdi.[31] Alanya ile Antalya, Anadolu ve Mısır'la ticaretin başlıca merkezleri oldular.[32] Ticaretin büyük bölümü Batılıların elindeydi; İbni Battuta Antalya kale içinde Hıristiyan tüccarlar olduğunu yazar.[33] Balat'la Ayasoluğ, Ege adalarına ve Batı'ya tahıl, hayvan, at, sakız, şap, pamuk, baharat ve köle ihracatının merkezi oldular.[34] Ayasoluğ Cenevizlere ait Sakız'la Venedik'in elindeki yerler arasında bir değişim merkezi işlevini gördü.[35] İki liman da İtalyan portolan haritalarında her zaman gösteriliyor ve onlardan bahsediliyordu; ayrıca, Antalya'yla birlikte Pegolotti'nin *Practica della mercatura*'sında göze çarpıyorlardı.[36] Menteşeoğulları, Aydınoğulları ve Saruhanoğulları beylikleri, Batı'yla ticareti geliştirmek için, Batılı örnekleri taklit ederek, Latince yazılı altın ve gümüş paralar bastırdılar.[37]

Kuzey Akdeniz kıyılarının Türklerin eline geçmesiyle birlikte ortaya çıkan, denizyollarında Batı egemenliğine yönelik Türk tehdidi, çeşitli toplumsal, siyasal ve ekonomik nedenlerle 14. yüzyılda tam olarak hiç gerçekle-

şemedi. Bir kez daha, coğrafyayla teknoloji arasındaki bağ tarihin yönünü belirlemiyor, yalnızca onu etkileyenlerden biri oluyordu. Deniz akıncılığı faaliyeti gösteren bir kadırganın lojistik gereksinimlerini en iyi karşılayacak durumda olan Türklerin elindeki yerlerin mükemmel coğrafya koşullarına karşın, Batılı donanmaların yeteneklerinin üstünlüğü kadar, gerek Selçuklu İmparatorluğu'nun, gerek onu izleyen beyliklerin tarihleri ve niteliklerinden kaynaklanan nedenlerden ötürü, Batılı deniz güçleri, gazi korsanların tehdidini, denizyolları boyunca hareket özgürlükleriyle sınırlandırabildiler. İçlerinden biri olan Osmanlı beyliği bu gazi beyliklerini birleştirinceye kadar, Türklerin konumunun sağladığı olanaklar kullanılamadı.

Yıldırım Bayezid 1390'da beylikleri silip süpürdü, ama 1402'de Timurlenk, bir süre için Osmanlı devletini yok etti. Gazi beylerinin ailelerine toprakları geri verildi ve Osmanlıların ancak 1424'te II. Murad'la sona erdirebildikleri bir kargaşa dönemi başladı.

Kendileri de gazi olan Osmanlılar da Hıristiyan Batı'yla ilişkilerinde beyliklere benzer siyasetler izlediler. Aydınoğulları ve Menteşeoğulları beylikleri gibi, Osmanlıların da Ceneviz'le eskiden beri ticari ilişkileri vardı. Manisa'daki şap madeni üzerinde tekel hakkını alan Cenevizler, Osmanlılarla 1352'de bir anlaşma yaptılar, sonra da 1387'de I. Murad'la genel bir ticaret anlaşması imzaladılar.[38] 1390'da I. Bayezid, beylikler zamanında Ceneviz'le Venedik'in Ayasoluğ ve Balat'ta sahip olduğu ticari ayrıcalıkları onayladı.[39] 15. yüzyılda, Osmanlılar Avrupalıların topraklarında ticaret yapmalarına izin vermeyi sürdürdüler ve başkentleri Bursa, Asya'yla Batı arasında önemli bir ticaret deposu oldu.[40] Osmanlı tüccarları da Batı'nın Ege Denizi'ndeki ileri karakollarına, özellikle Sakız'a gittiler.[41] Batılılar, Batı'nın endüstri ürünleri, özellikle İngiltere, Flandre ve Toscana'da dokunmuş kaliteli yünlü kumaşlar karşılığında, Osmanlıların Küçük Asya ve Balkanlar'daki topraklarından baharat, boya, şifalı bitkiler, değerli kumaşlar ve Asya porselenlerinin yanı sıra Anadolu ve Rumeli'den de tahıl aldılar.[42] Gümrük vergileri ödendiği ve geldikleri devletler padişahlarla dost olduğu sürece, Batılı tüccarlar iyi karşılanıyordu. Venedik kendi adına Bizans'la Osmanlılar arasında tarafsız kalmaya ve kendi ticaretini koruyabilmek için iki "Rum" gücü arasındaki çatışmayı yatıştırmaya çalıştı.[43]

Ama Osmanlı kafasına göre, barışçıl bir ticaret, cihat ve deniz akıncılığıyla birlikte var olabilirdi. Akdeniz gemiciliğinin geleneksel temaları bir kez daha ortaya çıkmıştı.[44] *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr* adlı eserinde Kâtip Çelebi (Hacı Halife) şöyle yazıyordu:

> Müteveffa şanlı ve muzaffer Fatih Sultan Mehmed'den önce Osmanlılar deniz harekâtlarına girmeye ya da Avrupa devletleriyle savaşmaya cesaret edememişlerdi. Sultan II. Murad zamanında arada bir komşu kıyılara ve adalara akınlar düzenledikleri anlatılır, ama bu akınları zikretmeye değmez.[45]

Kâtip Çelebi herhalde bu ilk akınlara ilişkin pek az şey biliyordu ve sonuç olarak II. Mehmed'in 1453'te İstanbul'un fethi için bir donanma yaptırmasını hareket noktası olarak alıyordu. Ama bundan çok önce Osmanlılar, gazilerin hem Hıristiyan gemilerine karşı deniz akıncılığı, hem de donanmalarıyla Hıristiyanların ellerindeki topraklara yönelik gaza akınları geleneğini gerçekte sürdürüyorlardı. II. Murad'ın (1421-1444) deniz seferleri, Kâtip Çelebi'nin düşündüğü gibi, hiçbir biçimde "zikredilmeye değmez" değildir. Aydınoğulları, Menteşeoğulları ve Karesioğulları beyliklerini aldıktan hemen sonra I. Bayezid, korsanlara yeni bir düzenleme getirdi ve Ege Denizi'nde bunu yeni bir Türk akıncılığı dalgası izledi.[46] Aynı zamanda, korsanların ve korsan gemilerinin de katıldığı bir Osmanlı donanması kurmaya başladı. Bu Osmanlı donanması 1453'e kadar faaliyetini sürdürdü.[47] Ege Denizi'nde ve Sakız Adası'nda Osmanlı sancağını göstermek için daha 1391'de 60 gemi sefere çıkarılmıştı.[48] Nicolaus de Marthono, 1394'te Ege'de Rodos'tan Atina'ya geçerken Türk korsanlardan sürekli korkuyordu ve o Sykaminon'dayken korsanlar gerçekten de saldırmışlardı.[49] 1399'da 27 Osmanlı kadırgası Mareşal Boucicaut'un İstanbul Boğazı'na yaptığı sefere karşı koydu.[50] 1402'de Bayezid'in Ayasoluğ ve Balat'ta 20 gemisi vardı; de Clavijo, ertesi yıl Gelibolu'da 40 gemi saydı.[51] 1413'te Osmanlıların yakında Rodos'a saldıracaklarına ilişkin söylentiler ortalıkta dolaşıyordu.[52] 1415'te artık Gelibolu'daki deniz üssü Osmanlı korsanlarının Ege'deki faaliyetlerinin merkezi olmuştu.[53] O yıl Osmanlı donanması Ve-

nedik gemilerine saldırdı ve Pietro Loredano, intikam almak için 1426'da Gelibolu'da karşı saldırıya geçti ve Çanakkale Boğazı'ndaki savaşı kazandı.[54] Yine de, Gilbert de Lannoy, 1427'de Gelibolu limanının Osmanlıların başlıca deniz üssü olduğunu belirtiyor ve limanda dört kadırga, bir sürü kayık ("vaisseaulx passaigiers") ve (korsan?) *fusta*'sı bulunduğunu bildiriyordu.[55] 1427'de Gelibolu'dan hareket eden kadırgalar, yine boğazda Venedik gemilerine saldırıyorlardı; sonuçta Silvestro Mocenigo, Gelibolu limanına ikinci kez saldırdı ve bu kez limana girmeyi başardı.[56] Ayrıca, 1427'de Selanik üzerindeki baskıyı artırmak için 50 gemi Gelibolu'dan yola çıktı.[57] 1442'de Osmanlıların yine Gelibolu'da 60 gemi topladıkları ve bir filonun Limni'de, Mora despotu Konstantinos Palaiologos'un Konstantinopolis'e ulaşmasını engellediği kaydedildi.[58] 1448'de en az 165 gemiden oluşan bir Osmanlı donanması, yenilip yakıldığı Kiliya'ya giderken Konstantinopolis önlerinde göründü.[59]

Geriye bakıldığında, tıpkı Kâtip Çelebi'nin 1453'ten önce Osmanlıların "zikre değer" bir deniz faaliyetinin olmadığı savının kendi kendini yadsıdığı gibi, Thiriet'nin 1450'de "Venediklilerin denizdeki üstünlükleri hâlâ tartışmasızdır" ("la suprématie navale des Vénitiens est encore incontestée") savı da abartılı görünmektedir.[60] Ama kuşkusuz, Osmanlıların genişlemeye başladığı bu ilk dönemlerinde denizdeki faaliyetleri daha çok "vur-kaç" olarak nitelendirilebilir; Hıristiyan deniz savunmasının, deniz yollarına yönelik bir saldırıdan önce sınanmasıdır. Osmanlıların dikkati büyük ölçüde İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'yla sınırlanmıştı.[61] Venediklilerle yapılan anlaşmalar açıkça otorite alanlarını tanımlıyordu. Venedik kadırgaları Ege'de karşılaştıkları Osmanlı gemilerini *extra strictum* [kendi suları dışında] kovalayabilirdi, ama öte yandan, Venedik kendi tüccar gemilerini savaş kadırgalarının eşliğinde Çanakkale Boğazı'ndan geçirmek zorundaydı.[62] Serenissima [Vendik], Osmanlı kadırgalarını Boğazlar'ın çevresinde tutmak amacıyla Bozcaada'da küçük bir deniz üssü kurdu.[63] Venedik'in, Konstantinopolis ve Karadeniz'le ticareti Osmanlıların boğazları denetleme girişimlerinden etkilenirken, aynı dönemde Ege'nin alt kesimlerinde gelişti.[64] 14. yüzyılda Venedik *galee sottili*'sinin Osmanlı "kadırga"sı karşısında bire bir üstünlüğü, birincinin niteliği ve

ağırlığıyla birlikte mürettebatın deneyimi ve uzmanlığı sayesinde muhafaza edilmiş görünmektedir. 1466 gibi geç bir tarihte, İstanbul'daki bir Venedik tüccarı, Osmanlıların Venedik kadırgalarıyla savaşmadan önce dörde ya da beşe bir üstünlüğe sahip olmaları gerektiğini düşündüklerini söyleyebilmektedir.[65] Bu o tarihte doğru idiyse de, kısa sürede değişecektir.

Osmanlılarla Batı arasındaki mücadelenin bu ilk aşamasında, Gelibolu'daki deniz üssünün başlangıçtaki önemi, önemli bir gerçeğin altını çizmektedir. Kadırga savaşlarının son günlerinde deniz gücü, kıyı coğrafyasının daha önceleri olduğu kadar iyi kullanılmasına dayanıyordu. Denizyollarının denetimi, bu yolların takip ettiği kıyıların denetimiyle sağlanabiliyordu. Gemilere komuta edenler, kadırga donanmalarının lojistiğini ve stratejisini, karadaki üslerden sağlanan kaynaklarla karşılamayı becerebilmeliydi. Gelibolu'daki üs, aramak için Batılı tüccarları durdurmak, geçiş harcı ödemeye zorlamak, istediklerinde de yolu kesmek amacıyla kurulmuştu.[66] Venedik gemileri, yapılmış olan anlaşmaya sadık kaldıkları sürece, Osmanlı kadırgalarının Gelibolu'da bu amaçlarını gerçekleştirmelerini başarıyla önlediler. 1453'ten sonra mücadele daha geniş bir alana yayılınca, bu konu değişmedi; Osmanlı deniz egemenliğinin giderek Doğu Akdeniz'de pekişmesi açık deniz savaşlarıyla değil, denizyolları üzerindeki savaş gemilerinin ulaşımı denetleyebilecekleri üs ve adaları kazanmaya yönelik yavaş, amansız ve yorucu bir gelişme sonucu başarılmıştı. 1463-1479 savaşında Osmanlı kadırgaları açık savaşta Venedik filolarını bir kez bile yenememişti, ama savaşın sonunda Osmanlıların Eğriboz gibi stratejik adaları ve üsleri ele geçirmesi denizdeki durumlarını çok güçlendirmişti.[67] 16. yüzyılda Osmanlı donanmaları Batılı güçlere karşı bazı küçük savaşlar kazandılar; 1499 ile 1500'de Navarin, 1538'de Preveze, 1560'ta Cerbe. Cerbe dışında bunların hepsinden, Venedik'le birlikte Hıristiyan ittifak donanmaları yalnızca birkaç gemi kaybederek çekildiler. Ancak hepsinde de hareketsiz bırakıldılar, çok hırpalandılar ve Osmanlılar her seferinde denizcilik düzenlerini büyük ölçüde pekiştirerek amaçlarını gerçekleştirdiler.[68] Kuşkusuz, 1571'de 300 gemisinden 200 kadarını kaybeden Osmanlı devleti için İnebahtı küçümsenmeyecek bir felaketti. Bununla birlikte, gemiler yeniden yapıldı ve arkasından önemli bir Hıristiyan kazanımı gelmediği için, bu savaşın denizdeki müca-

delede neredeyse simgesel kaldığı söylenebilir.[69] Aynı yıl Kıbrıs'ın fethi son derece önemliydi. Kıbrıs'ı kaybettikten sonra Doğu Akdeniz'de kalan tek önemli Batılı merkezin Girit olduğu savında büyük bir gerçek payı vardır. Hıristiyan güçlerin gemileri, 16. yüzyıla kadar Doğu Akdeniz'de ve Ege'de, Osmanlı padişahının izni olmaksızın saldırıya uğramadan seyredemediler; bu izin olmadığında tehlikeyi göze almak zorundaydılar.[70]

Venedik'le 1463-1479 savaşı öncesinde, Osmanlılar bazı önemli kazanımlar sağlamış olsalar da İon ve Ege denizlerindeki Batılı deniz ticaretine güç veren ve Batılıların elinde olan yerleri ancak ufak ufak kemirmeye başlamışlardı. Selanik, Venedik'ten 1430'da alınmıştı ve 1453'te İstanbul'un fethinin ardından Bizans otoritesindeki kalıntıları da alma dürtüsü, Mora ve Attika'nın 1458-1460'ta istila edilmeleriyle sonuçlandırılmıştı. 1455-1462 arasında Ceneviz ve Gattilusi ailesi Midilli, Gökçeada (İmroz), Semadirek (Samothrace), Taşoz ve Sisam ile birlikte anakaradaki Enos limanını kaybetmişlerdi.[71] Osmanlılar, bazı bağımsız krallıkları haraca bağladılarsa da, Venedik savaşının hemen öncesinde varlığını sürdürmekte olan Batı krallıkları hâlâ anakarada yaşamsal önemi olan deniz üslerini ve Ege'nin güneyiyle batısındaki adaları ellerinde tutuyorlardı. Gerçekte, Bizans İmparatorluğu'nun yaklaşık son seken yılında Venedik, Bizans'ın Türkler karşısında giderek artan güvensizliğinden, kendi *stato da mar*'ını [deniz imparatorluğu; Venedik] güçlendirmek için faydalanmıştı. Venedik, satın alma, miras, anlaşmalar ve istila yoluyla geriye kalan birçok Batılı yerleşimde doğrudan hükümranlık elde etmişti: 1387'de Korfu, 1389'da Nauplia, 1390'da Tinos ve Mikonos, 1408-1410'da Patras, Navarin ve İnebahtı, 1423'te Selanik (1430'da kaybedildi), 1440'ta Endros, 1451'de Egina, 1453'te Skiros, Skiatos ve Skopelos ve 1461'de Monemvasia.[72] Venedik'in, aldığı bu yerleri bir tek yönetim altında birleştirmesi ve 13. yüzyıldan bu yana elindekilere katmasıyla birlikte, Osmanlı genişlemesinin Hıristiyan Batı'nın savunmasını pekiştirmesi üzerinde beklenmedik bir etkisinin olduğu görülebilmektedir.[73]

1463'te artık adaların ve anakaradaki üslerin savunma zincirleri doğrudan doğruya Venedik ya da Venedik'in tanıdığı bir hükümdarlığın denetimi altındaydı. Rodoslu Hospitalier şövalyeleri de küçük, ama küçüm-

senmeyecek güçleriyle stratejik konumlarını, diğerleriyle birlikte Türklerin deniz gücünün kuşatma altına alınmasında kullandılar. Braudel "Türk istila dalgasını durduran engelin adeta mucize" olduğunu söyler.[74] Ama aslında, üstünlük kurmanın gerektirdikleri ve lojistik sorunları göz önüne alındığında, sayısal anlamda büyük Türk üstünlüğünün gerçekte etkisi beklenenden daha az oluyordu. Anakaradaki her deniz üssünün ve adanın kaybı, çok iyi tahkim edilmiş stratejik yerlere, kara ve deniz güçlerinin eşgüdümlü büyük bir saldırıda bulunmasını gerektiriyordu. Osmanlıların genişleme dürtüsüne karşı Venediklilerin ve Hospitalierlerin kararlı direnci çok iyi anlaşılmaktadır. Kuşku yok ki, kendi lojistik destek merkezlerinden çok uzaktaki ileri karakollara destek sağlamakta ve savunmada Venediklilerle Hospitalier şövalyeleri büyük sorunlarla karşılaştılar. Ama yönetimleri kararlıydı; iyi işleyen bir düzen kurmuşlardı ve esnektiler. Deniz ikmal sistemleri, çok ender olarak bütünüyle kesilebilen, tükenmiş durumda kendini savunanları desteklemek için kuşatmacı deniz güçlerine baskın düzenleyebilen ya da donanmaları yarabilen iyi silahlanmış ve eğitilmiş savaş filoları üzerine kurulmuştu.[75]

Osmanlılar kendi yönetimleri altında Doğu Akdeniz'de Bizans deniz gücünü yeniden canlandırmayı amaçlamış olabilirler,[76] ama bu amacı gerçekleştirirken karşılaştıkları sorunlar hiç de basit değildi. İlk adımı, kuşkusuz donanmalarını kurarak atmaları gerekiyordu. Büyük bir olasılıkla II. Mehmed'in 1453'te İstanbul'da değişik tip ve büyüklüklerde yüz kadar gemisi vardı.[77] Kentin düşmesinden hemen sonra Venedik, her gün, Ege'de en önemli ileri karakolu olan Eğriboz'a bir saldırı bekledi. Bu bekleyiş 1463'te savaş çıkıncaya kadar sürdü.[78] Venedik-Osmanlı anlaşmalarının kısıtlayıcı hükümlerine karşın, Osmanlı filoları 1453'ten başlayarak Ege'de serbestçe faaliyet gösterdiğinden, Venediklilerin korkusu gayet gerçekçiydi. Rodoslu Hospitalier şövalyelerine göre, Osmanlı gemileri gerçekten de 1453'te Eğriboz'a saldırdılar, ama Venedik kadırgaları karşısında yenilip yok oldular.[79] Bir Osmanlı filosu yine 1454'te Ege'de göründü, 1455'te de Naksos saldırıya uğradı. 1456'da sıra Midilli'deydi; ertesi yıl bir başka büyük Osmanlı donanması Çanakkale Boğazı'ndan Ege'ye açıldı. 1462'deki Türk saldırısı Midilli'yi Gattulisi'den kopardı.[80]

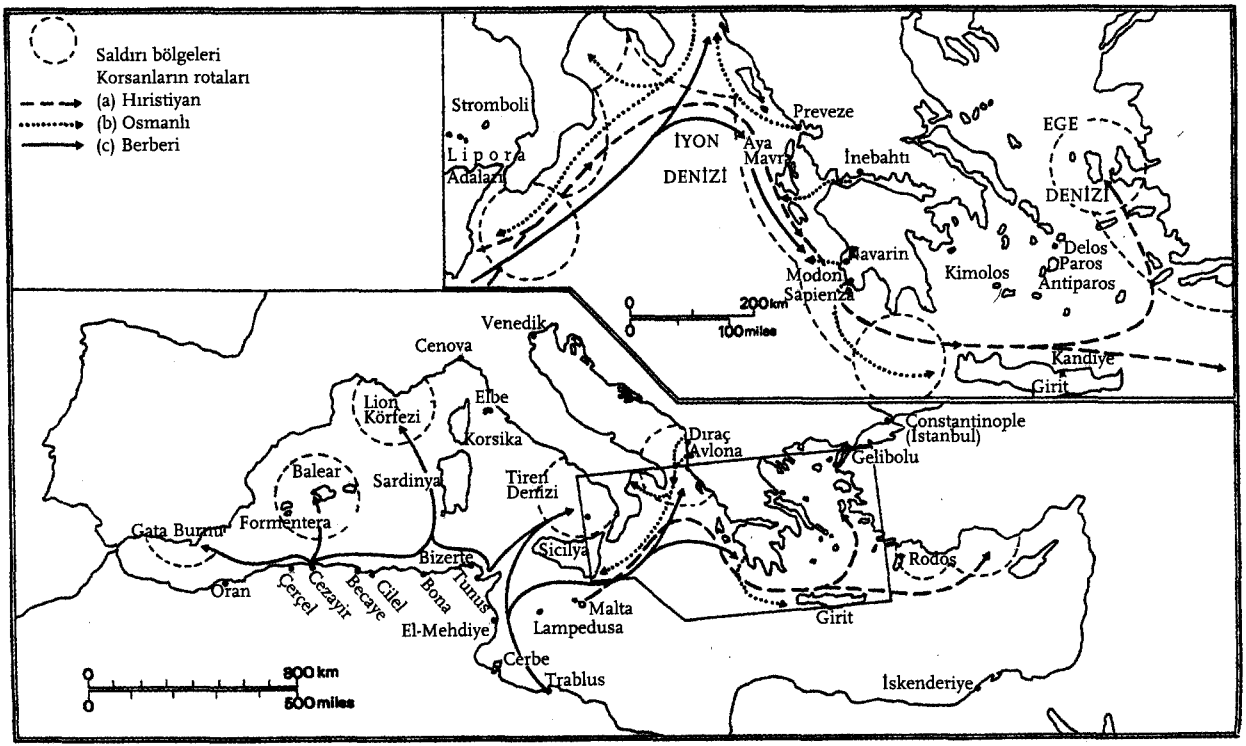
1450'lerin sonunda, Venedik Senatosu'nun daha kötümser olmasına karşın, Batılılar Osmanlı donanmalarının hâlâ küçük olduğunu, 30-40 kadırgadan oluştuğunu tahmin ediyorlardı.[81] Kâtip Çelebi, 1470'te Eğriboz'a gönderilen donanmada 100 gemi olduğunu hesaplamıştı.[82] 1470'lerde sürekli donanma 90 kadırgaya kadar çıktı; 1480'de Rodos'a saldırmak üzere 100 gemi gönderildi.[83] Yaklaşık 1480-1496 arasında donanmalardaki gemi sayısı ikiye katlandı. O yıl, genç Marino Sanuda, donanmada 100 kadırga, 50 *fusta* (daha küçük kadırga), 50 *iğribar* (daha da küçük kadırga), üç *galeasse*, iki *karak* (*naves*) ve iki *barzoti* (karak, ama daha küçük) saydı.[84] 1499 ile 1500'de, Navarin'deki iki savaşta Osmanlı donanmaları, sırasıyla, 260 ve 230 gemiden oluşuyordu; 1517'de Mısır'da Memluk saldırısı içinse 250 gemi denize indirilmişti.[85] İnebahtı'da Ali Paşa'nın 230 kadar kadırga ve 70 *galliot*'una karşılık, Preveze'de Barbaros Hayreddin'in 90 kadırgası ile 50 *galliot*'u vardı.[86] Bu büyüklükte bir deniz gücü, denizyolları üzerinde destek alabileceği yeteri kadar üs edinebilirse, Doğu Akdeniz'i Osmanlı padişahlarının egemenliği altına alabilirdi.

Gerçekte donanma tam da bu nedenle kullanıldı. Osmanlı donanmaları hiçbir zaman açık deniz savaşında Venedik ya da Hıristiyan ittifakı donanmalarıyla savaşmaya ya da yok etmek için peşlerinden gitmeye kalkışmadı. Donanmalar kapıştığında, iki inançtan birinin kuvvetleri diğerinin elindeki stratejik üslere ya da adalara karşı her zaman hem karadan, hem denizden saldırıya geçiyordu.[87] Aynı şey 9. ve 10. yüzyıllarda da söz konusuydu. 1470'te Eğriboz'da Niccolo da Canal'ın Osmanlı donanmasına karşı saldırıya geçememesi, Osmanlıların karadan Venedik kalesine başarılı bir harekâtla amaçlarını gerçekleştirmelerine neden oldu.[88] Navarin'deki iki savaşta, her iki Osmanlı amirali de, bire karşı iki ve üç üstünlüğe karşın, 1499'da İnebahtı'ya, 1500'de Modon'a saldıran kara kuvvetlerine katılmak için donanmalarını götürmeyi reddettiler. Bu iki savaş da kaçan ile kovalayan arasında bir mücadeleydi; Venediklilerin çabası, denizdeki kuvvetlerin önünü keserek amfibi harekâtına karşı koymaya dönüktü.[89] Preveze'de de Barbaros Hayreddin'in görevi, Dalmaçya'daki Venedik üslerine ve ikmal merkezlerine düzenlenen kara seferlerini desteklemekti; bir Hıristiyan donanmasıyla açık savaşa girmeyi amaçlamamıştı. Gerçekten de Bar-

baros savaş boyunca savunmada kaldı; donanmasına kayıp verdirmeden, Hıristiyan donanması lojistik yeteneğini tükettiğinde ve kargaşa içinde geri çekilmeye çalışırken, yalnızca savunma durumunda savaştı.[90]

1470-1571 arasında büyük bir kara ordusuyla birlikte donanmasını iyi kullanan Osmanlılar, Venediklilerle Rodos Hospitalier şövalyelerinin inatçı direncini kırdılar ve Doğu Akdeniz'de deniz gücünün dayandığı anakaradaki önemli üslerle adaların çoğunda denetimi ellerine geçirdiler. Ege'de ve Doğu Akdeniz'de bir Osmanlı deniz düzeninin gereksinimleri, Hıristiyan savaş donanmalarıyla deniz ticaretinin yok edilmesiyle değil, stratejik limanların ve kalelerin fethiyle karşılandı. 1467'de Venedik'le yapılan bir anlaşmada, Venedikliler karşı çıktıkları halde, Osmanlı donanmasının boğazların dışına çıkmasını yasaklayan geleneksel maddenin kaldırılması, Osmanlıların amaçlarına işaret ediyordu.[91] Eğriboz'un yitirilmesini 1479 antlaşmasıyla Arnavutluk kıyısında Kroya ile İşkodra, 1499-1502 savaşında İnebahtı, Modon, Koron, Navarin ve stratejik ada Aya Mavra/Lefkas, 1537-1540'ta Egina, Patmos, Kuzey Sporadlar, Nauplia ve Monemvasia, 1566'da Naksos'u Endros ve Sakız Adası, sonunda 1571'de de Kıbrıs izledi. Elbette bunlara 1517'de Memluklardan alınan Suriye, Filistin ve Mısır gibi önemli fetihleri de eklemek gerekir.

Zorlu bir mücadeleyle geçen yüzyılın ardından, Doğu Akdeniz haritasında stratejik denetim 1453 öncesine göre çok farklıydı. Denizyollarını kapsayan ve Hıristiyan tüccarlara, savaş donanmalarına, korsanlarına sığınak olan Batılıların elindeki sayısız liman dizisi yerine, şimdi yalnızca Korfu, Kefalonya ve Zante gibi İon adalarıyla Girit ve Ege'de Çuha (Cerigo), Tinos ve Mikonos gibi birkaç önemsiz ileri karakol kalmıştı. Hepsi Osmanlı donanmalarının ve korsanlarının saldırısına uğruyor ve hiçbiri artık Doğu Akdeniz'de denizyolları üzerinde Hıristiyan gemilerini koruma görevini yerine getiremiyordu. İon Denizi'nin doğusunda Hıristiyan savaş donanmalarının varlığı giderek azalıyor, Hıristiyan korsanlar Ege ve Doğu Akdeniz sularında hareket etmeyi giderek daha zor ve tehlikeli buluyorlardı. Doğu Akdeniz'e giden bütün yollar Türk kıyılarından geçiyordu ve Batılı ticaret gemileri Doğu Akdeniz'de her yere ancak Osmanlı kadırgalarının ve kıyı bataryalarının ateşi altında gidebiliyorlardı.[92] Galata ve



Şekil 29. 15. ve 16. yüzyıllarda Deniz Akıncılığının Yönleri

Gelibolu'daki ana donanmalarının yanı sıra, Osmanlıların Rodos, İskenderiye, Kavala, Midilli, bazen de Menteşe, Sığla ve Alanya'dan devriye çıkan filoları vardı.[93]

Geç ortaçağda Hıristiyan Batı'nın gemicilikte üstünlüğü, dolayısıyla da Akdeniz'deki deniz ulaşımında sahip olduğu tekel büyük ölçüde kırılmıştı.[94] 17. yüzyılda artık Venedik bilinçli olarak Osmanlılarla karşı karşıya gelmekten kaçınıyor, Doğu Akdeniz ticareti Osmanlı padişahlarıyla barışa bağlı olduğundan, Osmanlılara karşı denizde oluşturulan ittifaklara katılmaya istekli olmuyordu.[95] Gerçekten de, yukarıda gördüğümüz gibi, bu isteksizlik Osmanlı İmparatorluğu'nun başlangıcından beri, 16. yüzyıldan çok önce kendini göstermişti. Bir zamanlar Hıristiyan Batı'nın sahip olduğu lojistik avantajlar, Osmanlıların Doğu Akdeniz'deki tebaalarının eline geçmişti. Tahmin edilebileceği gibi, bu dönem hem Osmanlı korsanlarının Batı denizciliğine yeni bir şiddetli saldırısına, hem de Osmanlı ticaret filosunun hızla büyümesine tanık oldu.

15. yüzyılın ikinci yarısında ve 16. yüzyılda, korsanlık ve Guilmartin'in "küçük savaş" olarak adlandırdığı deniz akıncılığı, Akdeniz'deki çatışmanın olağan biçimiydi; Burns'ün deyişiyle, İslamla Hıristiyanlık arasındaki ortak alandı[96] (Şekil 29). Ortaçağ boyunca da böyle olmuş, bu konuda hiçbir şey değişmemişti. Deniz akıncılığı hem dinler arası, hem de dinler içi biçimleriyle çok karmaşık, çok yönlü bir olguydu; dolayısıyla basit bir çözümlemeyle geçiştirilemez. Müslüman Berberi ve Osmanlı korsanları bir yandan, Hıristiyan Maltalı, Sicilyalı, Katalan, Toscanalı ve Mayorkalı korsanlar öte yandan, Rodos ve Malta şövalyeleri de bir yandan, hepsi denizyolları üzerinde uğradıkları zararın hıncını almak peşinde koştular. Tarihçiler bu olgunun değişkenlerini incelemeye yeni yeni başladılar. Braudel ve Guilmartin o dönemdeki korsanlığın ve deniz akıncılığının yönüne ilişkin herhangi bir belirgin sonuca ulaşmaya kalkışmazlar. Earle, çok doğru olarak, çeşitli korsanların Akdeniz denizciliğine etkisinin kapsamlı bir değerlendirmesinin hiçbir zaman tam olarak yapılmadığını belirtir.[97] Tenenti kuşkusuz böyle bir şey yapmıştır, ama yalnızca Venedik için.[98] Korsanların denizdeki faaliyetlerinin sonuçlarının özetine bakarsak, 1975'deki "Korsanlık ve Deniz Akıncılığı" konulu San Francisco Konferan-

sı'nın tebliğleri sonuçsuz kalarak düş kırıklığı yaratmıştır.[99] Orada ileri sürülen bazı görüşler yadsınamaz ve vazgeçilemez niteliktedir; ama tamamen deneme amaçlıdır.

Fontenay ve Tenenti'ye göre, yaklaşık 1450-1550 arasındaki dönemde Osmanlı'nın elindeki Doğu Akdeniz'e Hıristiyan korsanların saldırıları, Osmanlı korsanlarının Orta ve Batı Akdeniz'e (*la Méditerranée espagnole*) yaptıkları saldırıların onda biri kadar değildir.[100] Bu sav istatistiklere değil, daha çok sezgiye dayanmaktadır, ama doğru bir sezgidir. Hıristiyan korsanların doğudaki faaliyetleri büyük ölçüde Mısır'la Suriye-Filistin'i Küçük Asya, İstanbul ve Karadeniz'e bağlayan kuzey-güney istikametindeki Osmanlı deniz ulaşımını hedef almıştı.[101] Ama bu yollar üzerinde vurulacak yerler, Malta ile Sicilya'nın 1000 mil kadar doğusunda, bir kadırganın yeniden su alma gereksinimi olmadan yapabileceği yolculuk süresinin çok ötesindeydi. Malta korsanlarının 17. yüzyılda bu sularda kadırgaları bırakıp yelkenli gemiye geçmeleri anlamlıdır.[102] 15. ve 16. yüzyıllarda Batılı korsanların kadırgaları, doğuda üsleri olmadığı ve bu durum lojistik sınırlamalar getirdiği için sıkıntıya düşüyorlardı. Rodos, 1522'de düşmeden önce bazen bir üs olabiliyordu, ama bunun dışında Hospitalier şövalyeleri korsanlığı bastırmak için Osmanlı padişahlarıyla anlaşmış ve Hıristiyan korsanlara limanlarını kapamışlardı.[103] Rodos düştükten sonra durum daha da kötüleşti.[104] Gereken desteği yalnızca Venedik verebilirdi, ama adalardaki Venedik yönetimleri de korsanları pek ender hoş karşılıyorlardı. Venedik, kendi gemilerini de sık sık yağmaladıkları için, doğal olarak hem onlardan kuşkulanıyor, hem de ticari çıkarları açısından Osmanlılarla iyi ilişkilerini sürdürmeye dikkat ediyordu. Kuşkusuz, tek bir kadırga ya da küçük filolar, terk edilmiş koylardan su ve Osmanlı yönetiminin zayıf olduğu adalardan yiyecek alabilirdi. 17. yüzyılda Batılı korsanlar Paros ve Antiparos, Sığırcıklar Adası (Delos) ve Kimolos gibi küçük adaların hepsini kullandılar.[105] Yine de başlıca vuruş menzillerinin çok yakınında güven içinde destek alma olanağının olmaması büyük bir eksiklikti.[106] Hıristiyan korsanlar Batı Akdeniz'de 13. yüzyıldan beri coğrafyanın sunduğu avantajları kullanıyorlardı, ama burada yağmalanacak şey çok daha azdı. Müslüman deniz faaliyetleri, daha çok Granada ve Magrip'te kıyı kabotajı ve Berberi korsanlarının

kadırgalarıyla sınırlıydı. Mısır'la Magrip arasındaki deniz ulaşımının bir bölümü de, özellikle Tunus'un doğusunda, onların eline geçti.[107]

Osmanlı donanmalarının ve korsanlarının faaliyetlerini Doğu ve Orta Akdeniz'de böyle lojistik sorunlar engellemiyordu, ama ne zaman Batı Akdeniz'e açılsalar o tür sorunlarla karşılaşıyorlardı.[108] Padişahların, Osmanlı tebaalarının korsanlık yapmalarını önleme koşuluyla, zaman zaman Venedik ve Hospitalierlerle anlaşmalar yapmalarına karşın, uygulamada Osmanlılar bu tür faaliyetlere gözlerini yumdular, onları denetleyemediler ya da fiilen desteklediler.[109] Bilindiği gibi, hem Osmanlı donanmasının kurulmasına, hem de Osmanlı bayrağı altında korsanlık ve deniz akıncılığı faaliyetlerine Rumların ve diğer halkların katkısı büyük olmuştu; dolayısıyla bu, Türk değil, daha çok Osmanlı deniz akıncılığıydı.[110] 15. yüzyılın sonunda korsanlar Osmanlı donanmasında önemli bir güç haline gelmişlerdi.[111] Büyük olasılıkla Avlonya'nın alındığı 1416 gibi erken bir tarihte, Adriyatik'te Osmanlı korsanları bulunuyordu.[112] 1453'te İstanbul'un fethinin arkasından tehdit hızla yoğunlaştı. O yıl, Jacopo Loredano, Eğriboz'un kuzey kıyılarında 17 Osmanlı korsan fustası yakaladı. 1460'tan önce korsanlar, Pietro da Mosta adındaki bir Venedikli ile ailesini Endros açıklarında yakalamışlardı ve Venedik, 1459'daki Mantua Konseyi'ne kadar, Hıristiyanlığın korunmasına önemli katkılarından biri olarak Papalık'a korsanlığı yasaklamasını telkin ediyordu. 1462'de korsanlar Mora despotu Thomas Palaiologos'un Yunan tebaalarına karşı Monemvasia önlerinde faaliyet gösteriyorlardı.[113] 1471'de Osmanlı korsanları Suriye limanlarında Venedik gemilerine saldırıyordu ve 15. yüzyılın ikinci yarısında Venedik gemileri Doğu Akdeniz'e hiç olmadığı kadar tehlikeli koşullarda yelken açıyorlardı.[114] Osmanlıların hem donanmaları, hem de korsan filoları, düşman güçlerin ticaret ve yolcu gemilerini durdurma ve arama hakları olduğunda diretiyorlardı; bu nedenle gemiler sık sık yağmalanıyor ya da gasp ediliyordu.[115] Venedik'le 1499-1502 arasında yapılan savaşların sonucunda İon Denizi ve Adriyatik'teki üsler Osmanlıların eline geçtikten sonra, korsanlar faaliyetlerinin kapsamını Ege ve Doğu Akdeniz'den Orta ve Batı Akdeniz'e yaydılar. Modon, Aya Mavra/Lefkas, İnebahtı, Avlonya, Navarin, Dıraç ve Preveze; hepsi korsan barınakları olarak zenginleştiler.[116] 1478'de Napoli Kralı I. Fer-

rante (Ferdinand), Osmanlı gemilerinin limanlarını kullanmalarına izin vermişti ve 1480'de bir Osmanlı donanması ve ordusu geçici olarak Otranto'yu aldı; böylece Osmanlılar Adriyatik'in hayati önemdeki girişinin her iki tarafına da yerleştiler.[117]

1501-1502'de Venedikliler Osmanlı deniz gücünün aşağı Balkanlar'ın batı kıyılarına yerleşmesini önlemek için çok çaba harcadılar; bunun doğuracağı sonuçları açıkça görüyorlardı.[118] Korsanlar buradan, Hıristiyan gemilerinin toplandığı başlıca vuruş alanlarından birkaç yüz milden daha uzakta değillerdi: İtalya'nın topuğunun çevresi, Messina Boğazı'ndan Otranto'ya kadar, İon Denizi'nin Akdeniz'le buluştuğu Girit ve Zante ile Sicilya Kanalı. Teneti'nin, 1592-1609 arasında Venediklilerin Osmanlı ve Berberi korsanlara bırakmak zorunda kaldıkları yerleri işaretleyen haritası bunu çok iyi göstermektedir.[119] Genç Marino Sanudo ile Girolamo Priuli'nin günlüklerinin sayfalarının Osmanlı korsanlarının maceralarıyla dolu olmasına şaşmamak gerek.[120] Venediklilere ait Girit'i yerle bir edecek, şövalyelerin elindeki Rodos'a saldıracak güçte filolara komuta eden Kemal Reis gibilerinin saldırılarının indirdiği darbeler sonucunda, Doğu Akdeniz'deki denizyolları üzerindeki Venedik denetimi zarar gördü.

Bunun nedenleri Venedik'in deniz teknolojisinde üstünlüğünü yitirmesinde yatmıyordu. 16. yüzyılda bile Osmanlı kadırgalarının Venedik kadırgalarından daha iyi olmadığı biliniyor, daha kötü malzemeden yapıldığı, iyi bakılmadığı ve idaresinin kolay olmadığı söyleniyordu.[121] O tarihte, Osmanlı toplarının niteliğinin Venedik ve İspanyollarınkine yakın olduğu görülse bile, birebir savaşta Venedik kadırgaları onlardan hâlâ daha üstündü.[122] Ama Venedik kadırgaları, korsanların daha küçük ve hızlı *kalite*'sini kovalamakta çok ağır ve yavaş kalıyordu.[123] 16. yüzyılın ortasında Chiristoforo da Canal ve diğerleri, *stato da mar*'ın [Venedik] deniz savunmasının kötü durumda olmasından yakınıyorlardı. Yaklaşık 1450'lerden başlayarak Doğu Akdeniz'de bir askeri denetim (*contrôle militare*) gösterisi için bir neden kalmamıştı.[124] 16. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğindeyse, artık Adriyatik bile güvenli değildi.[125]

Bu durumun etkileri çok şiddetli oldu. Ceneviz örneğine bakıldığında, Heers, Ceneviz'in deniz ticaretinin Batı'ya yeniden uyarlanmasına

değinmektedir.[126] Venedik'e gelince, örneğin, Spalato (Split) gibi limanlar aracılığıyla Balkanlar'ın iç kesimlerine karadan ticareti geliştirmek gibi uygulamalarla, bir ölçüde o da ticaretini uyarladı.[127] Tenenti, denizde güvenlik ve onur duygusunun yitirilmesine, "tehlikeden uzak durma isteği, terk etme duygusu, korku ve öfkeyle birlikte huzursuzluğun ve hoşnutsuzluğun" artmasına değinmektedir.[128] Deniz ticaretinin riskleri hissedilir biçimde artmıştı ve bu durum artan koruma maliyetlerinde ve kâr marjlarının düşmesinde açıkça görülebiliyordu. Korsanların varlığı kadırga konvoylarının denize açılmasının gecikmesine, hizmetlerin aksamasına, giderek ticaret kadırgalarından vazgeçilmesine neden oldu.[130] Doğu Akdeniz'e özel seferler yapılmaya başlandı, ama yüzyılın ikinci yarısında bunlar bile çok seyrekleşti.[131] "Doğu Akdeniz'le ticaret dengesinde hegemonyanın yitirilmesi, denizde güvenliğin kalmaması, geleneksel yatırımlardan çok az kazanılması, iflaslar..."; Tucci, Venedik için "yığınlarca belgenin ışığında tarihçilerin açıkladığı bu olayların farklı yorumlara çok az yer bıraktığı" sonucuna varır.[132]

Hiç kimse, bir an için olsun, bütün bunların tek nedeninin doğuda bir Osmanlı denizcilik düzeninin kurulması ve Osmanlı korsanlarının faaliyetleri olduğunu düşünmeyecektir. O dönemde pek çok başka etmen, yalnız Venedik'in deniz ulaşımını değil, Akdeniz'i de bir bütün olarak etkiledi: Kuzey Avrupa gemilerinin akını, gemi tasarımında ve deniz silahlarında değişiklikler, Portekiz'le İspanya'nın okyanus ötesi keşifleri, Doğu Akdeniz'de Ceneviz'in düşüşe geçmesi, Fransa'nın deniz ticaretinde güçlenmesi, Kuzey Afrika'nın Osmanlı İmparatorluğu'na katılması bunlardan yalnızca bazılarıdır. Yine de, Batılı Hıristiyan deniz güçlerinin denizyollarında güvenliği yitirmeleri, denklemin önemli öğelerinden biriydi. Bütün denizde denge gibi geniş bir bakış açısından bakıldığında, Osmanlıların, daha önce Türklerin aldığı Kuzey Akdeniz kıyılarını, özellikle de Balkanlar'ın batı kıyılarını alarak gizil güçlerini gerçekleştirmeleri, 9. ve 10. yüzyıllarda İslamın ana rotalar boyunca denizde varlığını sürdürdüğü duruma dönüş anlamına gelmekteydi.

Venedik söz konusu olduğunda durum biraz karmaşıktı, çünkü devletin kadırga konvoylarını izleyen özel seferler daima yelkenli *ka-*

rak'larla yapılıyordu. Bunlar kadırgalardan daha çok yük taşıyabildiğinden, Mısır'ın baharat ticaretinin hacmi çok fazla etkilenmedi.[133] Venedik gemiciliği üzerinde Osmanlıların deniz gücünün etkisine karşın, o dönem bu lagün kentinin ekonomisi için bir felaket olmadı. Padişahlar artık önceki dönemlerde olduğu kadar yabancı tüccarların ve gemilerin topraklarını ziyaret etmelerine karşı değillerdi. Osmanlıların başka bir Batılı deniz gücüne nazaran daha çok korktukları Venedikliler bile, Bursa'da ve Edirne'de, 1430'dan sonra Selanik'te, 1453'ten sonra İstanbul'da, 1500'den sonra Modon ile Koron'da ve kuşkusuz 1517'den sonra da İskenderiye'de ticari faaliyetler gerçekleştirmişti.[134] Her fetihten sonra, Batılı ülkelerin önceki durumlarına benzer bir durumu doğrulayan ve serbest ticaret hakkını tanıyan ticaret anlaşmaları yapıldı.[135] Bununla birlikte, Osmanlı denizcilik düzeninin Akdeniz'deki deniz ticaretinin geleneksel yapısını baltalayan etkileri açıkça görülebiliyordu. Bir yandan Ceneviz Doğu Akdeniz'de bir deniz gücü olarak inişe geçerken, ticari çıkarları ve denizcilik faaliyetleri için Batı'ya, özellikle de İber dünyasına yöneldi. Diğer yandan, Venedik'i zayıflatmayı amaçlayan padişahlar, ticaretle uğraşan diğer Batılı devletleri kendi egemenlikleri altındaki yerlerle iş yapmaya özendirdiler ve gerçekten deniz ticaretlerinin artmasını sağladılar. Özellikle –ama sadece değil– Venediklilerle Türklerin savaş halinde olduğu dönemlerde, Floransa, Ankona, Dubrovnik, kısmen de Fransızlar ve Katalanlar Doğu Akdeniz'de Venedik'in yerini ele geçiriyorlardı.[136]

Osmanlı denizcilik düzeninin etkileri en belirgin biçimde denizdeki karşılaşmada değil, deniz ulaşımının paylaşımı için girilen rekabette görüldü. Ortaçağın sonlarına damgasını vuran Batı denizciliğinin üstünlüğü geçici olarak tersine dönmüştü. Osmanlıların, büyük deniz güçlerinin denize açılması ve korsanlarının aralıksız yağmalaması sonucu Dalmaçya'dan Magrip'e kadar uzanan kıyı şeridini ele geçirmesiyle yaratılan konjonktürün (bazı tarihçilerin çok sevdiği ama birçoğunun da içine sinmeyen bu sözcük, tam da ortodoks doğru İngilizce anlamında buraya uygun düşüyor) etkisinde, Osmanlı tebaaları Akdeniz'deki denizaşırı ulaşımda yeniden önemli bir pay ele geçirdiler.[137] Padişahların Batı'yla ticareti özendirmesi, Batılıların Karadeniz'den giderek uzaklaştırılmaları, Mısır ve Suriye-

Filistin'in Küçük Asya ve Balkanlar'la ekonomik bağı, Osmanlı egemenliğindeki topraklarda kentsel gelişim programları gibi etmenlerin hepsi, önce Museviler, Rumlar ve Türkler, sonra da Ermeniler olmak üzere Osmanlı tebaalarının ellerinde yeni bir Akdeniz deniz ticareti yaratılmasına yardım etti.[138] Daha 15. yüzyılın başlarında Venedik hükümeti, Osmanlı tebaası Musevilerin ve diğer toplulukların Venedik'in Doğu Akdeniz'deki ticaretine sızmasını engellemeye çalışıyordu.[139] 16. yüzyılda bile Karadeniz tamamen Batılılara yasaklanmamıştı, ama çok daha önce seferlerin sayısı iyice azaltılmıştı.[140] 1486-1490 arasıyla 1490 yılına ait Kefe gümrük kayıtlarına göre, 1486-1490 arasında gelen 66 gemiden 41'i Müslümanlara ait olup yalnızca 4'ü İtalyan gemisiydi; 1490'da ise, dört ayda gelen 75 gemiden 59'u Müslüman, yalnızca 7'si İtalyandı.[141] Karadeniz'den Mısır'a kadar kârlı köle ticaretinin kaybedilmesi özellikle İtalyanlara zarar verdi.[142] Osmanlı denizciliği hızla iki yönde büyüdü. Karadeniz'i, İstanbul'u, Küçük Asya'yı ve Mısır'ı bağlayan eski ana rota, özellikle Mısır'ın 1517'de fethinden sonra farklı bir biçimde canlandı. Büyük Osmanlı ticari gemi konvoyları Hıristiyan korsan tehlikesine karşı savaş kadırgaları eşliğinde bu yolları kullandılar.[143] 1559'da artık Antalya'ya gelen 50 ya da daha çok geminin büyük bölümü Müslüman gemisiydi.[144] Batı'da ise Osmanlıların Balkanlar'daki tebaaları, Dubrovnik'ten Ankona'ya, daha sonra da Venedik'e kadar bir Adriyatik aşırı deniz ticareti geliştirdiler.[145] Kıbrıs savaşından önce Osmanlı tüccarları Venedik'e yerleşmişti ve barış dönemi başladığında bu lagün kentinde *fondaco dei Turchi*'yi [Türk hanı] kurmuşlardı.[146] Braudel, 16. yüzyılın sonlarında Osmanlı ticaret filosunun toplam tonajının 80.000 ton olduğunu tahmin etmektedir. Bu, Venedik'in iki katı, Akdeniz İspanya'sının sahip olduğundan da 20.000 ton fazlaydı.[147] Kendisinin de kabul ettiği gibi bu rakam, bir tahminden daha güçlüdür; bu önemde bir tarihçinin 16. yüzyıl sonlarında Akdeniz'deki en büyük deniz ticaret filosunun Osmanlıların olduğuna inanması açısından bu önemlidir.

Bütün bunların, yalnızca değilse de doğrudan, deniz ulaşımının eski kıyı rotalarını kullanmayı sürdürdüğü ve denizde başlıca vurucu silahın hâlâ kürekli kadırga olduğu bir çağda, Osmanlı donanması için ele geçirilen stratejik üslerin üstün niteliğinden ve Osmanlı donanmasıyla korsan-

larının ellerinde tuttukları lojistik üstünlüklerden kaynaklandığını ileri sürüyorum. 15. ve 16. yüzyıllardaki deniz akıncılığının başka hiçbir yüzünün, Osmanlı akıncılığı kadar sistemli ve uzun erimli sonuçları olduğu gösterilemez. Berberi korsanları örneği, durumun neden böyle olduğunu açıklayabilir. İster Osmanlı, ister Hıristiyan olsun, diğer korsanlar kuşkusuz denizde tarafsız bir gölge yaratılmasına katkıda bulundular; böylelikle her biri kendi yolunda geç ortaçağda ve 16. yüzyılda deniz ulaşımının koşullarının ve niteliğinin oluşmasına hizmet etti. Yalnızca Osmanlı korsanları örneğinde, korsanlık faaliyetlerinin etkileri için belli bir örüntü çıkarılabilir. Faaliyetlerinin doğurduğu sonuçlar, 12. ve 13. yüzyıllardaki Hıristiyan Batılı korsanların neden olduğu sonuçlar kadar netti.

Sekizinci Bölüm

SONSÖZ: BERBERİ KORSANLARI

Ortaçağın sonlarında, Kuzey Afrika'daki Müslüman devletler genellikle oldukça barışçıydı. İçlerinden daima belirli sayıda korsan çıksa da, kavgacılıklarıyla ya da denizde Hıristiyan kâfirlere karşı "cihat" açmayla ün yapmış değillerdi. 14. ve 15. yüzyıllarda Batı Akdeniz'deki deniz ulaşımına tehdit oluşturanlar, Hıristiyan, özellikle de Katalan korsanlarıydı. İbni Haldun'a göre, Magripli korsanlar ilk kez 1360'ta Becaye'de önem kazandılar.[1] Tunus'tan faaliyetlerini yürüten korsanlar, Ceneviz'i 1390'da el-Mehdiye'ye bir Haçlı seferi düzenleyecek kadar tahrik edebilen büyüklükte bir tehdit olmuştu.[2] Yerli Magriplilerle İspanya'dan sürülen Kuzey Afrikalı Araplar, 15. ve 16. yüzyıllar boyunca faaliyetlerini hep Kuzey Afrika'da sürdürdüler;[3] ama Berberi korsanlarının şaşaalı devrine, 1487 dolaylarında Magrip'e gelen Kemal Reis komutasındaki Osmanlı korsanları yolu açtı.[4] Magrip'e açılmak, Osmanlıların Batı'da İon Denizi kıyılarına yaptığı atağın mantıksal genişlemesiydi; ne var ki bu, ileride göreceğimiz üzere, Berberi korsanlara, Balkanlar'a saldırının Osmanlılara sağladığı lojistik avantajları getirmedi.

Kuzey Afrika'ya korsanların yerleşmesinin siyasal tarihini yazacak değilim: 1550'lerde, Osmanlı egemenliği altındaki Trablusgarp, Tunus ve Cezayir'de üç beylik kurduklarını söylemek yeterli olacaktır.[5] Korsanlar, Hıristiyan gemilerine saldırmak için kuşkusuz yalnız bu üç limanı değil, Oran, Çerçel, Becaye, Cilel, Bone, Bizerte ve Cerbe Adası gibi diğer küçük limanları da kullandılar. Ancak amacımız açısından, genel olarak Trablusgarp, Tunus ve Cezayir'e değinmek yeterlidir.

Deniz akıncılığında her zaman olduğu gibi, Berberi korsanların asıl hedefi, özellikle sık sık dolaştıkları denizyolları boyunca Hıristiyan gemilerinin toplandığı bazı limanlar oldu: Sicilya'nın doğu kıyısıyla İon Denizi,[6] Sicilya'nın kuzey kıyısı ve Güney Tiren Denizi'nden Napoli Körfezi'nin kuzeyine,[7] Elbe, Korsika ve Ceneviz arasında Liguria Denizi,[8] Provence

kıyılarının açıklarında Lion Körfezi,[9] Sardinya'nın güneybatı kıyıları,[10] Balear Adaları[11] ile Cebelitarık Boğazı açıkları.[12] Genel olarak, belirli nedenlerden ötürü, Trablusgarp korsanları İon Denizi'yle Tiren Denizi arasındaki doğu bölgesinde; Tunus korsanları Sardinya'nın batı kıyısından Güney Tiren Denizi'ne uzanan merkez bölgesinde; Cezayirliler de Sadinya, Balear Adaları ve Cebelitarık Boğazı arasındaki batı bölgesinde sıkça dolaştılar.[13]

Şekil 29, bu korsanların kadırgalarının ve *galliot*'larının karşılaştığı lojistik sorunları göstermektedir. Tunus ve Trablusgarp'tan İon Denizi ve Otranto Boğazı'na yapılan yolculuk, gidiş-geliş 1100 mildi. Tunus ya da Cezayir'den Lion Körfezi'ne gidiş-geliş yaklaşık 1200 mildi. Bu seferlerin hepsi kadırgaların ulaşabileceği en uç mesafelerdi. Liguria Denizi, yolda bir yerde su alınmazsa, kadırgaların menzilinin dışında kalıyordu. Yalnızca Cezayir'den Balear Adaları'na 400 millik, Cezayir'den Cebelitarık Boğazı'na 700 millik, Tunus'tan Sardinya'ya 400 millik ya da Güney Tiren Denizi'nden 600 millik, Trablusgarp'tan Sicilya'nın doğu kıyısına 600 millik kısa seferler, kadırgaların ikmal yapmadan gidebilecekleri uzaklıklardı. Bu durumda bile, Cezayir'den Balear Adaları, Tunus'tan Sicilya ya da Sardinya gibi çok kısa mesafeli seferler dışında vuruş menzili içinde geçirebilecekleri süre çok sınırlıydı. Aslında bu, 12. yüzyılda Haçlı devletlerinin kıyılarında faaliyet gösteren Fatimi gemilerinin geçirdiği süreden daha çok değildi.

Tıpkı karşıtları olan Hıristiyan korsanlar nasıl Doğu Akdeniz'de yiyecek ve su almak için gizli yerler bulmuşlarsa, Berberi korsanların da Batı Akdeniz'de yiyecek ve su temin ettikleri gizli yerleri vardı. Formentera, S. Pietro, Stromboli ve Lipari adaları ve Lampedusa kullanılmıştı; ayrıca, Granada ve Calabria'daki Moriscolar arasındaki toplulukların sempatisinden de faydalanılmıştı; Fransız-Osmanlı ittifakı sırasında Provence kıyıları da kullanılabiliyordu.[14] Ama böyle gizli yerler ya da barınaklar ya güvenli değildi ya da ancak geçici bir süre için kullanılabiliyordu. Uzun dönemde Berberi korsanların Hıristiyan gemilerine tehdit olabilmeleri için, Doğu Akdeniz'de ve İon Denizi'nde Osmanlıların sahip olduğu stratejik durumun Osmanlı deniz akıncılarına sağladığı süreklilikle sistemli bütünlüğe

ulaşabilmeleri gerekliydi. Aynı yorum, tersinden, Maltalı, Sicilyalı ve Toscanalı korsanların aynı dönemde Doğu Akdeniz'deki faaliyetleri konusunda da yapılabilir. Berberi korsanların ve onların efendisi olan Osmanlıların Batı Akdeniz'deki anahtar adalardan birini alamamaları, batıdaki Hıristiyan deniz ulaşımına saldırıları açısından çok ciddi uzun erimli sonuçlar doğurdu.[15] Osmanlıların 1565'te Malta'yı almak için giriştikleri saldırı kuşkusuz ünlüdür. Ancak 1558'de Piyale Paşa'nın Balear Adaları'na saldırması çok daha önemliydi; Fransız müttefikleri Piyale Paşa'yı çekilmeye ikna ettikleri için Hıristiyanlık müteşekkir olabilirdi.[16]

Üç şeyin gerçekleşmesi şaşırtıcı değildi: Birincisi, birçok Berberi korsan Osmanlıların hizmetine girmek ve Balkanlar'ın batı kıyısında faaliyet göstermek için düzenli olarak Avlonya, Aya Mavra ve İnebahtı'ya gitti.[17] İkincisi, Cebelitarık Boğazı'nda Berberi korsanlardan en büyük ve sürekli tehdit Cezayir korsanlarından geldi.[18] Üçüncü olarak da, 16. yüzyılın sonuna kadar korsanlar kadırgalarını yelkenli gemilerle değiştirmeye başladılar.[19]

Eski mevzular bir kez daha yinelendi. Deniz ulaşımının kullandığı ana rotaların kıyıları takip eden niteliğinden, kürekli kadırganın lojistik sınırlamalarından ve kendi limanlarıyla başlıca vuruş menzilleri arasındaki uzaklıktan ötürü, 16. yüzyılda Berberi korsanlar Batı Akdeniz'de Hıristiyan gemilerinin mutlak üstülüğünü önleyemediler. Berberi korsanlarının denizyollarına saldırılarının o dönemdeki tehlikesi hiç azımsanmamalıdır; ancak onların baskınları, Osmanlı korsanlarının Orta ve Doğu Akdeniz'deki saldırılarından kaynaklanan sonuçlardan hiçbirini doğurmadı.

Dokuzuncu Bölüm

SONUÇ

Herhangi bir çağda ya da bir toplumda, teknoloji hiçbir zaman, gereksinimlerini ve isteklerini karşılamak amacıyla doğanın engellerini aşmaya uğraşan insanların güdük çabasından öteye geçememiştir. Hiçbir teknoloji mükemmel değildir. Şu ya da bu biçimde, genellikle de birçok biçimde, yetersiz ya da elverişsiz kalır, amaçlanan hedeflerin gerçekleşmesi için insanlara istedikleri kolaylığı ve bütünlüğü sağlayamaz. Bu çalışmada, 7. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar Akdeniz dünyasında deniz teknolojisi örneği üzerinde yoğunlaştım. Ortaçağın yelkenli gemileriyle kürekli ticaret kadırgalarının tasarım özellikleri, hele rüzgâr-altında seyretmedeki yetersizlikleri, hem yelkenle yapılan ticari amaçlı seferlerin mevsimini kısaltmış, hem de kullanılan rotaların seçimini sınırlamıştır. Geçerli olan ana rotalar, en azından kısmen de olsa, gemilerin yetersiz teknolojisinden ötürü böyle saptanmıştır. 15. ve 16. yüzyıllardaki teknolojik iyileştirmeler bu sınırlamaları ve kısıtlamaları azaltmışsa da, geleneksel seyrüsefer örüntülerini önemli ölçüde değiştirmemiştir. Savaş kadırgalarının elverişsiz seyir yetenekleri, rüzgâra karşı manevra kabiliyetleri ve yükleme kapasiteleri, seyir menzillerini işlevsel olan en kısa düzeyde tutmuştur. Bugünün haritasında Akdeniz küçük görünse de, ortaçağ kadırgaları ve ilk modern kadırgalar bu uzaklıkların üstesinden kolaylıkla gelemiyorlardı.[1]

Bir yandan hedefler, gereksinimler ve istekler arasında ortaya çıkan boşluk, diğer yandan gerçekleştirilenler ya da sağladıkları doyumun düzeyi, tarihçiye verimli bir araştırma alanı sunmaktadır; bu boşlukta birçok tarihsel olgunun nedensel açıklamaları yatmaktadır. Böyle bir boşluk ve böyle bir olgu olarak, 14. yüzyıla kadar İslamla denizdeki mücadelesinde Hıristiyanlığın başarısı ve 15. ve 16. yüzyıllarda da Türklerin Hıristiyan Batı'yla denizdeki mücadelesi burada ayrı bir yere konmuştur; ama hemen akla başka örnekler de gelmektedir. Ortaçağda, hedeflerle teknolojik ilerleme arasındaki boşluk genişleyen bir uçurumdu. Ortaçağ insanının kul-

lanabildiği teknoloji, onu her yandan kuşatarak arzularını gerçekleştirmesini engelleyen doğal güçlere ancak bir dereceye kadar üstün gelebiliyordu. Akdeniz'de akıntıların yönü ve gücü, hâkim rüzgârlar ve kıyıların şekli gibi etmenler hep birlikte, burada ele aldığımız dönemin sonuna kadar seyrüsefer için korkutucu engeller olmaya devam ettiler. Başarılı bir seyrüseferin sırları, çok büyük ölçüde, hiç değişmedi. Bu sırlar, çıkılan yolculuğun coğrafya ve hava koşullarıyla mümkün olduğu kadar uyum içinde olmasını sağlamak için, elverişsiz koşullarda denize açılmaktan kaçınmakta ve mevsimsel değişikliklerle yerel meteorolojik olguları hesaba katmakta yatıyordu.

Teknolojiyle doğa arasındaki boşluğun değişkenleri, aralarındaki bağ ya da karşılıklı yapısal ilişkiler, belirli bir teknolojinin çok olağan ve uygun kullanım biçimlerini ve doğal güçlerin direncine insanın en etkili tepkiyle karşılık verişini yöneten bazı insan davranışı modellerini oluşturdu. Mevcut teknoloji hesaba katıldığında, insanlar hedeflerine en etkin biçimde ulaşmak için bazı optimum örüntülere göre davranmaya çalıştılar. Çoğunlukla, teknolojinin sunabileceği olanaklardan daha fazlasını talep etme gibi akıldışı bir davranışta bulunmadıkları gibi, bu olanaklarından azami fayda sağlamayı dışlamak gibi mantıksız davranışlara da girmediler. Yılın belirli dönemlerinde ve çok kesin belirlenmiş rotalar üzerinde seyreden toplu ticaret filolarının, görünür ekonomik nedenlerinin yanı sıra teknolojik nedenleri de vardı. Kadırga filolarının daha kısa olan açık denizyollarını değil de kıyıları takip eden rotaları seçmeleri, varış noktalarına hem güven içinde, hem de makul bir sürede ulaşmaları için en uygun olanakları sağladı.

İnsan davranışının bu optimum örüntüleri, tarihçilerin geçmişteki olayları ve olguları yeniden kurmalarına elverişlidirler ve onları yeniden yorumlamaları için tarihçilere kavramsal çerçeveler sunarlar. Özellikle, tartışılan konu farklı ülkeler, toplumlar ya da uygarlıklar arasında şu ya da bu çeşit bir çatışmayı ya da rekabeti ilgilendiriyorsa, optimum davranış örüntülerinin oluşmasına dayanan bu tür kavramsal çerçeveler, durumu ve sonucu açıklamaya ve anlaşılır kılmaya yardımcı olabilirler. Burada incelenen olguda olduğu gibi, karşıt güçlerden birinin ya da diğerinin op-

timum davranış örüntülerini izleyebildiği için daha üstün durumda olduğunu ya da bunu yapamadığı için üstünlüğünü kazanamadığını göstermek mümkün olabilir.

Bu tür örüntülerin davranış yasaları oluşturduğunu söylemiyoruz. Tek başına ne teknoloji düzeyleri ve doğal güçler, ne de ikisi arasındaki bağ insan davranışını saptayabilir. Bağ, sözcüğün en gerçek ve basit anlamında, olguların bileşkesi olan "konjonktür"dür, daha öte bir şey değildir: Anlaşılabilirdir, gizemli değildir; çözümlenebilmesi gerekir, fetişleştirilmemelidir. Konjonktür, farz edilen bir durum değildir;[2] ama daraltıcı, sıkıştırıcı bir durum da değildir. Teknolojiyle doğa arasındaki bağın ortaya koyduğu insan davranışı örüntülerini saptamak, açıklamak ve anlamak, bir determinizm biçimi demek değildir. Bu örüntüler, insanlık tarihini hareket ettiren nedenselliğin yalnızca bir yönüdür ve öyle anlaşılmalıdır. Teknolojiyle doğa arasındaki bağın akla getirdiği görünüşte optimum davranış örüntülerinin başka etmenler tarafından yadsınacağı ya da onları yerini başka optimum örüntülerin alabileceği koşullar ortaya çıkabilir; hem de muhtemelen sanıldığından daha sık. Bu çalışmada böyle bir örnek, Müslüman gemilerinin doğal ana rotalar yerine ekonomi ve seyir açısından daha az çekici olan Akdeniz'in güney kıyılarını izleyen rotaları yeğlemelerine neden olan siyasal-dinsel kaygılar bağlamında ele alınmıştır. Ama taraflardan birinin teknolojinin olanaklarından en fazla yararı elde etmek için en uygun biçimde davranmasını engelleyen koşulların kaçınılmaz sonuçları da hesaba katılmalıdır. Akdeniz'deki deniz ticaretinin paylaşımı için Hıristiyan ve Müslüman gemileri arasında geçen uzun mücadele sırasında, ana rotalar boyunca güvenle ve serbestçe hareket etmekte Müslüman gemilerinin yetersizliğinden kaynaklanan yapısal eksiklikler çok önemliydi. Hepsinden önce bu, Hıristiyan gemilerinin nasıl ve neden çeşitli Müslüman ülkeler arasındaki iç taşımacılığa sızdığını, 12. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar Müslüman ve Hıristiyan dünyalar arasındaki Akdeniz-aşırı ulaşımda üstün konuma geldiğini açıklamaktadır. Son çözümlemede, Akdeniz tarihinin genel evriminde, coğrafya, teknoloji ve savaş biçimleri çok etkili olmuştur.

Notlar

Önsöz

1 Basil of Caesarea, St., *Homélies sur l'hexaéméron*, der. ve çev. S. Giet, Paris, 1949, IV.7, s. 274-275.

Yeni Baskıya Önsöz

1 Öncelikle bkz. H. H. Lamb, *Climate: Past, Present, and Future*, c. 2: *Climatic History and the Future*, Londra, 1997, özellikle Bölüm 17; Lamb, *Climate, History, and the Modern World*, Londra ve New York, 1982, özellikle Bölüm 10-12; Lamb, *Weather, Climate, and Human Affairs: A Book of Essays and other Papers*, Londra ve New York, 1988, özellikle Bölüm 3-9; E. Le Roy Ladurie, *Times of Feast, Times of Famine: A History of Climate since the year 1000*, Londra, 1971, özellikle Bölüm 6.

2 Bkz. William H. Murray, "Do Modern Winds Equal Ancient Winds", *Mediterranean Historical Review*, 2 (1987): 139-167.

3 J. H. Pryor, "The Naval Battles of Roger of Lauria", *Journal of Medieval History*, 9 (1983): 179-216.

4 D. Nicolle, "Shipping in Islamic Art: Seventh through Sixteenth Century AD", *American Neptune*, 49 (1989): 168-197.

5 J. H. Pryor ve S. Bellabarba, "The Medieval Muslim Ships of the Pisan *bacini*", *The Mariner's Mirror*, 76 (1990): 99-113.

6 G. Makris, *Studien zur spätbyzantinischen Schiffahrt*, Cenova, 1988.

7 A. R. Lewis, *Nomads and Crusaders A.D. 1000-1368*, Bloomington ve Indianapolis, 1988; A. R. Lewis ve R. J. Runyan, *European Naval and Maritime History, 300-1500*, Bloomington, 1985.

Giriş

1 Ibn Jubayr, *The Travels of Ibn Jubayr*, çev. R. J. C. Broadhurst, Londra, 1952, s. 326-327, vurgular bana ait. [İbni Cübeyr, *Endülüsten Kutsal Topraklara*, çev. İsmail Güler, Selenge Yayınları, İstanbul, 2003.]

2 Bibliothéque Nationale Paris, Elyazması, Suppl. Lat., 773, fol. 108r. Bkz . Şekil 1 ve s. 45-48.

3 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 313, 332, 383, dipnot 132.

4 İsrail Meteoroloji Hizmetleri Müdür Vekili Sayın S. Jaffe'nin sağladığı veriler. Bu rakamlar, genel olarak, İngiltere Havacılık Bakanlığı Meteoroloji Dairesi'nin Hayfa ile Beyrut'taki rüzgâr yönlerinin sıklığına ilişkin verilerince de doğrulanmaktadır. Bkz. Great Britain Air Ministry Meteorological Office, *Weather in the Mediterranean*, 2. baskı, Londra, 1962, c. 2, s. 74-75.

5 V. Goldsmith ve S. Sofer, "Wave Climatology of the Southeastern Mediterranean", *Israel Journal of Earth Sciences*, 32 (1983), s. 24-26 ve Şekil 20.

6 Bkz. s. 42-44.

7 J. H. Pryor, *Business Contracts of Medieval Provence: Selected Notulae from the Cartulary of Giraud Amalric of Marseilles, 1248*, Toronto, 1981, s. 43, 69-72.

8 Bkz. s. 50-51, 64-66.

9 William of Tyre, *Historia Rerum in Partibus Transmarinis Gestarum, R. H. C. Occ.*, c. 1, Paris, 1844, XVII.8, s. 770-771.

10 Bkz. s. 50-51, 64-66.

11 William of Tyre, *Historia*, XI.20, s. 487.

12 Bkz. D. Jacoby, "Crusader Acre in the Thirteenth Century: Urban Layout and Topography", *Studi medievali*, 3. seri, 20 (1979), s. 9-12 ve Şekil 4; B. R. Motzo, der., *Il Compasso di Navegare: opera italiana del metà di secolo XIII*, Cagliari, 1947, s. 62.

13 Great Britain Admiralty Hydrographic Department, *Mediterranean Pilot*, c. 5, 4. baskı, Londra, 1950, s. 214.

14 Bkz. s. 47-50.

15 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 327-330.

16 Bu, Haçlı Seferleri zamanında Batı'ya giden olağan güzergâhtı. Bkz. s. 103-105.

17 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 327.

18 Pietro Casola, *Canon Pietro Casola's Pilgrimage to Jerusalem in the year 1494*, çev. M. Newett, Manchester, 1907, s. 291-305, özellikle s. 294, 296, 298-299, 301.

19 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 330-338.

20 *Age*, s. 330.

21 Bkz. s. 33-36.

22 Bkz. s. 29-30, 37-41.

23 Bkz. s. 47-52, 64-71.

24 Antikçağ için bkz E. C. Semple, *The Geography of the Mediterranean Region: Its Relation to Ancient History*, Londra, 1931, s. 599. Bizans dönemi için bkz. P. Schreiner, "Zivilschiffahrt und Handelschiffahrt in Byzanz: Quellen und Probleme bezüglich der dort tätigen Personen", R. Ragosta, der., *Le genti del mare mediterraneo*, Napoli, 1981, s. 14-15.

25 Bkz. Üçüncü Bölüm .

26 Bkz s. 85-89.

27 Bkz. M. Lombard, "Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane: VII^{e}-XI^{e} siècles", *Espaces et réseaux du haut moyen-âge*, Paris 1972, s. 107-151'de yeniden basımı; M. Lombard, "Le bois dans la Méditerranée musulmane: VII^{e}-XI^{e} siècles: un problème cartographié", *Espaces et réseaux*, Paris 1972, s. 153-176'da yeniden basımı; R. Meiggs, *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World*, Oxford, 1982. Ayrıca bkz. ikinci Bölüm, 214. not.

28 Braudel'in mantıklı yorumları için bkz. F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, 2. baskı, çev. S. Reynolds, New York, 1973, c. 2, s. 842-844 [*Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c.2, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, İstanbul: İmge Yayınları, 1994].

29 Braudel'in yanı sıra bkz. E. Eickhoff, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland: das Mittelmeer unter Byzantinischer und Arabischer Hegemonie (650-1040)*, Berlin, 1966; J. F. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge, 1975; A. R. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean A.D. 500-1100*, Princeton, 1951; W. L. Rodgers, *Naval Warfare under Oars, fourth to sixteenth centuries*, Annapolis, 1939.

Birinci Bölüm/Deniz

1 E. Bradford, *Mediterranean – portrait of a sea*, New York, 1971, s. 36 [*Akdeniz: Bir Denizin Portresi*, çev. Ahmet Fethi, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2004]; J. J. Branigan ve H. R. Jarrett, *The Mediterranean Lands*, Londra, 1969, s. 21; *Mediterranean pilot*, c.1, 8. baskı, Londra, 1951, s. 5-9; D. S. Walker, *The Mediterranean Lands*, 3. baskı, Londra, 1965, s. 13.

2 A. R. Lewis, "Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar, 1031-1350 A.D.", W. C. Jordan vd, der., *Order and Innovation in the Middle Ages: Essays in Honour of Joseph R. Strayer*, Princeton, 1976, s. 139-164.

3 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 336.

4 Antikçağ için bkz. Semple, *Geography of the Mediterranean*, s. 582.

5 Takip eden konu için bkz. Branigan ve Jarrett, *Mediterranean Lands*, s. 29-37; J. I. Clarke, der., *An Advanced Geography of Africa*, Amersham, 1975, s. 74-115; *Mediterranean pilot*, c. 1, s. 30-42; Great Britain Admiralty, *Notes on Climate and other subjects in Eastern Mediterranean and adjacent countries*, Londra, tarihsiz; R. A. Muller ve T. M. Oberlander, *Physical Geography Today: a portrait of a planet*, 2. baskı, New York, 1974, s. 117-143; Walker, *Mediterranean Lands*, s. 18-27; *Weather in the Mediterranean*.

6 *Weather in the Mediterranean*, c.1, s. 8-17, Şekil I.1(a) (s. 6) ve Şekil I.5(a) (s. 25). Ayrıca bkz. "Normal deniz seviyesi basıncı" haritaları, Kasım-Şubat, s 60-61, 70-71 ve Nisan-Eylül, s. 63-68.

7 *Age*, c. 1, s. 17-23, Şekil I.1(b) (s. 7) ve Şekil I.5(b) (s. 26).

8 *Age*, c. 1, s. 72-82 ve Şekil I.20 (s. 100); *Mediterranean pilot*, c.1, s. 38-40.

9 *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 77, 91-92 ve Şekil I.20 (s. 100). Ayrıca bkz. Goldsmith ve Sofer, "Wave Climatology", s. 7-8.

10 *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 79-81, Şekil I.5(b) (s. 26) ve Şekil I.20 (s. 100); *Mediterranean pilot*, c. 1, s. 32.

11 *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 20, 78-79 ve Şekil I.5(b) (s. 26) ve Şekil I.20 (s. 100); *Mediterranean pilot*, c. 3, 9. baskı, Londra, 1970, s. 28. Ayrıca bkz. Goldsmith ve Sofer, "Wave Climatology", s. 8.

12 Semple, *Geography of the Mediterranean*, s. 580.

13 *Weather in the Mediterranean*, c. 2, s. 55, 67, 78.

14 *Age*, c. 1, s. 16, 22-23, 40-42, Şekil I.6 (s. 33) ve Şekil I.20 (s. 100); *Mediterranean pilot*, c. 1, s. 40-41.

15 Bkz. s. 47-52, 64-71.

16 Krş. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, s. 64.

17 *Mediterranean pilot*, c. 1, çeşitli sayfalar, özellikle s. 286-288, 301-303, 310-314, 318, 331-335, 346-347. Krş. Bradford, *Mediterranean*, s. 32; Braudel, *The Mediterranean*, s. 133, 162; Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, s. 64.

18 J. L. Yarrison, "Force as an Instrument of Policy: European military incursions and trade in the Maghrib, 1000-1355", doktora tezi, Princeton Üniversitesi, 1982, s. 21-23.

19 Semple, *Geography of the Mediterranean*, s. 599.

20 *Weather in the Mediterranean*, s. 184. Krş. S. Lane-Poole, *The Barbary Corsairs*, Londra, 1890, s. 21.

21 Ludolph von Suchem, *Description of the Holy Land and of the way thither, written in the year 1350*, çev. A. Stewart, *P.P.T.S.L.*, c. 12, Kısım 3, Londra, 1897, s. 14.

22 Joinville, *The Life of St. Louis by John of Joinville*, çev. R. Hague, Londra, 1955, s. 56.

23 *Mediterranean pilot*, c. 1, s. 355, 360-363, 368-374 ve c. 5, s. 39, 53, 57, 59, 63-65. Krş. Lane-Poole, *Barbary Corsairs*, s. 16; J. Rougè, *Recherches sur l'organization du commerce en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris, 1966, s. 36; Lewicki'nin "Les voies maritimes" adlı makalesi üzerine J. Rougè'nin, "Discussione"i, *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, Spoleto, 1978, c. 2, s. 471-472; Semple, *Geography of the Mediterranean*, s. 583.

24 Motzo, *Compasso di Navegare*, s. 68-72; *Carta Pisana*, K. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters*, Berlin, 1909, son parça.

25 *Mediterranean pilot*, c. 5, s. 77-79, 82, 87-88, 94-95, 112, 117-118, 120. Krş. Semple, *Geography of the Mediterranean*, s. 591; A. Udovitch, "Time, the sea and society: duration of commercial voyages on the southern shores of the Mediterranean during the High Middle Ages", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2, s. 544.

26 Marino Sanudo Torsello, *Liber secretorum fidelium crucis super Terrae Sanctae recuperatione et conservatione*, Hanover, 1611, II.4.25 (s. 87).

27 *Weather in the Mediterranean*, c. 2, s. 1-80'de yer alan Tablo 1: "General Climatic Tables"daki istatistiklerden üretilmiştir. Ayrıca bkz. Şekil I.19(b) ve Şekil I.19(c): "Percentage Frequency of Wind Direction and Speed of March-May and June-August", c. 1, s. 97-98.

28 Jean Sarrasin, "The Letter of John Sarrasin", A. E. Foulet, der., 1924 ve çev. R. Hague, Joinville, *Life of St. Louis*, s. 242-243. Ayrıca bkz. C. Cahen, "Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Egypte médiévale d'aprés le *Minhādj* d'al-Makhzumi", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 7 (1964), s. 236.

29 Udovitch, "Time, the sea and society", s. 535, 543-544. Krş. C. Courtois, "Remarques sur le commerce maritime en Afrique au XI^{e} siècle", *Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman*, Cezayir, 1957, c. 2, s. 53, 15. not.

30 *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 78-79, 92, 185, Şekil I.25 (s. 108), Şekil I.26 (s. 109).

31 S. D. Goitein, *A Mediterranean Society: the Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza, c. 1: Economic foundations*, Berkeley, 1967, s. 276-281, 319-323.

32 Yarrison, *Force as an Instrument of Policy*, s. 30, 101-106 ve Ek B-39, 58.

İkinci Bölüm/Gemiler

1 Sadece bu konuyu ele alan hiçbir bilimsel çalışma yoktur, bu nedenle de çağdaş, güncel bir çalışmaya gerek vardır. En yararlı çalışmalar arasında şunlar sayılabilir: H. Ahrweiler, *Byzance et la mer: la marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance au VII^{e}-XV^{e} siècles*, Paris, 1966, s. 408-439; R. C. Andersen, *Oared fighting ships: from classical times to the coming of steam*, Kings Langley, 1976; G. F. Bass, der., *A history of seafaring based on underwater archaeology*, Londra, 1972; M. Bonino, *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*, Ravenna, 1978; A. M. Fahmy, *Muslim naval organization in the Eastern Mediterranean*, Kahire, 1966; B. M. Kreutz, "Ships, shipping and the implications of change in the early medieval Mediterranean", *Viator*, 7

(1976): 79-109; B. Landstrom, *The ship: an illustrated history*, New York, 1961; F. C. Lane, *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1934; G. la Roerie ve J. Vivielle, *Navires et marins de la rame à l'hélice*, Paris, 1930; U. Nebbia, *Arte navale italiana*, Bergamo, 1932; W. Unger, *The ship in the medieval economy 600-1600*, Londra, 1980. Ayrıca, *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo* (Settimane di Studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, XXV), Spoleto, 1978 çalışmasında yer alan birçok katkıda da çok yararlı bilgiler bulunmaktadır.

2 Özellikle bkz. G. F. Bass ve F. H. van Doorninck jr, der., *Yassi Ada, c. I: a seventh-century Byzantine shipwreck*, College Station, 1982; J. R. Steffy, "The reconstruction of the 11th-century Serçe Liman vessel: a preliminary report", *I. J. N. A.*, 11 (1982): 13-34.

3 M. A. Bragadin, "Le navi, loro strutture et attrezzature", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 1, s. 403; Kreutz, "Ships", s. 102; R. S. Lopez, "The role of trade in economic readjustment of Byzantium in the seventh century", *D.O.P.*, 13 (1959), s. 71-72; Unger, *The ship*, s. 47; W. Unger, "Warships and cargo ships in medieval Europe", *Technology and Culture*, 22 (1981), s. 236-237; F. van Doorninck jr, "Byzantium, mistress of the sea: 330-641", Bass, *History of seafaring*, s. 139.

4 G. F. Bass ve F. H. van Doorninck jr, "An 11th-century shipwreck at Serçe Liman, Turkey", *I.J.N.A.*, 7 (1978): 119-132; Bass ve van Doorninck, *Yassı Ada*, s. 55-63; Kreutz, "Ships", s. 104-106; Steffy, "Serçe Liman"; Unger, *The ship*, s. 36-42; F. H. van Doorninck jr, "The seventh-century Byzantine ship at Yassi Ada: some contributions to the history of naval architecture", doktora tezi, Pennsylvania Üniversitesi, 1967, s. 100-106; van Doorninck, "Byzantium", s. 138, 143-144; L. White jr, "Introduction to reticences of the Middle Ages", R. Berger, der., *Scientific methods in medieval archaeology*, Berkeley, 1970, s. 7-9.

5 Kreutz, "Ships", s. 80-86 ve çeşitli sayfalar; Unger, *The ship*, s. 47-50; van Doorninck, "Byzantium", s. 134-135. Latin yelkenin kökenleri ve yayılması üzerine geniş bir yazın vardır. En iyi makalelerden ikisi için bkz. R. H. Dolley, "The rig of early medieval warships", *M.M.*, 35 (1949): 51-55 ve P. Adam, "A propos des origines de la voile latine", Mollat, *Méditerraneanée et Océan Indien* (VIéme Colloque international d'histoire maritime, Venedik, 1962), Paris, 1970 içinde, s. 203-228. Antik kare yelkenin özellikleri ve latin yelkenin muhtemelen ondan türeyip gelişmesiyle ilgili olarak bkz. P. Adam, "Conclusions sur les développements des techniques nautiques médiévales", *Revue d'histoire économique et sociale*, 54 (1976), s. 561.

6 Bibliothéque Nationale Paris, Elyazması, Grec 510. Bazı Bizans sanatı tarihçilerinin, Elyazması Grec510 illüstrasyonlarının, daha eski özgün illüstrasyonların 9. yüzyılda yapılmış kopyaları olduğu görüşünde olduklarını dikkate alınız. Bkz. A. Graber, *Byzantine painting*, New York, 1953, s. 172; S. der Nersessian, "The Homilies of Gregory of Nazianzus", *D.O.P.*, 16 (1962), s. 227.

7 Landstrom, *The ship*, s. 80-81; Lopez, "Trade", s. 71, 79; Unger, *The ship*, s. 29, 47; van Doorninck, "Byzantium", s. 139, 146.

8 Udovitch, "Time, the sea and society", s. 516.

9 Bragadin, "Le navi", s. 390; Kreutz, "Ships", s. 94-95.

10 V. Christides, "Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's document and Leo VI's Naumachica: a study on Byzantine and Moslem naval preparedness", *Graeco-Arabica*, 1 (1982), s. 95.

11 V. Christides, *The conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): a turning point in the struggle between Byzantium and Crete*, Atina, 1984, s. 46.

12 Goitein, *Mediterranean society*, s. 305-306; Kreutz, "Ships", s. 86, 101-103; Udovitch, "Time, the sea and society", s. 517; Unger, *The ship*, s. 53-54.

13 Goitein, *Mediterranean society*, s. 305.

14 *Age*, s. 477, dipnot 13.

15 Bass ve van Doorninck, "Serçe Liman", s. 131; Steffy, "Serçe Liman", s. 21, 31, Şekil 13.

16 Udovitch, "Time, the sea and society", s. 517, dipnot 16'da, E. Blochet, *Les enluminures des manuscrits orientaux -turcs, arabes, persans- de la Bibliothéque Nationale*, Paris, 1926, s. 54-55 ve Levha 5'e gönderme yapılmaktadır.

17 Kreutz, "Ships", s. 107; Unger, *The ship*, s. 105, 122-123, 127-128.

18 H. Antoniadis-Bibicou, *Etudes d'histoire maritime de Byzance: à propos du Théme des Caravisiens'*, Paris, 1966, Levha 4.

19 Kreutz, "Ships", s. 101-103; J. H. Pryor, "Transportation of horses by sea during the era of the Crusades: eighth century to 1285 A.D.", *M.M.* 68 (1982), s. 13-14.

20 İtalyan ve diğer deniz kentlerinin yuvarlak gemileri için bkz. R. Bastard de Péré, "Navires méditerranéens du temps de Saint Louis", *Revue d'histoire économique et sociale*, 50 (1972): 327-356; J. E. Dotson, "Jal's *Nef X* and Genoese naval architecture in the thirteenth century", *M.M.* 59 (1973): 161-170; J. H. Pryor, "The naval architecture of Crusader transport ships: a reconstruction of some archetypes for round-hulled sailing ships", *M.M.* 70 (1984): 171-219, 275-292, 363-386; Unger, *The ship*, s. 120-127; Unger, "Warships and cargo ships", s. 237. Biraz eski ikincil kaynaklara dayansa da, yararlı bir çalışma için bkz. A. Gateau, "Quelques observations sur l'intérêt du voyage d'Ibn Jubayr pour l'histoire de la navigation en Méditerranée au XII^{e} siècle", *Hesperis* 36 (1949): 289-312.

21 Anna Comnena, *The Alexiad*, çev. E. R. A. Sewter, Harmondsworth, 1969, X.8, s. 315.

22 Ayrıca bkz. M. Bonino, "Lateen-rigged medieval ships: new evidence from wrecks in the Po delta (Italy) and notes on pictorial and other documents", *I.J.N.A.* 7 (1978): 9-28 ve yaklaşık 1300'de Venedik yakınlarında batan küçük bir kıyı teknesi olan ilk *Contarina* batığıyla ilgili olarak bkz. aynı yazarın, *Archeologia tradizione navale*, s. 62-64.

23 Ommissione eletta dalla R. Deputazione Veneta di storia patria, *Sulla scoperta di due barche antiche nel territorio del comune di Contarina in provincia di Rovigo nel gennaio 1898*, Venedik, 1900; yeniden basımı, *Miscellanea di storia veneta edita per cura della R. Dep. Ven. di storia patria*, ser. 2, 7 (1901) içinde, s. 3-64; Ayrıca bkz. Bonino, "Lateen-rigged medieval ships", s. 13-21.

24 G. Purpura, "Un relitto di età normanna a Marsala", *Bolletino d'arte*, ser. 6, 29 (Ocak-Şubat 1985), s. 129-136.

25 Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 414-415, 420; Goitein, *Mediterranean society*, s. 305-307; Kreutz, "Ships", s. 102-103; Pryor, "Transportation of horses", s. 18; S. Soucek, "Certain types of ships in Ottoman-Turkish terminology", *Turcica* 7 (1975), s. 235-237; Unger, "Warships and cargo ships", s. 237-238.

26 Kreutz, "Ships", s. 207'de tartışılan R. S. Lopez'in, "East and West in the early Middle Ages; economic relations", *Relazioni del X Congresso internazionale di scienze storiche*, c. 3, Floransa, 1955 içinde, s. 131.

27 Bragadin, "Le navi", s. 402.

28 Pryor, "Naval architecture", s. 378-383.

29 Adam, "Développements des techniques nautiques", s. 561-562; Kreutz, "Ships", s. 81-82; Lane, *Venetian ships*, s. 38; D. Phillips-Birt, *A history of seamanship*, New York, 1971, s. 129; Unger, *The ship*, s. 49.

30 L. Casson, *Ships and seamanship in the ancient world*, Princeton, 1971, s. 274 ve dipnot 16 [*Antikçağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Ergin, İstanbul: Homer Kitabevi, 2002].

31 L. Dimmock, "The lateen rig", *M.M.* 32 (1946), s. 35.

32 D. Phillips-Birt, *Fore and aft sailing craft and the development of the modern yacht*, Londra, 1962, s. 59; Pryor, "Naval architecture", s. 379; Unger, *The ship*, s. 49.

33 P. Gille, "Comment" on the paper of P. Adam, "Voile latine", *Méditerranée et Océan Indien* içinde, s. 215-218.

34 Pryor, "Naval architecture", s. 379-380. Yuvarlak gövdeli Roma ticaret gemisiyle ilgili aynı yorum için bkz. J. Sottas, "A model of the Portus ship", *M.M.* 21 (1935), s. 152.

35 Pryor, "Naval architecture", s. 284-285; ayrıca bkz. Şekil 1, 7 ve 8.

36 Dimmock, "Lateen rig", s. 35-36; Phillips-Birt, *Fore and aft sailing craft*, s. 43. Erken ortaçağ gemileri söz konusu olduğunda bu niteliklerle ilgili olarak çok iyimser olunmaması konusunda Kreutz'un mantıklı yorumları için bkz. Kreutz, "Ships", s. 82.

37 Pryor, "Naval architecture", s. 379-380.

38 Bragadin'in makalesiyle ilgili birçok yorumun yanı sıra, bkz. P. Pomey, "Le navi", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 1 içinde, s. 409-411.

39 Bkz. s. 82-86.

40 Bu konudaki teknoloji savaş kadırgalarıyla ilgili olarak tartışılmaktadır; bkz. s. 82-84.

41 Bernard the Wise, "The voyage of Bernard the Wise: A.D. 867", çev. ve der., T. Wright, *Early travels in Palestine*, Londra, 1848 içinde, s. 24, 29.

42 Udovitch, "Time, the sea and society", s. 510-512.

43 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 26-29, 326-336.

44 J. R. Strayer, "The Crusades of Louis IX", R. L. Wolff ve H. W. Hazard, der., *The later Crusades, 1189-1311* (K. M. Setton'un derlediği *A history of the Crusades*'in 2. cildi), Madison, 1969 içinde, s. 493; Joinville, *Life of St. Louis*, s. 182-191.

45 Bkz. s. 64-66.

46 Roger of Hoveden, *Chronica*, der. W. Stubbs (Rerum Britannicarum medii aevi scriptores, 51), Londra, 1870, c. 3, s. 160. Çeviri bana ait.

47 *Age*, s. 160.

48 Özellikle bkz. C. Courtois, "Les rapports entre l'Afrique et la Gaule au début du moyen-âge", *Cahiers de Tunisie* 2 (1954), s. 138-142 ve Courtois, "Remarques", s. 51, 55.

49 T. Lewicki, "Les voies maritimes de la Méditerranée dans le haut moyen-âge d'après les sources arabes", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2 içinde, s. 443-447.

50 *Age*, s. 447-450.

51 C. Cahen, "Commercial relations between the Near East and Western Europe from the VIIth to the XIth century", K. I. Semaan, der., *Islam and the medieval West: aspects of intercultural relations*, Albany, 1980 içinde, s. 15.

52 Boccaccio, *Decameron*, der. V. Branca, Floransa, 1976, II.7, s. 122. [Türkçe çevirisi için bkz. *Decameron*, c. 1, çev. Rekin Teksoy, İstanbul: Oğlak Yayınları, 1996, s. 157]

53 C. Trasselli, "Naufragi, pirateria e doppio giuoco", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo* içinde, s. 499-500.

54 Boccaccio, *Decameron*, IV.4, s. 292: "avvisando quindi dovere la nave della donna passare". [Türkçe çevirisi: "Gerbino... sevgilisinin gemisinin geçeceğini sandığı Sardinya'ya doğru yola çıktı. Hesabında yanılmadı. Birkaç gün oralarda bekledikten sonra, rüzgârın çok az olduğu bir gün, kralın gemisi ufukta göründü..." *Decameron*, c. 1., *age.*, s. 359-360]

55 *Kog* ve Akdeniz'e girişi için bkz. J.- C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise. Volume 2: Voiliers et commerce en Méditerranée 1200-1650*, Lille, 1979, s. 104-109; Landstrom, *The ship*, s. 90-91; E. Scandurra, "The maritime republics: medieval and renaissance ships in Italy", Bass, *History of seafaring* içinde, s. 214; Unger, *The ship*, s. 129, 183-188, 216-217; Unger, "Warships and cargo ships", s. 243-247. Ayrıca bkz. P. van der Merwe, "Towards a three-masted ship" ve I. Friel, "England and the advent of the three-masted ship"; C. Villain-Gandossi, W. Unger, W. A. Baker'ın yorumları içinse bkz. "Session VI: the three-masted ship", *Proceedings of the Fourth International Congress of Maritime Museums*, Paris, 1981, s. 121-151.

56 Bkz. s. 56-57.

57 K. Djupedal, *The innovation and construction of the wooden sailing ship, 1150-1650*, yüksek lisans tezi, Oregon Üniversitesi, 1978, s. 17; Landstrom, *The ship*, s. 92; Phillips-Birt, *History of seamanship*, s. 184; Unger, *The ship*, s. 186.

58 *Karak*'ın geçirdiği evrim için bkz. Djupedal, *Wooden sailing ship*, çeşitli sayfalar; Hocquet, *Le sel: Voiliers*, s. 109-112; Landstrom, *The ship*, s. 92-105; Lane, *Venetian ships*, s. 38-48; Unger, *The ship*, s. 186-187, 216-218; Unger, "Warships and cargo ships", s. 247. Ayrıca, van der Merwe ve diğerlerinin yazıları ve yorumları için de özellikle bkz. "Session VI: the three-masted ship".

59 Pryor, "Naval architecture", s. 367 ve dipnot 87.

60 Dimmock, "Lateen rig", s. 36, 40-41; Djupedal, *Wooden sailing ship*, s. 18-20; Landstrom, *The ship*, s. 83; Phillips-Birt, *History of seamanship*, s. 126-127; Phillips-Birt, *Fore and aft sailing ship*, s. 58-59.

61 Felix Fabri, *The book of wanderings of brother Felix Fabri*, çev. A. Stewart, *P.P.T.S.L.*, c. 7-10, Londra, 1896-1897, c. 1 (7) içinde, s. 172.

62 Lane, *Venetian ships*, s. 39, 42; Unger, *The ship*, s. 186, 217-228.

63 Büyük kadırga hakkında bkz. J. E. Dotson, "Merchant and naval influences on galley design at Venice and Genoa in the fourteenth century", C. L. Symonds, der., *New aspects of naval history: selected papers presented at the fourth naval history symposium*, Annapolis, 1979 içinde, s. 20-32; Landstrom, *The ship*, s. 128-135; Lane, *Venetian ships*, s. 15-26; M. E. Mallett, *The Florentine galleys in the fifteenth century*, Oxford, 1967, s. 26-34; Scandurra, "Maritime republics", s. 211; Unger, *The ship*, s. 176; Unger, "Warships and cargo ships", s. 238.

64 Casola, *Pilgrimage*, s. 169.

65 Bkz. s. 68, 92-93.

66 Caffaro, *Annali genovesi de Caffaro e de'suoi continuatori*, c. 1, der. L. T. Belgrano, Cenova, 1890, s. 28.

67 Usāmah ibn Munqidh, *Memoirs of an Arab-Syrian gentleman or an Arab knight in the Crusades*, çev. P. K. Hitti, Beyrut, 1964, s. 110.

68 Ambroise, *L'estoire de la guerre sainte*, der. G. Paris, Paris, 1897, koll. 58-59 ve s. 358-359.

69 D. Haldane, *Mamluk painting*, Warminster, 1978, Levha 68, s. 102.

70 H.- R. Kahane ve A. Tietze, *The lingua franca in the Levant: Turkish nautical terms of Italian and Greek origin*, Urbana, 1958, s. 171-173.

71 Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish terminology", s. 239.

72 C. H. Imber, "The navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), s. 213; Kahane, *Lingua franca*, s. 171-173.

73 Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 211-214; Kahane, *Lingua franca*, s. 147-148; Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish Terminology", s. 235-237.

74 Hocquet, *Le sel: Voiliers*, s. 113; Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 212; Kahane, *Lingua franca*, s. 98-99; Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish terminology", s. 242.

75 Hocquet, *Le sel: Voiliers*, s. 97; Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 212-213. Ayrıca bkz. s. 167.

76 C. T. Delgado, "El Mediterraneo Nazari: diplomacia y pirateria. Siglos XIII-XIV", *A.E.M.* 10 (1980), s. 230.

77 J. A. Robson, "The Catalan fleet and Moorish sea power (1337-1344)", *English Historical Review* 74 (1959), s. 392.

78 Özellikle bkz. A. E. Laiou-Thomadakis, "The Byzantine economy in the Mediterranean trade system: thirteenth-fifteenth centuries", *D.O.P.* 34-35 (1980-1981): 177-222; N. Oikonomides, *Hommes d'affaires Grecs et Latins à Constantinople (XIII^e-XV^e siècles)*, Montreal, 1979.

79 Bkz. s. 147-148, 150-154.

80 M. Balard, *La Romaine Gènoise (XII^e – début du XV^e siècle)*, Cenova, 1978, s. 337-338; Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 196, 210, 217-218.

81 Bkz. s. 150-154.

82 M. Goudas, "Μεσλιωνικὰ καράγματα πλοίων ἐπί του Θηαείου", *Byzantis* 2 (1910): 329-357, özellikle *exempla* 2, 4, 14, 15, 17, 19, 20.

83 A. Bryer, "Shipping in the empire of Trebizond", *M.M.* 52 (1966), s. 5-9 ve Şekil 1-6. Bryer, Şekil 1 ve 2'deki duvar çizimlerinin Batı'nın *naves bucii*ya da Bizans'ın *katerga*'sını temsil ettiğine inanmaktadır; *katerga*'nın, geç Bizans döneminde, Batı'daki *naves bucii*'ye benzeyen bir tür yelkenli gemi olduğu görüşündedir. Ancak bana göre, söz konusu çizimler, açıkça kadırga, büyük bir olasılıkla da büyük kadırgadır ve aslında kadırga anlamına gelen *katerga* anlayışına uymaktadır.

84 Bkz. s. 139-157.

85 Braudel, *Mediterranean*, s. 104-107. Udovitch, "Time, the sea and society", s. 508-509'da, denizcilik teknolojisindeki gelişmelerin, yolculukların ortalama hızlarında önemli bir artış sağlayamadığı konusunda, daha erken bir dönemle ilgili benzer bir yorumda bulunur. Kedar, Udovitch'in yazısını tartışırken, Balard'ın "Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV^e siècle", *Les grandes escales. Première partie: antiquité et moyen-âge* (Recueils de la Societè Jean Bodin, XXXII), Brüksel, 1974 içinde, s. 243-264'de, teknolojik gelişmenin, geç ortaçağda kadırgaların kıyıdan gitmelerini çok az değiştirdiğine ilişkin kanıtlarını yineler. Bkz. B.

Z. Kedar, " 'Discussione' on the paper of Udovitch, 'Time, the sea and society' ", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2 içinde, s. 558-559.

86 T. Bellorini ve E. Hoade, der. ve çev., *Visit to the holy places of Egypt, Sinai, Palestine and Syria in 1834 by Frescobaldi, Gucci and Sigoli*, Kudüs, 1948, s. 159-160, 185.

87 F. Bonnardot ve A. Longnon, der., *Le saint voyage de Jherusalem du seigneur d'Anglure*, Paris, 1878, s. 5-11, 79-98.

88 Felix Fabri, *Wanderings*, c. 1 (7), s. 13-23, 24-44. Fabri, yolculuklarının sürelerini vermemiş, ama birlikte yolculuk yapan, adı bilinmeyen Fransız hacı vermiştir. Bkz. C. Schefer, der., *Le voyage de la saincte cytè de Hierusalem*, Paris, 1882, s. 29-57, 101-116.

89 Örneğin, bkz. Casola, *Pilgrimage*, s. 168-170, 294, 296, 298-299, 301 ve çeşitli sayfalar; Ruy Gonzalez de Clavijo, *Narrative of the embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the court of Timour, at Samarcand, A.D. 1403-6*, çev. C. R. Markham (Hakluyt Soc. Works. First series, 26), Londra, 1859, s. 19-28.

90 Casola, *Pilgrimage*, s. 166-221, 291-336.

91 J. K. Hyde, "Navigation of the Eastern Mediterranean in the fourteenth and fifteenth centuries according to pilgrims' books", H. McK. Blake ve diğerleri, der., *Papers in Italian archaeology I: The Lancaster Seminar. Recent research in prehistoric, classical, and medieval archaeology*, Kısım 2, British Archaeological Reports Supplementary Series, 41 (2), Oxford, 1978 içinde, s. 526 ve Tablo 31.1 (s. 357).

92 J. Heers, *Gênes au XV^e siècle: activité économique et probémes sociaux*, Paris, 1961, s. 297.

93 *Age*, s. 297.

94 J. Heers, "Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec XIV e nei primi anni del XV", *Archivio storica italiano*, 113 (1955), s. 170-172.

95 Ludolph von Suchem, *Description of the Holy Land*, s. 12.

96 Seyrüsefer tekniklerindeki gelişmeler için bkz. Kretschmer, *Italienischen Portolane*; F. C. Lane, "The economic meaning of the invention of the compass", *American Historical Review* 68 (1963), yeniden basımı için bkz. Kretschmer, *Venice and history*, Baltimore, 1966, s. 331-344; Motzo, *Compasso di Navegare*; E. G. R. Taylor, *The haven-finding art: a history of navigation from Odysseus to Captain Cook*, Londra, 1956, s. 89-121.

97 Pusula bulunmadan önce Akdeniz'de seyrüseferle ilgili olarak bkz. *La navigation dans l'Antiquité* (Dossiers de l'Archéologie, 29 (Temmuz/Ağustos 1978); P. Pomey, "Comment naviguait-on dans le Méditerranée romaine", *L'histoire*, 36 (Temmuz/Ağustos 1981): 96-101; Rougè, *Recherches*, s. 81-83; J. Vernet, "La navegación en la alta edad media", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 1 içinde, s. 323-381.

98 Braudel, *Mediterranean*, s. 103-108.

99 Lane, "Invention of the compass".

100 *Age*, s. 341.

101 Bkz. s. 92.

102 Felix Fabri, *Wanderings*, c. 1 (7), s. 13-23. 1480'deki dönüş yolculuğu da, 1483'teki gidiş yolculuğu da benzer bir yol izlemiştir. *Age*, s. 24-44, 164-207.

103 Casola, *Pilgrimage*, s. 172. Ayrıca bkz. s. 164.

104 Braudel, *Mediterranean*, s. 106-108. Ortaçağla ilgili olarak, Ceneviz'in Sicilya'yla ticaret ilişkileri hakkında bkz. D. Abulafia, *The two Italies: economic relations between the Norman Kingdom of Sicily and the northern communes*, Cambridge, 1977, s. 217-254. Ayrıca bkz. C. Carrère, *Barcelone: centre économique à l'époque des diffucultès 1360-1462*, Paris, 1967, s. 270-272.

105 Heers, "Commercio nel Mediterraneo", s. 173-174.

106 F. Thiriet, *La Romanie Vénitienne au moyen-âge: la développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII^e-XV^e siècles)*, Paris, 1959, s. 328-329, 424-426; F. Thiriet, "Les itineraires des vaisseaux vénitiens et le rôle des agents consulaires en Romanie Greco-Vénitienne aux XIV-XV siècles", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo* içinde, s. 591-592. Ayrıca bkz. P. Racine, "Note sur le trafic Veneto-Chypriote à la fin du moyen-âge", *Byzantinische Forschungen* 5 (1977): 307-329.

107 F. C.Lane, *Venice: a maritime republic*, Baltimore, 1973, Harita 9, s. 341. Ayrıca bkz. Heers, "Commercio nel Mediterraneo", s. 167, 169.

108 Balard, *Romanie Génoise*, s. 568-569, 576-578, 585-587, 849-868; Balard, "Escales génoises", çeşitli sayfalar; Heers, *Génes*, s. 297; Heers, "Commercio nel Mediterraneo", s. 170-173.

109 Balard, "Escales génoises", s. 249 ve diyagram; Heers, *Génes*, s. 418.

110 Heers, *Génes*, s. 375, 388, 396-400, 401-402.

111 Carrère, *Barcelone*, s. 236; A. Unali, *Marinal, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bologna, 1983, s. 115.

112 Mallett, *Florentine galleys*, s. 31-33, 65, 83-98, Harita 2 ve Luca di Maso degli Albizzi'nin "seyir defteri", s. 207-275. Ayrıca bkz. Konstantinopolis (s. 67), Berberi (s. 73) ve Katalan-Sicilya (s. 78) kadırgalarının uğradıkları limanlar.

113 Balard, "Escales génoises", s. 245-246, 255; Braudel, *Mediterranean*, s. 106-107; E. Fasano-Guarini, "Au XVI^e siècle: comment naviguent les galères", *Annales: E.S.C.* 16 (1961), s. 289, 291, 293; U. Tucci, "Sur la pratique vénitienne de la navigation au XVI^e siècle", *Annales: E.S.C.* 13 (1958): 72-86.

114 Liburna kadırgası konusunda bkz. Casson, *Ships and seamanship*, s. 141-147.

115 Bkz. Bragadin, "Le navi", s. 397; Bizans savaş gemileri konusunda bkz. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 408-418; Bragadin, "Le navi", s. 392-394; Casson, *Ships and seamanship*, s. 148-154; Christides, *Conquest of Crete*, s. 42-46; V. Christides, "Naval warfare in the Eastern Mediterranean (6th-14th centuries): an Arabic translation of Leo VI's Naumachica", *Graeco-Arabica* 3 (1984), s. 140; Christides, "Naval guides", s. 60; R. H. Dolley, "The warships of the later Roman empire", *Journal of Roman Studies* 38 (1948): 47-53; Eickhoff, *Seekrieg*, s. 133-151; Kreutz, "Ships", s. 83-86. Anderson, Bizans *dromon*'larının, kürekçiler için ıskarmozları olabileceğini ileri sürmektedir; Bonino ise, 6. yüzyılın başlarında, mahmuz değil, burun olduğuna inanmaktadır. Anderson, *Oared fighting ships*, s. 36-41; Bonino, *Archaeologica*, s. 44-46 ve Şekil 8.

116 Procopius, *History of the wars: Book III. The Vandalic war*, çev. H. B. Dewing, *Procopius*, c. 2, Londra, 1953 içinde, III.xi, s. 15-16 (s. 104-105). Christides, *Conquest of Crete*, s. 44 ve Christides, "Naval guides", s. 61'de, A. Dain, *Naumachica partim ad hunc inedita*, Paris, 1943, I.9, s. 3-5'e gönderme yapmaktadır. Dain'in söz konusu kitabına ulaşamadım.

117 Christides, "Naval guides", s. 61, ulaşamadığım Dain, *Naumachica*, s. 66, paragraf 15'e gönderme yapmaktadır.

118 Christides, *Conquest of Crete*, s. 44.

119 Christides, *Conquest of Crete*, Şekil 5; Christides, "Naval guides", Şekil 5 (1) ve 7 (1).

120 Rum ateşi hakkında bkz. Christides, *Conquest of Crete*, s. 62-77; H. R. E. Davidson, "The secret weapon of Byzantium", *Byzantinische Zeitschrift* 66 (1973): 66-74; J. Haldon ve M. Byrne, "A possible solution to the problem of Greek fire", *Byzantinische Zeitschrift* 70 (1977): 91-99; M. Mercier, *Le feu grégois*, Paris, 1952.

121 Christides, *Conquest of Crete*, s. 45-46; Christides" Naval guides", s. 65-66.

122 Christides, *Conquest of Crete*, s. 46; Christides, "Naval guides", s. 66.

123 Christides, *Conquest of Crete*, s. 46.

124 Christides, "Naval guides", Şekil 5 (3). Krş. Biblioteca Nazionale Firenze, Magliabecchiana, Elyazması. Classe 19, palco 7, *Fabbrica di galere*, fols 7v, 11v, 18r, 24r.

125 Christides, *Conquest of Crete*, Şekil 14, 16, 17; Christides, "Naval guides", Şekil 17, 18, 23, 25-27.

126 Christides, "Naval guides", s. 88; Eickhoff, *Seekrieg*, s. 151-157, özellikle dipnot 73; Kreutz, "Ships", s. 95-96.

127 Christides, "Naval guides", s. 92.

128 Müslüman savaş gemileri ve Bizans'tan olası esinlenme konusunda bkz. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 408-418; V. Christides, "The raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea: piracy and conquest", *Byzantion* 51 (1981), s. 80; Christides, "Naval warfare", s. 140; Christides, *Conquest of Crete*, s. 43-50; Christides, "Naval guides", s. 61, 95; Eickhoff, *Seekrieg*, s. 151-157; Fahmy, *Muslim naval organization*, s. 149-166 ve çeşitli sayfalar; Kreutz, "Ships", s. 94-103; A. N. Stratos, "The naval engagement at Phoenix", A. E. Laiou-Thomadakis, der., *Charanis studies: essays in honour of Peter Charanis*, New Brunswick, 1980 içinde, s. 231-232; Unger, "Warships and cargo ships", s. 237.

129 Christides, *Conquest of Crete*, s. 43-44; A. Ehrenkreutz, "The place of Saladin in the naval history of the Mediterranean Sea in the Middle Ages", *Journal of the American Oriental Society* 75 (1955), s. 106, dipnot 66; Y. Lev, "The Fatimid navy, Byzantium and the Mediterranean Sea 909-1036 C.E./297-427 A.H.", *Byzantion* 54 (1984), s. 247-248.

130 Christides, "Naval warfare", s. 140; Christides, *Conquest of Crete*, s. 43-44.

131 Fulcher of Chartres, *Historia Hierosolymitana (1095-1127)*, der. H. Hagenmeyer, Heidelberg, 1913, II.53.4 (s. 585). Krş. II.8.1 (s. 394), II.25.1 (s. 462), II.40.1 (s. 528).

132 Christides, *Conquest of Crete*, s. 44.

133 Kreutz, "Ships", s. 101-103.

134 Caffaro, *De liberatione civitatum Orientis liber*, der. L. T. Belgrano, *Annali genovesi di Caffaro e de'suoi continuatori*, Cenova, 1890, c. 1, s. 102.

135 İtalyan cumhuriyetlerindeki ortaçağ kadırgalarına ilişkin geniş bir yazın vardır. En yararlılar arasındakiler: Anderson, *Oared fighting ships*, s. 52-56; M. (A.) Bragadin, *Histoire des républiques maritimes italiennes: Venise-Amalfi-Pise-Gênes*, Paris, 1955, s. 37-45; Bragadin, "Le navi", s. 398-401; Lane, *Venetian ships*, s. 3-13; C. Manfroni, *Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al trattato di Ninfeo (anni di C. 400-1261)*, Livorno, 1899, Ek, s. 451-476; Rodgers, *Naval warfare*, s. 53-58, 109-113; Unger, *The ship*, s. 121-122; Unger, "Warships and cargo ships", s. 238.

136 Marino Sanudo, *Liber secretorum*, s. 57; ayrıca bkz. J. H. Pyror, "The naval battles of Roger of Lauria", *Journal of Medieval History* 9 (1983), s. 187.

137 R. Filangieri, der., *I registri della cancelleria angioina*, 33 cilt, Napoli, 1950-1981, c. 12 (1959), s. 126-129. Bu belgede, kadırga yapıma ilişkin birçok ayrıntı ve tanımlama bulunmaktadır. Yakın bir gelecekte, metnin tamamının çevirisini ve kadırgaların rekonstrüksiyonunu yayınlamayı umuyorum.

138 Angevin kraliyet emirlerinde kullanılan üç temel ölçü, *canna*, *gubitus* ve *palmus*'tur. *Canna* sekiz *palmi*, *gubitus* da üç *palmi* eşdeğeridir. 13. yüzyılın Napoli *palmus*'u yaklaşık 0,262 metreye eşitti. Bkz. H. Doursther, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes*, Brüksel, 1840, s. 375.

139 Burada kullanılan DWT'ın hesaplanma yönteminin tartışması için bkz. Pryor, "Naval architecture," s. 373-374.

140 Anderson, *Oared fighting ships*, s. 56-58; Lane, *Venetian ships*, s. 64-68.

141 Anderson, *Oared fighting ships*, s. 52-60; Lane, *Venetian ships*, s. 9-13 ve çeşitli sayfalar; Rodgers, *Naval warfare*, s. 110-112; Scandurra, "Maritime republics", s. 206-210.

142 Braudel, *Mediterranean*, s. 865-891; P. Earle, *Corsairs of Malta and Barbary*, Londra, 1990, s. 48, 134; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, çeşitli sayfalar; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 205, 218-220; Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish terminology", s. 234.

143 Anderson, *Oared fighting ships*, s. 67-73; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 226-228; Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 217; Lane, *Venetian ships*, s. 31-33.

144 İnebahtı Savaşı için öncelikle bkz. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 221-252.

145 Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 218-220; Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish terminology", s. 234; C. Villain-Gandossi, "Notes sur la terminologie turque de la course", *Course et piraterie* (XV^e Colloque international d'histoire maritime, San Francisco, 1975), Paris, 1975, c. 1, s. 140.

146 Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 212-213.

147 L. Basch, "A galley in Istanbul; the kadırga", *M.M.*, 60 (1974): 133-135; Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 214-215; Kahane, *Lingua franca*, s. 523-526; Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish terminology", s. 234-235.

148 Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish terminology", s. 235-237.

149 Imber, "The navy of Süleyman the Magnificent", s. 214; Kahane, *Lingua franca*, s. 100-102; Soucek, "Ships in Ottoman-Turkish terminology", s. 237-238.

150 Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent, s. 212-214.

151 Delgado, "Mediterráneo Nazari", s. 230; Earle, *Corsairs*, s. 48; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 205, 218-220; A. Tenenti, *Piracy and the decline of Venice 1580-1615*, Berkeley, 1967, s. 19-26.

152 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 205-207; Lane, *Venetian ships*, s. 13.

153 Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 336-373.

154 *Age*, s. 374-388; C. P. Kyrris, "John Cantacuzenus and the Genoese 1321-1348", *Miscellanea storica ligure, III*, Milano, 1963 içinde, s. 9-48; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 46-49.

155 Bryer, "Shipping in the empire of Trebizond", Şekil 1-2, 7; Goudas, "Μεσλιωινκὰ καράγματα", Şekil 6, 17, 19, 20.

156 Bryer, "Shipping in the empire of Trebizond", s. 5-7, 11.

157 Marino Sanudo, *Liber secretorum*, I.4.2, s. 28.

158 Lewis, *Naval power*, s. 194.

159 S. Runciman, *A history of the Crusades*, Harmondsworth, 1971, c. 2, s. 388.

160 C. Manfroni, *Storia della marina italiana dal trattato di Ninfeo alla caduta di Constantinopoli (1261-1453)*, Livorno, 1902, s. 156-157.

161 Braudel, *Mediterranean*, s. 995.

162 *Itinerarium peregrinorum et gesta regis Ricardi*, der. W. Stubbs (Rerum Britannicarum medii aevi scriptores, 38), Londra, 1864, s. 177-188; S. Painter, "The Third Crusade: Richard the Lionhearted and Philip Augustus", Wolff & Hazard, *The later Crusades* içinde, s. 58-62.

163 *Breve Chronicum de rebus Siculis a Roberti Guiscardi temporibus ad annum 1250*, Philip de Novare, *The wars of Frederick II against the Ibelins in Syria and Cyprus*, çev. J. L. La Monte, New York, 1936 içinde, s. 201-203. Ayrıca bkz. T. C. van Cleve, "The Crusade of Frederick II", Wolff ve Hazard, *The later Crusades* içinde, s. 451.

164 Krş. M. Aymard, "Chiourmes et galères dans la Méditerranée dı XVI[e] siècle", *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, 1973, c. 1 içinde, s. 50; l'abbé Garnier, "Galères et galeasses à la fin du moyen-âge", M. Mollat, der, *Le navire et l'économie maritime du moyen- âge au XVIIe siècle, principalement en Méditerranée* (Deuxième Colloque international d'histoire maritime, Paris, 1957), Paris, 1958 içinde, s. 38.

165 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 62. Kürekle giden kadırgaların hızına ilişkin tartışma için ayrıca bkz. *Mariner's Mirror*, 64 (1978) – 67 (1981).

166 Rodgers, *Naval warfare*, s. 169; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 62, özellikle de 1560'ların sonlarına, Don Garcia de Toledo'ya ait olduğu sanılan, "Discourse on what a galley needs to navigate well armed, both with *ciurma* and with other people" (*Collection Navarrete*, Museo Naval, Madrid, c. XII, dto. 83, fol. 310) başlıklı bir belgeye değindiği s. 197-198.

167 Hyde, "Navigation", s. 526.

168 Bragadin, "Le navi", s. 393-394.

169 Mallett, *Florentine galleys*, s. 207-275 ve çeşitli sayfalar.

170 Bkz s. 64.

171 Fasano-Guarini, "Comment naviguent les galères", s. 287, 289, 293-296.

172 Krş. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 205-207.

173 Casson, *Ships and seamanship*, s. 292-296.

174 Eickhoff, *Seekrieg*, s. 146-147, dipnot 44 ve s. 153, dipnot 73.

175 Rodgers, *Naval warfare*, s. 9-12.

176 Courtois, "Remarques", s. 57. El-Bekri'nin verilerini Yarrison, *Force as an instrument of policy*, Ek D-6'da tablolaştırmıştır.

177 Painter, "The Third Crusade", s. 61-63.

178 *Age*, s. 61, 66.

179 Van Cleve, "Crusade of Frederick II", s. 451.

180 Pryor, "Roger of Lauria", s. 195-196; Rodgers, *Naval warfare*, s. 136-137.

181 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 237.

182 M. Balard, "A propos de la bataille du Bosphore: l'expédition génoise de Paganino Doria à Constanople (1351-1352)", *Travaux et mémoires du Centre de recherche d'histoire et de civilization byzan-*

tines, 4 (1970), s. 461-463; J. E. Dotson, "The voyage of Simone Leccavello: a Genoese naval expedition of 1351", *Saggi e documentii*, VI, Cenova, 1985 içinde, s. 269-282, özellikle de s. 277.

183 A. Tenenti, *Cristoforo da Canal: la marine vénitienne avant Lépante*, Paris, 1962, s. 43.

184 *Age*, s. 43.

185 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 212-213. Ayrıca bkz. Garnier, "Galères et galeasses", s. 39.

186 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, Şekil 10, s. 199.

187 Marino Sanudo, *Liber secretorum*, I.4.2, s. 28.

188 *Age*, II.1.2, s. 35.

189 Procopius, *History of the wars*, III.xiii.9-24, s. 120-125; Rodgers, *Naval warfare*, s. 11.

190 Pryor, "Transportation of horses", s. 14-15.

191 Bkz. s. 120-121.

192 Rodgers, *Naval warfare*, s. 129.

193 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 186.

194 D. Ayalon, "The Mamluks and naval power: a phase of the struggle between Islam and Christian Europe", *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities*, I (1965), s. 4; Christides, *Conquest of Crete*, s. 50-55; Christides, "Naval guides", s. 78-83; Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 111; Lev, "The Fatimid navy", çeşitli sayfalar.

195 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 62-63.

196 16. yüzyılın Venedik hafif kadırgalarına ilişkin olarak Lane'in verdiği boyutlar, 1275'te Anjou'lu Charles'ın kadırgasının gövdesinin toplam uzunluğu ve genişliğinden ortalama olarak biraz daha büyüktür. Lane, *Venetian ships*, Tablo B, s. 236. Metre olarak ifade edildiğinde, toplam uzunluk artı döşek artı orta derinliği artı gövdenin genişliği bölü dört formülü uygulandığında, 16. yüzyıl kadırgası 13,0 metre, 1275'teki ise 12,02 metre olarak bulunmaktadır.

197 Marino Sanudo, *Liber secretorum*, II.4.11, s. 65.

198 *Age*, II.4.20, s. 75.

199 Unali, *Marinai*, s. 84-85.

200 V. Vitale, der., *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Cenova, 1951, s. 94. Bu ve sonraki kaynakları Prof. M. Balard'a borçluyum.

201 Archivio di Stato di Genova, Antico Comune, Galearum introytus et exitus, No. 690.

202 G. G. Musso, "Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento", *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVIII secolo*, Cenova, 1973, c. 2 içinde, s. 39-41, 41-43, 71-76.

203 *Age*, s. 43-46, 59-60.

204 Archivio di Stato di Venezia, Senato Misti, Regestro, 36, fol 36v.

205 C. Varaldo, "Inventario ed armamento di una flotta di galee a Savona nel 1476", *Atti e memorie della Società savonese di storia patria*, 14 (1980), s. 91.

206 Doursther, *Dictionnaire*, s. 69, 432.

207 *Age*, s. 277.

208 Sr. F. Foerster'in bana verdiği bilgiler, benim ulaşamadığım A. Torrent, *Balanza métrica*, Valencia, 1867'ye göre, Barselona'da *barril*'in 30,35 litre olduğu, ama değişik *barril*'lerin bulunduğu, bunlardan biri olan *carga*'nın ise dört *barril* ya da 121,4 litre olduğu yolundadır. Büyük bir olasılıkla, *carga* gemi-

nin güvertesinde *barril* olarak kullanılmaktaydı, küçük *barril* ise, güverteye su getirmek ve *carga*'yı doldurmak için kullanılmaktaydı. Küçük *barril* kullanıldığında, Barselona'nın 1452 ve 1462 kadırgalarına, sırasıyla, 267 ve 481 galon su alınabilmekteydi. *Carga* ise, sırasıyla, 1070 ve 1925,5 galon su almaya olanak sağlamaktaydı. Bu nedenle de *carga*, korsan seferleri için hazırlanan kadırgalar için daha uygundu. Ancak eldeki bilgiler öylesine belirsiz ki, bu soruyu yanıtsız bırakmayı yeğlerim.

209 Haji Khalifeh, *The history of maritime wars of the Turks*, çev. J. Mitchell, Londra, 1831, s. 67.

210 Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 214.

211 C. H. Imber, "The costs of naval warfare: the accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi campaign in 1539", *Arcivum Ottomanicum*, 4 (1972), s. 216.

212 Kahane, *Lingua franca*, s. 96, 97.

213 Lane, *Venetian ships*, s. 245.

214 Bkz. Eickhoff, *Seekrieg*, s. 155-156; Lev, "The Fatimid navy", s. 245; Lombard, "Arsenaux", çeşitli sayfalar; Lombard, "Le bois", çeşitli sayfalar. Meiggs, *Trees and timber*, Bölüm 5, "Forests and fleets", ortaçağ için geçerli birçok bilgi içermektedir. Müslümanların kereste kaynaklarının yeterliliğine ya da, en azından, kereste sıkıntısının Müslümanlar için stratejik bir sakınca oluşturmadığına ilişkin bir görüş için bkz. Christides, *Conquest of Crete*, s. 49 ve "Naval guides", s. 57-60.

215 Bass ve van Doorninck, *Yassi Ada*, s. 186-188, 315, 316; Bass ve van Doorninck, "Serçe Liman", s. 126, ayrıca, teknenin oturma mekânına yakın, kıça doğru bulunan küresel amforayı gösteren Şekil 2'deki batık planı.

216 A. Raban, "The mercury carrier from the Red Sea", *Sefunim*, 4 (1972), s. 30; A. Raban, "The 'Naamah-South' expedition 1973" *Sefunim*, 4 (1972), s. 37; A. Raban, "The shipwreck off Sharm-el-Sheikh", *Archaeology*, 24 (1971), s. 150. Prof. Raban, bana yazdığı son mektuplarından birinde, Hayfa Üniversitesi Deniz İncelemeleri Merkezi tarafından araştırılan Arap batıklarından hiçbirinde su varili olduğuna ilişkin herhangi bir belirtiye rastlanmadığını, ama hepsinde, su için olduğu tahmin edilen büyük, küresel küpler bulunduğunu belirtmektedir.

217 Goitein, *Mediterranean society*, s. 334 ve dipnot 7 ve 8.

218 Fulcher of Chartres, *Historia Hierosolymitana*, III.56, s. 804.

219 Bkz. P. Gille, "Jauge et tonnage des navires", M. Mollat, der., *Le navire et l'économie maritime du XV^e^ au XVIII^e^ siècle* (Première Colloque international d'histoire maritime, Paris, 1956), Paris, 1957, s. 87-88; F. C. Lane, "Progrès technologiques et productivité dans les transports maritimes de la fin du moyen-âge au début des temps modernes", *Revue historique*, 251 (1974), s. 278; Unger, *The ship*, s. 51-52.

220 Goitein, *Mediterranean society*, s. 321.

221 Casson, *Ships and seamanship*, s. 177 dipnotlar 177 ve 197.

222 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 62-63.

223 Rodgers, *Naval warfare*, s. 232.

224 Mallett, *Florentine galleys*, s. 220-221, 223, 265-266, 268-271, 221 dipnot 3.

225 Casola, *Pilgrimage*, s. 184, 213-219, 293, 296, 311; Schefer, *Voyage de la saincte cyté*, s. 109-113.

226 Bkz. s. 85-90.

227 Procopius, *Vandalic war*, III.13.23-24, s. 124-125.

228 Jacques de Vitry, *Lettres de Jacques de Vitry (1160/1170-1240) évêque de Saint-Jean d'Arc*, der. R. B. C. Huygens, Leiden, 1960, I.174-177, s. 77-78: "naves habent fortissimas et magne quantitatis,

unde tempore hiemali consueverunt transfretare eo, quod tali tempore victualia in navi non facile corrumpuntur nec aqua sicut estivo tempore in navi putrescit."

229 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 102, 108; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 96-108; Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 216-217; Lev. "The Fatimid navy", s. 241.

230 Pryor, "Naval architecture", s. 373-374.

231 Bkz. s. 50-51, 65, 82-85.

Üçüncü Bölüm/Seyrüsefer: Rotalar ve İçerdikleri Koşullar

1 Hesiod, *Works and days, Hesiod, the Homeric hymns and Homerica*, der. ve çev. H. G. Evelyn-White, Londra, 1959, II: 646-694.

2 *The Theodosian Code and Novels and the Sirmondian Constitutions*, çev. C. Pharr, New York, 1969; 13.5.26, 13.5.27, 13.9.3.3; *Codex Iustinianus, Corpus juris civilis*, der. T. Mommsen, P. Krueger, R. Schoell ve W. Kroll, c. 2, 15. baskı, 1877, yeniden basımı Dublin/Zürih, 1970 içinde, I.40.6, II.6.3.

3 *Theodosian Code*, 13.9.3.3, s. 399. Krş. *Codex Iustinianus*, II.6.3.

4 Vegetius, *Epitoma rei militaris*, der. C. Lang, Stuttgart, 1872, IV.39, s. 158-160.

5 L. Casson, *The ancient mariners: seafarers and sea fighters of the Mediterranean in ancient times*, New York, 1959, s. 39, 234; E. de Saint-Denis, "Mare clausum", *Revue des études latines*, 25 (1947): 196-214; J. Rougé, "La navigation hivernale sous l'empire romain", *Revue des études anciennes*, 54 (1952): 316-325.

6 Rougé, "Navigation hivernale", s. 321.

7 Goitein, *Mediterranean society*, s. 316-317.

8 Pisa, *Constitutum usus*, der. F. Bonaini, *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, Floransa, 1854-1870, c. XXVIII (c. 2, s. 919).

9 Krş. Lane, "Invention of the compass", s. 333-337.

10 Balard, *Romaine Génoise*, s. 578-580.

11 Mallett, *Florentine galleys*, s. 33.

12 Hocquet, *Le sel: Voiliers*, s. 172-175; Heers, "Commercio nel Mediterraneo", s. 166-167.

13 Balard, *Romaine Génoise*, s. 579.

14 Hyde, "Navigation", s. 531-532.

15 Braudel, *Mediterranean*, s. 248-255; Tucci, "Pratique vénitienne de la navigation", çeşitli sayfalar.

16 Braudel, *Mediterranean*, s. 249-255; Heers, *Gênes*, s. 299-300.

17 Krş. Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 216.

18 Braudel, *Mediterranean*, s. 249, 251-253, 995 ve çeşitli sayfalar.

19 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 330-338.

20 J. H. Pryor, "Winds, waves, and rocks: the routes and the perils along them", International Congress of Historical Sciences, Stuttgart, 1985'te yayınlanacak.

21 Magrip limanları için bkz. Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 21-23.

22 C. Carrère, "Marseille, Aigues Mortes, Barcelone, et la competition en Méditerranée occidentale au XIII^{e} siècle", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 162-163; A. Santamaria Arández, "La reconquista de las vias maritimas", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 50-51; Unali, *Marinai*, s. 115-116.

23 Courtois, "Rapports", s. 138-142; Courtois, "Remarques", s. 51, 55; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 32-33.

24 F. S. Colom, "Navegaciones mediterraneas, (s. XI-XVI); valor del puerto de Mallorca", Ragosta, *Navigazioni mediterranea* içinde, s. 15-74; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 32-33, 60,94.

25 Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 19-23.

26 *Age*, s. 24, 61, 68; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 32-33, 60, 94.

27 Bkz. s. 38-39.

28 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 361-365.

29 Ramon Muntaner, *The chronicle of Muntaner* (Hakluyt Soc. Works, Second series, 47 ve 50), Londra, 1920-1921, c. 1, s. 344-345.

30 Bkz. s. 54.

31 Krş. Courtois, "Remarques", s. 55.

32 Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 35-38, 58.

33 Bkz. s. 32-33.

34 Ludolph von Suchem, *Description of the Holy Land*, s. 11. Ayrıca bkz. *Portolan Parma-Maglia-abecchi*, Kretschmer, *Italienischen Portolane* içinde, s. 308.

35 Balard, "Escales génoises", s. 248.

36 *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 184, Şekil 1.5 (b) (s. 26), Şekil 1.19 (b) ve (c) (s. 97-98). Ayrıca bkz. Braudel, *Mediterranean*, s. 133-134, 1118.

37 Ibn Jubayr, *Travels*, s. 330-332.

38 J. Tadic, "La côte occidentale des Balkans et ses liaisons maritimes et continentales (XI^{e}-XVI^{e} siècles)", Ragosta, *Navigazioni mediterranee* içinde, s. 103-104.

39 Casola, *Pilgrimage*, s. 170.

40 *Age*, s. 164-181. Ayrıca bkz. Louis de Rochechouart, "Journal de voyage de Louis de Rochechouart évêque de Saintes", der. C. Couderc, *Revue de l'Orient latin*, 1 (1893), s. 228-230.

41 Christides, *Conquest of Crete*, s. 116-117.

42 Christides, *Conquest of Crete*, s. 116-121; Christides, "Naval guides", s. 59.

43 Balard, "Escales génoises", s. 249 ve diyagram.

44 *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 77.

45 L. de Mas Latrie, der., *Chronique d'Ernoul et de Bernard le Trésorier*, Paris, 1871, s. 365-366. Ayrıca bkz. *L'estoire de Eracles Empereur et la conqueste de la terre d'Ourtemer*, *R.H.C. Occ.*, c. 2, Paris, 1859 içinde, XXVI.8, s. 226.

46 Goldsmith ve Sofer, "Wave climatology", s. 8; *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 93,95.

47 Casson, *Ships and seamanship*, s. 297-299; Semple, *Geography of the Mediterranean*, s. 599.

48 Lane, *Venice*, s. 39, Harita 4 ve s. 72.

49 Philip de Novare, *Wars of Frederick II*, s. 180.

50 Bonnardot ve Longnon, *Saint voyage*, s. 79-81.

51 Joinville, *Life of St. Louis*, s. 182-187.

52 Mallett, *Florentine galleys*, s. 65 ve Harita 2.

53 Portolan parçası, Marciana Kütüphanesi, Venedik, Kretschmer, *Italienischen Portolane* içinde, s. 235.

54 Philip de Novare, *Wars of Frederick II*, s. 145-146.

55 Fulcher of Chartres, *Historia Hierosolymitana*, III.59, s. 811-812; Bellorini ve Hoade, *Holy places*, s. 89, 148-149, 185; Ludolph von Suchem, *Description of the Holy Land*, s. 13; Nicolaus de Marthono, "Nicolai de Marthono, notarii, liber peregrinationis ad Loca Sancta", der. L. Legrand, *Revue d l'Orient latin*, 3 (1895), s. 638; Roger of Hoveden, *Chronica*, s. 158-159.

56 Bellorini ve Hoade, *Holy places*, s. 89, 148-149, 185.

57 Bknz. Motzo, *Compasso di Navegare*, s. 58-60; *Portolan Parma-Magliabecchi* ve *Portolan Rizo*, Kretschmer, *Italienischen Portolane* içinde, s. 329-332, 523-530.

58 Michael Choniates, *Μιχ Ακομινάτου Σωζόμενα*, der. S. Lampros, Atina, 1879-1880, c. 2, s. 144'ten aktaran E. Malamut, "Les iles de la mer Egée de la fin du XI^e siècle à 1204", *Byzantion*, 52 (1982), s. 316.

59 A. D. Andrews, *The Turkish threat to Venice 1453-1463*, doktora tezi, Pennsylvania Üniversitesi, 1962, s. 204; Nicolaus de Marthono, "Liber peregrinationis", s. 654-655.

60 Motzo, *Compasso di Navegare*, s. 41-43.

61 *Age*, s. 48-56, 123-126; *Partolan des Gratiosus Benincasa*, Kretschmer, *Italienischen Portolane* içinde, s. 382-386.

62 De Clavijo, *Embassy*, s. 19.

63 *Weather in the Mediterranean*, c. 1, s. 79, c. 2, s. 64.

64 De Clavijo, *Embassy*, s. 19-28.

65 A. Kazhdan ve G. Constable, *People and power in Byzantium: an introduction to modern Byzantine studies*, Washington, 1982, s. 42.

66 De Clavijo, *Embassy*, s. 25-27.

67 F. Thiriet, "Venise et l'occupation de Ténédos au XIV^e siècle", *Mélanges d'archéologie et d'histoire publiès par l'Ecole française de Rome*, 65 (1953): 219-245; D. M. Vaughan, *Europe and the Turk: a pattern of alliances 1350-1700*, Liverpool, 1954, s. 32.

68 Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 46, dipnot *.

69 Bkz. s. 155-158.

70 Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 30, 32-33, 53, 56, 59, 60-62, 95-99 ve Harita 3C, 3D, 101-102, 105-106 ve Tablo 3, 158-159, 210.

71 R. J. H. Jenkins, "Cyprus between Byzantium and Islam, A.D. 688-965", G. E. Mylonas ve D. Raymond, der., *Studies presented to David Moore Robinson*, Saint Louis, 1953, c. 2 içinde, s. 1012-1013; C. P. Kyrris, "The nature of the Arab-Byzantine relations in Cyprus from the middle of the 7th to the middle of the 10th century A.D.", *Graeco-Arabica*, 3 (1984), s. 171.

Dördüncü Bölüm/Dokuz. ve Onuncu yüzyıllar: İslam, Bizans ve Batı

1 Stratos, "Naval engagement at Phoenix", s. 231.

2 *Age*, çeşitli sayfalar.

3 Christides, *Conquest of Crete*, s. 168-172; Jenkins, "Cyprus between Byzantium and Islam", çeşitli sayfalar; Kyrris, "Arab-Byzantine relations in Cyprus", çeşitli sayfalar.

4 Ibn Khaldun, *The Muqqadimah: an introduction to history*, çev. F. Rosenthal, Princeton, 1958, c. 2, s. 41 [*Mukaddime*, çev. Turan Dursun, Ankara: Sol-Onur Yayınları, 1977]. Ayrıca bkz. H. Ahrweiler, "Course et piraterie dans la Méditerranée orientale aux IVéme-XVéme siècles (empire

byzantin)", *Course et piraterie*, c. 1 içinde, s. 15; F. Gabrielli, "Greeks and Arabs in the central Mediterranean area", *D.O.P.*, 18 (1964): 57-65, buradaki s. 60-61; Gateau, "Voyage d'Ibn Jubayr", s. 290-291; Lev, "The Fatimid navy", s. 221.

5 P. Senac, *Musulmans et Sarrasins dans le sud de la Gaule du VIII^e au XI^e siècle*, Paris, 1980; Krş. Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 19-23; Ch.-E. Dufourcq, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au moyen-âge (Provence-Languedoc-Catalogne)*, Paris, 1975, s. 23-25.

6 H. Ahrweiler, "Les ports byzantins (VII^e-IX^e siècles)", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 1, s. 270, 274-277; E. W. Brooks, "The Arab conquest of Crete", *English Historical Review*, 28 (1913): 431-443; Christides, "Raids of the Moslems of Crete", s. 79-82, 86-89, 91-99; Christides, *Conquest of Crete*, s. 81-96, 126-128, 157-168; Gabrielli, "Greeks and Arabs", çeşitli sayfalar; Lev. "The Fatimid navy", s. 223; G. C. Miles, "Byzantium and the Arabs: relations in Crete and the Aegean area", *D.O.P.*, 18 (1964): 1-32; K. 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 (1954): 311-319.

7 W. Ashburner, der., *ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ: The Rhodian sea-law*, Oxford, 1909, s. 83, 95.

8 Christides, *Conquest of Crete*, s. 39, 159-161; Jenkins, "Cyprus between Byzantium and Islam", s. 1012-1013.

9 A. Ahmad, *A history of Islamic Sicily*, Edinburgh, 1975, s. 17-21, 28-29, 33-36; Christides, *Conquest of Crete*, s. 158-159; H. C. Krueger, "The Italian cities and the Arabs before 1095", M. W. Baldwin, der., *The first hundred years* (K. M. Setton'un derlediği *A history of the Crusades* in 1. cildi), Philadelphia, 1955, s. 40-53; Lev, "The Fatimid navy", s. 231-232; G. Musca, *L'emirato di Bari 847-871*, Bari, 1978; U. Rizzitano, "Gli Arabi in Italia", *L'Occidente e l'Islam nell'alto medioevo* (Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, XII), Spoleto, 1965 içinde, s. 93-114; M. Talbi, *L'emirat Aghlabide 184-296/800-909: histoire politique*, Paris, 1966, s. 389-536; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 39, 40, 229-230.

10 Korsan yerleşmelerinin özellikleri için bkz. Lewis, *Naval power*, s. 153-155. Müslümanların deniz faaliyetleri için bkz. W. B. Kubiak, "The Byzantine attack on Damietta in 853 and the Egyptian navy in the 9th century", *Byzantion*, 40 (1970): 45-66; "The Fatimid navy", s. 223-244; G. Levi della Vida, "A papyrus reference to the Damietta raid of 853 A.D.", *Byzantion*, 17 (1944-1945): 212-221.

11 Goitein, *Mediterranean society*, s. 327-328. Krş. C. Pellat, "Kurşân: I. The Western Mediterranean and the Atlantic", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 5, der. C. E. Bosworth vd., Leiden, 1980-1983, s. 503-505.

12 Örneğin bkz. Cahen, "Commercial relations", çeşitli sayfalar; A. Grabois, "Navigation méditerranéenne au VIIIéme siècle selon quelques sources hagiographiques", *L'histoire à Nice: Actes du Colloque international de 1980*, Nice, 1983, s. 7-13; Talbi, *L'émirat Aghlabide*, s. 530-536; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 39.

13 Christides, *Conquest of Crete*, s. 38, 48-49, 116-121; Lewis, *Naval power*, s. 163-170. Ayrıca bkz. Ahrweiler, "Course et piraterie", s. 15; Cahen, "Commercial relations", s. 6; Gabrielli, "Greeks and Arabs", s. 59-62; Lev, "The Fatimid navy", s. 223-224; A. R. Lewis, "Mediterranean maritime commerce: A.D. 300-1100, shipping and trade", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2 içinde, s. 497-498; Miles, "Byzantium and Arabs", s. 14-20. Bu dönemde Akdeniz'deki İsla-

mın zenginliği üzerine bkz. M. Lombard, *The golden age of Islam*, Amsterdam, 1975, s. 135-144, 148, 164-165, 175-176, 180-181, 194-196, 209-211, 225-228, 231-233.

14 Cahen, "Commercial relations", s. 6; Christides, "Raids of the Moslems of Crete", s. 76; Gateau, "Voyage d'Ibn Jubayr", s. 291; Jenkins, "Cyprus between Byzantium and Islam", s. 1011-1013; S. (Y.) Labib, "The era of Suleyman the Magnificent: crisis of orientation", *International Journal of Middle East Studies*, 10 (1979), s. 447; Lewis, "Mediterranean maritime commerce", s. 494, 499; C. Vanacker, "Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes, du IX^e siècle au milieu du XII^e siècle", *Annales: E.S.C.*, 28 (1973), s. 659, 662; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, çeşitli sayfalar, özellikle s. 53-56; E. Zechlin, *Maritime Weltgeschichte: Altertum und Mittelalter*, Hamburg, 1947, s. 219.

15 Al-Muqqadasi, *Descriptio imperii Moslemici*, der. M. J de Goeje, 2. baskı, Leiden, 1906, s. 15. Çeviriyi E. Ashtor'a borçluyum.

16 Colom, "Navegaciones mediterraneas", çeşitli sayfalar, özellikle s. 61; Dufourcq, *Vie quotidienne dans les ports*, s. 24.

17 Ibn Hauqal, *Configuration de la terre (Kitab surat al-ard)*, çev. J. H. Kramer ve G. Wiet, Paris, 1964, c. 1, s. 120. Ayrıca bkz. Lewis, *Naval power*, s. 154-155, 204; Talbi, *L'émirat Aghlabide*, s. 490, 529-536.

18 Krş. Talbi, *L'émirat Aghlabide*, s. 534-535.

19 Ibn Hauqal, *Configuration de la terre*, c. 1, s. 199. Ayrıca bkz. Kubiak, "Byzantine attack on Damietta", çeşitli sayfalar; Lev, "The Fatimid navy", s. 224, 239; Lewis, *Naval power*, s. 203.

20 F. Dachraoui, "La Crète dans le conflit entre Byzance et al-Mu'izz", *Cahiers de Tunisie*, 7 (1959): 307-318; Lev, "The Fatimid navy", s. 236. Fatımiler ile Mısırlıların, Girit'teki Müslümanları desteklemede başarısız olmalarına neden olan öteki etmenler için bkz. Christides, "Raids of the Moslems of Crete", s. 92, 102-106; *Conquest of Crete*, s. 116.

21 Krş. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 103.

22 Ahmad, *Islamic Sicily*, s. 12-53.

23 Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 19-23, özellikle s. 19; Lewis, *Naval power*, s. 104, 108, 140-154; Talbi, *L'émirat Aghlabide*, s. 490, 519.

24 Christides, "Raids of the Moslems of Crete", s. 78, 99; Christides, *Conquest of Crete*, s. 38, 121-122 ve çeşitli sayfalar; Miles, "Byzantium and the Arabs", s. 14-17. Ayrıca Güney Fransa örneği için bkz. Senac, *Musulmans et Sarrasins*.

25 Christides, *Conquest of Crete*, s. 172-191.

26 H. Ahrweiler, "Les liaisons maritimes et continentales dans le monde byzantin", Ragosta, *Navigazioni mediterranea* içinde, s. 247.

Beşinci Bölüm/On İki ve On Üçüncü Yüzyıllar: Haçlı Devletleri

1 Cahen, "Orient latin et commerce du Levant", *Bulletin de la Faculté des lettres de Strasbourg*, 29 (1951): 328-346; J. Prawer, "The Italians in the Latin Kingdom", aynı yazarın *Crusader institutions*, Oxford, 1980 içinde, s. 217-249; J. Riley-Smith, "Government in Latin Syria and the commercial privileges of foreign merchants", D. Baker, der., *Relations between East and West in the Middle Ages*, Edinburgh, 1973, s. 109-132.

2 Krş. J. Richard, "La Méditerranée et ses relations avec son arrière-pays oriental (XI^e-XV^e siècles)", Ragosta, *Navigazioni mediterranee* içinde, s. 271.

3 Anna Comnena, *Alexiad*, s. 202-203.

4 *Age*, s. 233-236, 269-272.

5 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 102; Lev, "The Fatimid navy", s. 243-244.

6 S. M. Foster, "Some aspects of maritime activity and the use of sea power in relation to the Crusading states", *1096-1169*, doktora tezi, Oxford Üniversitesi, 1978, s. 5; Runciman, *Crusades*, c. 1, s. 282.

7 Fulcher of Chartres, *A history of the expedition to Jerusalem, 1095-1127*, çev. F. R. Ryan, New York, 1973, II.2-3, s. 138-141.

8 M. Mollat, "Problèmes navals de l'histoire des croisades", *Cahiers de civilization médièvale*, 10 (1967), s. 347; Runciman, *Crusades*, c. 1, s. 295-297, 309; c. 2, s. 64, 78, 80, 87, 89.

9 Fulcher of Chartres, *History*, II.6.5, s. 149, II.44.5, s. 200; Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 87; Saewulf, *An account of the pilgrimage of Saewulf to Jerusalem and the Holy Land in the years 1102 and 1103 from our Lord's incarnation*, çev. Clifton Kardinali, *P.P.T.S.L.*, c. 4, Londra, 1896, s. 28.

10 Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 91-92.

11 Fulcher of Chartres, *History*, III.20, s. 243-245; Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 167.

12 Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 167-170.

13 Fulcher of Chartres, *History*, III.56, s. 296; Krş. William of Tyre, *A history of deeds done beyond the sea*, çev. E. A. Babcock ve A. C. Krey, New York, 1941, XIII.20, c. 2, s. 32.

14 Fulcher of Chartres, *History*, III.56, s. 296.

15 William of Tyre, *History*, XII.25, c. 1, s. 553.

16 Krş. Foster, *Aspects of maritime activity*, s. 15, 210.

17 Bkz. s. 21-22.

18 Saewulf, *Pilgrimage*, s. 7-8.

19 Theoderich, *Description of the holy places*, çev. A. Stewart, *P.P.T.S.L.*, c. 5, Londra, 1896, s. 59-60.

20 Lev, "The Fatimid navy", s. 251.

21 Ayalon, "Mamluks and naval power", s. 2-7; Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 105; Fahmy, *Muslim naval organization*, s. 98-106; Levi della Vida, "Papyrus reference to the Damietta raid", s. 218.

22 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 102, 108.

23 Ayrıca bkz. Foster, *Aspects of maritime activity*, s. 311-313.

24 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 115. Kaynaklar için bkz. Abu Shama, *Le livre des deux jardins: histoire des deux règnes, celui de Nour ed-Din et celui de Salah ed-Din, R.H.C. Or.*, c. 4-5, Paris, 1898- 1906 içinde, c. 5, s. 11-12; Ambroise, *L'estoire*, s. 359; Beha ed-Din, *Anecdotes es beaux traits de la vie du sultan Youssof (Salah ed-Din), R.H.C. Or.*, c. 3, Paris, 1884 içinde, s. 220-221; 'Imad-ad Din, *Al-Fath al Qussi fi'l-Fath al-Qudsi*, der. C. Landberg, Leiden, 1888, s. 337.

25 Saewulf, *Pilgrimage*, s. 27-28.

26 Lane, *Venetian ships*, s. 4-5.

27 Heers, *Génes*, s. 278-279; Hyde, *Navigation*, s. 530.

28 Hocquet, *Le sel: Voiliers*, s. 547-550.

29 Makarios Melissenos, *The chronicle of the siege of Constantinople, April 2 to May 29, 1453*, George Sphrantzes, *The fall of the Byzantine empire: a chronicle by George Sphrantzes, 1401-1477*, çev. M. Philippides, Amherst, 1980 içinde, s. 106-108; A. Pertusi, *Testi inediti e poco noti sulla caduta di Constantinopoli*, der. A. Carile, Bologna, 1983, s. 69.

30 Ortaçağda "abluka" harekâtlarının olmadığına ilişkin yorum için bkz. Lane, *Venice*, s. 67-68.

31 Marino Sanudo, *Liber secretorum*, I.4.2, s. 28.

32 Foster, *Aspects of maritime activity*, s. 333; Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 338-339.

33 Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 347-348.

34 *Age*, c. 2, s. 360.

35 *Age*, c. 2, s. 375.

36 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 109; Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 432-433.

37 J. Delaville le Roulx, der., *Cartulaire général de l'ordre des Hospitaliers de St. Jean de Jérusalem (1100-1310)*, Paris, 1894-1906; c. 1, dipnot 159, 181, 207; Mollat, "Problémes navals", s. 349; J. Richard, *Le Comté de Tripoli sous la dynastie toulousaine (1102-1187)*, Paris, 1945, s. 54.

38 Usâmah, *Memoirs*, s. 110.

39 1240'larda, Cornwallu Richard'a verilen askeri emirlere göre, Akkâ'nın geliri yılda 50.000 *pound* gümüştür. Bu, yaklaşık olarak, aynı tarihlerde İngiltere kralı III. Henry'nin gelirine eşdeğerdir. Bkz. Riley-Smith, "Government of Latin Syria", s. 109 ve dipnot 5.

40 Mollat, "Problémes naval", s. 348-349.

41 A. Ben-Ami, *Social change in a hostile environment: the Crusaders' Kingdom of Jerusalem*, Princeton, 1969, s. 60-64.

42 M. W. Baldwin, "The Latin states under Baldwin III and Amalric I, 1143-1174", Baldwin, der., *The first hundred years* içinde, s. 537-539; Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 102; H. A. R. Gibb, "The career of Nur-ad-Din", Baldwin, *The first hundred years* içinde, s. 518; Mollat, "Problémes navals", s. 348; Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 338.

43 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 103; M. C. Lyons ve D. E. P. Jackson, *Saladin: the politics of the holy war*, Cambridge, 1982, s. 22.

44 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 103, 105-106.

45 *Age*, s. 103-105; Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 385-388, 403, 414-415.

46 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 105-6.

47 *Age*, s. 106-108.

48 *L'estoire de Eracles*, XXVI.8, s. 226. Krş. XXIV.3, s. 109 ve XXVII.6, s. 224. Ayrıca bkz. de Mas Latrie, *Chronique d'Ernoul*, s. 311-317; Ibn-al-Athir, *Extrait de la chronique institulée Kamel-altevarykh par Ibn-Alatyr, R.H.C. Or.*, c. 1-2, Paris, 1872-1877, c. 2, s. 85-86.

49 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 108-109; Runciman, *Crusades*, c. 2, s. 432-433.

50 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 109-110.

51 Abû Shama, *Livre des deux jardins*, c. 4, s. 239-240.

52 *Age*, s. 210. Salaheddin Eyyubi adına kadı el-Fadıl tarafından Bağdat'taki Abbasi halifesinin vezirine yazılan bir mektuptan.

53 'Imad ad-Din, *Al-Fath*, s. 118, aktaran Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 112.

54 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 110.

55 'Imad ad-Din, *Al-Fath*, s. 81, aktaran Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 111. Ayrıca bkz. s. 109.

56 Christides, *Conquest of Crete*, s. 60; R. H. Dolley, "Naval tactics in the heydey of the Byzantine thalassocracy", *Atti del VIII Congresso internazionale di studi bizantini*, Roma, 1953, c. 1, s. 324-329; Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 111. Ayrıca bkz. s. 109, dipnot 103; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 21, 74-75.

57 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 112; Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 18-19.

58 Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 4, 18-19.

59 *Age*, s. 19-23.

60 Beha ed Din'den aktaran Abû Shama, *Livre des deux jardins*, c. 4, s. 413.

61 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 112-115.

62 *Age*, s. 113; Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 27.

63 Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 28.

64 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 113-114.

65 *Age*, s. 113-115.

66 'Imad ad-Din, aktaran Abû Shama, *Livre des deux jardins*, c. 4, s. 462. el-Makrizi'ye göre, limanlar gerçekte yerle bir edilmişlerdi. Al-Maqrizi, *Histoire d'Egypte de Makrizi*, çev. E. Blochet, *Revue de l'Orient latin*, 8, 1900-1901 içinde, s. 165-212, 501-553; 9, 1902, s. 6-163, 465-530; 10, 1903-1904, s. 248-371; 11, 1905-1908, c. 9, 1902, s. 51.

67 Ehrenkreutz, "Place of Saladin", s. 115-116; Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 72-73.

68 Beha ed Din, *The life of Saladin*, çev. C. W. Wilson, Londra, 1897, s. 266.

69 Ayalon, "Mamluks and naval power", s. 5; Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 227.

70 Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 318, 406-407, 418-423.

71 H. A. R.Gibb, "The Aiyubids", Wolff ve Hazard, *The later Crusades* içinde, s. 693-714. Ayrıca bkz. C. Cahen, *Orient et Occident au temps des Croisades*, Paris, 1983, s. 182-183.

72 Ayalon, "Mamluks and naval power", çeşitli sayfalar; Levi della Vida, "Papyrus reference to the Damietta raid", s. 218.

73 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 36-37.

74 Konuya ilişkin kapsamlı bir çözümleme değilse de, bkz. A. Ali, "The Arabs as seafarers", *Islamic Culture*, 54 (1980): 211-222. Ayrıca bkz. Christides, "Raids of the Moslems of Crete", s. 89-90; Christides, "Naval guides", s. 86-87; Kubiak, "Byzantine attack on Damietta", çeşitli sayfalar; Lev, "The Fatimid navy", çeşitli sayfalar.

75 Ayalon, "Mamluks and naval power", s. 8-9; D. Ayalon, "Egypt as a dominant factor in Syria and Palestine during the Islamic period", *Egypt and Palestine: a millenium of association (868-1948)*, Kudüs, 1984 içinde, s. 36; Runciman, *Crusades*, c. 3, s. 421-423.

76 E. Ashtor, *Levant trade in the later Middle Ages*, Princeton, 1983, değişik limanların anlatıldığı çeşitli sayfalar; Richard, "La Méditerranée", s. 292.

77 Örneğin, 1366-1368, 1384, 1424-1426, 1433-1434, 1439-1440, 1442, 1444, 1459, 1460 ve 1464. Bkz. Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 378; Ashtor, *Levant trade*, s. 92-96, 99-102, 129, 295, 302, 309, 452, 480; H. Luke, "The Kingdom of Cyprus, 1369-1489", H. W. Hazard, der., *The fourteenth and fifteenth centuries* (K. M. Setton'un derlediği *A history of the Crusades*'in 3. cildi), Madison, 1975 içinde, s. 372; Richard, "La Méditerranée", s. 295; E. Rossi, "The Hospitallers at Rhodes, 1421-1523", Hazard, *The fourteenth and fifteenth centuries* içinde, s. 319-320.

78 Ayrıca bkz. Richard, "La Méditerranée", s. 283-284.

1 M. Mollat, der., *Les sources de l'histoire maritime en Europe du moyen-âge au XVIII^e siècle* (IVéme Colloque international d'histoire maritime, Paris, 1959), Paris, 1962. Özellikle bkz. R. H. Bautier, "Les sources de l'histoire du commerce international en Méditerranée (XII^e-XV^e siècle), *age*, s. 137-179.

2 H. Antoniadis-Bibicou, "Sources byzantines pour servir à l'histoire maritime", *age*, s. 121-136.

3 Bautier ve diğerlerinin yorumları için bkz. *age*, s. 177-179.

4 Braudel, *Mediterranean*, s. 13; A. C. Hess, "The evolution of Ottoman seaborne empire in the age of the oceanic discoveries", *American Historical Review*, 75 (1970), s. 1892-1895.

5 B. Lewis, "Sources for the economic history of the Middle East", M. A. Cook, der., *Studies in the economic history of the Middle East from the rise of Islam to the present day*, Londra, 1970 içinde, s. 78-92, özellikle s. 82-84.

6 Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 39.

7 Talbi, *L'émirat Aghlabide*, s. 529-536.

8 Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 267-282.

9 A. O. Citarella, "A puzzling question concerning the relations between the Jewish communities of Christian Europe and those represented in the Geniza documents", *Journal of the American Oriental Society*, 111 (1971): 390-397; S. D. Goitein, "Mediterranean trade in the eleventh century: some facts and problems", Cook, *Studies* içinde, s. 55; aynı yazarın, *Mediterranean society*, s. 211, 214.

10 R. S. Lopez ve I. W. Raymond, *Medieval trade in the Mediterranean world*, New York, tarihsiz, s. 31-33.

11 Cahen, "Commercial relations", s. 16, 22; Cahen, *Orient et Occident*, s. 37-41.

12 Ahrweiler, "Ports byzantins", s. 276. Bununla birlikte, bkz. s. 149-153.

13 Cahen, "Commercial relations", çeşitli sayfalar; Cahen, *Orient et Occident*, s. 37-41; C. Cahen, "Quelques mots sur le déclin commercial du monde musulman à la fin du moyen-âge", Cook, *Studies* içinde, s. 32; Grabois, "Navigation méditerranéenne", s. 10-11. Ayrıca bkz. G. Airaldi, "Groping in the dark: the emergence of Genoa in the early Middle Ages", *Miscellanea di studi storici, II*, Cenova, 1983 içinde, s. 7-17; B. Z. Kedar, "Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI", *age*, s. 19-30; Talbi, *L'émirat Aghlabide*, s. 531-536; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 39.

14 E. Ashtor, "Aspetti della espansione italiana nel basso medioevo", *Rivista storica italiana*, 90 (1978): 5-29; E. Ashtor, "Le Proche-Orient au bas moyen-âge: une région sousdévelopée, une économie en déclin", A. Guarducci, der., *Sviluppo e sottosviluppo in Europa e fuori d'Europa dal secolo XIII alla rivoluzione industriale*, Prato, 1983, s. 375-433; E. Ashtor, "The economic decline of the Middle East during the later Middle Ages –an outline", *Asian and African Studies*, 15 (1981): 253-286; E. Ashtor, "L'artigleria veneziana e il commercio di Levante", *Armi e cultura nel Bresciano 1420-1870*, Brescia, 1981 içinde, s. 141-154; E. Ashtor, "L'ascendant technologique de l'Occident médièval", *Revue suisse d'histoire*, 33 (1983): 385-413. Ayrıca son çalışmasına da bkz. *Levant trade*, s. 213-214, 333-336, 383, 395, 452-453 ve çeşitli sayfalar. Ashtor, savını bu çalışmasında da savunsa ve güçlü biçimde yinelese de, varlığını sürdüren Müslüman deniz ulaşımına da dikkat çekmektedir.

15 G. Fisher, *Barbary legend: war, trade and piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford, 1957, s. 20; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 234.

16 Earle, *Corsairs*, s. 8-9.

17 Cahen, "Douanes et commerce", s. 218-223; Cahen, *Orient et Occident*, s. 137-138. Ayrıca bkz. Labib, "Era of Suleyman the Magnificent" s. 447.

18 M. Malowist, "Les fondements de l'expansion Européene en Afrique au XV^e siècle: Europe, Maghreb, et Soudan occidental", *Acta Poloniae historica*, 18 (1968), s. 156.

19 S. Y. Labib, *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171-1517)*, Wiesbaden, 1965.

20 H. İnalcık, *The Ottoman Empire: the classical age 1300-1600*, Londra, 1973, s. 121-139.

21 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy"; A. Luttrell, "Late-medieval galley oarsmen", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo*, c. 1 içinde, s. 100-101; Oikonomides, *Hommes d'affaires*.

22 J. Heers, "Types de navires et specialisation des trafics en Méditerranée à la fin du moyen-âge", Mollatt, *Le navire et l'économie maritime* içinde, s. 107-117.

23 Braudel, *Mediterranean*, s. 103-108, 295-312.

24 Ashtor, "Ascendant technologique", s. 404-407; Ashtor, "Economic decline", s. 282-283; Ashtor, "Proche-Orient", s. 423-426; Ashtor, *Levant trade*, s. 213-214, 333-336, 395, 452-453, 481 ve çeşitli sayfalar; Carrére, *Barcelone*, s. 236; Earle, *Corsairs*, s. 9; Heers, *Génes*, s. 476; J. Heers, "Le royaume de Grenade et la politique marchande de Génes en Occident (XV^e siècle)", *Le moyen-âge*, 63 (4^e serie, 12) (1957), s. 90, 100, 104-107 ve çeşitli sayfalar. Ayrıca, Müslümanların, yaklaşık 1463-1470'de, Ceneviz ve Venedik kadırgalarıyla Tunus'tan yaptıkları yolculukların ilginç öyküleri için bkz. R. Braunschweig, der., *Deux récits de voyages en Afrique du Nord au XVe siècle: Abdalbasit b. Halil et Adorne*, Paris, 1936.

25 Ashtor, *Levant trade*, s. 461; Heers, "Royaume de Grenade", s. 104-107; Lane, *Venice*, s. 339, 349-350 ve Harita 9 (s. 341); A. Tenenti ve C. Viventi, "Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XVI^e siècles", *Annales: E.S.C.*, 16 (1961), s. 83-86.

26 B. Z. Kedar, "Segurano-Sakran Salvaygo: un mercante genovese al servizio dei sultani mamalucchi, c. 1303-1322", *Fatti ed idee di storia economica: studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna, 1977, s. 75-91.

27 Ibn Khaldun, *Muqaddimah*, c. 2, s. 46.

28 Ashtor, *Levant trade*, çeşitli sayfalar; Labib, *Handelsgeschichte Ägyptens*, s. 100-101, 337-440, özellikle s. 404.

29 Ashtor, *Levant trade*, s. 311; L. de Mas Latrie, *Histoire de l'ile de Chypre sous le règne des princes de la maison de Lusignan*, c. 2, Paris, 1852, s. 74-79; Labib, *Handelsgeschichte Ägyptens*, s. 110-111; Emmanuel Piloti, *Traitè d'Emmanuel Piloti sur le passage en Terre Sainte (1420)*, der. P. H. Dopp, Louvain, 1958, s. 137-140; Richard, "La Méditerranée", s. 296.

30 Marino Sanudo, *Liber Secretorum*, I.4.2 (s. 28). Ayrıca bkz. I.4.1 (s. 27), I.4.4 (s. 29).

31 Gilbert de Lannoy, *Oeuvres de Ghillebert de Lannoy: voyageur, diplomate et moraliste*, der. C. Potvin, Louvain, 1878, s. 101-110; Nicolaus de Marthono, *Liber peregrinationis*, s. 587.

32 A. S. Atiya, *The Crusade in the later Middle Ages*, New York, 1965, s. 58-61, 120-122 ve çeşitli sayfalar; W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, çev. F. Raynaud, Leipzig, 1885-1886, c. 2, s. 28.

33 Marino Sanudo, *Liber Secretorum*, I.4.7 (s. 31).

34 Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 36.

35 Robson, "Catalan fleet", s. 389, 392, 398-399, 403, 406-407.

36 Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 248-249 ve Ek B-12, 13, 27, 28, 36, 39, 41, 51, 55-58.

37 *Age*, s. 12, 227-231, 234-235, 241-245 ve Ek B-28, 39, 51, 62, 63.

38 Ashtor, *Levant trade*, çeşitli sayfalar; R. I. Burns, "Piracy as an Islamic-Christian interface in the thirteenth century", *Viator*, 11 (1980), s. 169-170; Carrére, *Barcelone*, s. 246, 247, 250; Ch.-E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII^e et XIV^e siècles*, Paris, 1965, s. 574, 594-595; M. T. Ferrer i Mallol, "Els corsaris castellans i la campanya di Pero Nino al Mediterrani (1404)", *A.E.M.*, 5 (1968), s. 299-300; J. Guiral, "Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 761, 763; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 415; İnalcık, *Ottoman empire*, s. 128; Malowist, "Expansion Européene", s. 174; A. Tenenti, "Venezia e la pirateria nel Levante 1300c-1460c", A. Pertusi, der., *Venezia e il Levante fino al secolo XV, Vol. I: storia –dritto– economia*, Floransa, 1973 içinde, s. 712-721; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 180-183, 184-190, 207-208 ve Ek B – çeşitli sayfalar.

39 L. de Mas Latrie, "L'Officium Robarie ou l'Office de la piraterie à Gênes au moyen-âge", *Bibliothéque de l'Ecole des Chartes*, 53 (1892): 262-272.

40 G. Morgan, "The Venetian claims commision of 1278", *Byzantinische Zeitschrift*, 69 (1976), Tablo 1, s. 427-432.

41 M. Balard, "Gênes et la mer noire (XIII^e-XV^e siècles)", *Revue historique*, 270 (1983), s. 41-42; Heers, *Gênes*, s. 362-372, 385-406; Heyd, *Histoire du commerce*, c.1, s. 529-530; A. (E.) Laiou (-Thomadakis), "The provisoning of Constantinople during the winter of 1306-1307", *Byzantion*, 37 (1967), s. 92-97; Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 184-189.

42 Özellikle bkz. Balard, *Romanie Génoise*; Thiriet, *Romanie Vénitienne*.

43 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 193; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 47, dipnot 45.

44 John VI Cantacuzenus, *Historiarum libri IV*, J. P. Migne, der., *Patrologiae cursus completus: series Graeca posterior*, c. 154, Paris, 1856 içinde, IV.12 (kol. 95-96). Ayrıca bkz. Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 192-193; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 48.

45 Balard, *Romanie Génoise*, s. 337-338; Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 190-192.

46 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 187-202, 205-210; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 74-84.

47 Balard, "Génes et la mer noire", s. 51-52.

48 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 205-208; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 87-88.

49 Ahrweiler, "Course et piraterie", s. 20-22; Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 288-292; Balard, *Romanie Gènoise*, s. 587-598; Balard, "Bataille du Bosphore", s. 441; P. Charanis, "Piracy in the Agean during the reign of Michael VIII Palaeologus", *Annuaire de l'Institut de philologie et d'histoire orientales et slaves*, 10 (1950), s. 134-135; B. Krekic, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au moyen-âge*, Paris, 1961, s. 82.

50 Usamah ibn Munqidh, *Memoirs*, s. 110, 210.

51 Bkz. s. 58-59.

52 Benjamin of Tudela, *The itinerary of Benjamin of Tudela*, çev. M. W. Adler, Londra, 1907, s. 3; M. Scovazzi, "Il viaggio in Italia del monaco islandese Nikolàs", *Nuova rivista storica*, 51 (1967), s. 360.

53 Purpura, "Un relitto di età Normanna a Marsala".

54 L. Blancard, der., *Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen-âge*, Marsilya, 1884-1885, c. 1, s. 18-19; S. D. Goitein, der., *Letters of medieval Jewish traders*, Princeton, 1973, s. 56-62.

55 Filangieri, *Registri*, c. 14, der. J. Mazzoleni, Napoli, 1961, s. 81.

56 E. Ashtor, "The Jews in the Mediterranean trade in the fifteenth century", J. Schneider, der., *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. I: Mittelmeer und Kontinent. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, Nürnberg, 1978, s. 441-442; Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 49, 51, 58; Delgado, "Mediterráneo Nazari", Tablo 1; Ch.-E. Dufourcq, "Les relations de la Péninsule Ibérique et de l'Afrique du Nord au XIV^{e} siècle", *A.E.M.*, 7 (1970-1971), s. 58-59; Ch.-E. Dufourcq, "Chrétiens et musulmans durant les dernières siècles du moyen-âge", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 222; Dufourcq, *Vie quotidienne dans les ports*, s. 130; Guiral, "Course et piraterie à Valence", s. 760; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 263.

57 Heers, *Gênes*, s. 399.

58 Ahrweiler, "Ports byzantins", s. 276; Ahrweiler, "Liaisons maritimes", s. 254, 260.

59 H. (Antoniadis-) Bibicou, "Problèmes de la marine byzantine", *Annales: E.S.C.*, 13 (1958), s. 333.

60 Christides, *Conquest of Crete*, s. 57; Christides, "Naval guides", s. 91.

61 A. Guillou, "Production and profits in the Byzantine province of Italy (tenth to eleventh centuries): an expanding society", *D.O.P.*, 28 (1974): 89-109.

62 Ahrweiler, "Liaisons maritimes", s. 255.

63 Goitein, *Mediterranean society*, c. 1, s. 45, 328; S. D. Goitein, "Mediterranean trade preceding the Crusades: some facts and problemes", *Diogenes*, 59 (1967), s. 51.

64 Raymond d'Aguilers, *Historia Francorum qui ceperunt Iherusalem*, çev. J. H. ve L. L. Hill, Philadelphia, 1968, s. 88, 113.

65 Odo of Deuil, *De profectione Ludovici VII in Orientum*, çev. V. G. Berry, New York, 1947, s. 129-143.

66 Ibn al-Athir, *Kamel-altevarykh*, c. 1, s. 689.

67 Benjamin of Tudela, *Itinerary*, s. 2, 3.

68 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 193, 206; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 89.

69 Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 175-279; M. Sesan, "La flotte byzantine à l'époque des Comnènes et des Anges (1081-1204)", *Byzantinoslavica*, 21 (1960): 48-53.

70 Örneğin bkz. M. F. Hendy, "Byzantium, 1081-1204: an economic reappraisal", *Transactions of the Royal Historical Society*, 20 (1970): 31-52; J. Herrin, "The collapse of the Byzantine empire in the twelfth century: a study of medieval economy", *Birmingham Historical Journal*, 12 (1970): 188-203.

71 John Kinnamos, *Deeds of John and Manuel Comnenus*, çev. C. M. Brand, New York, 1976, III.2, s. 76.

72 Balard, *Romanie Génoise*, s. 337; Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 217-221. Ayrıca bkz. Melissenos, *Chronicle of the siege of Constantinople*, s. 106.

73 L. T. Belgrano, "Seconda serie di documenti riguardanti la colonia di Pera", *Atti della Società ligure di storia patria*, 13 (1884), s. 975.

74 Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 83.

75 *Age*, s. 83-85.

76 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 210; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 84.

77 E. Hoade, der., *Western pilgrims*, Kudüs, 1952, s. 56.

78 Bonnardot ve Longnon, *Saint voyage*, s. 95-99.

79 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 210.

80 Örneğin bkz. L. Halphen, "La conquête de la Méditerranée par les Européens au XI[e] et au XII[e] siècles", *Mélanges d'histoire offerts à Henri Pirenne*, Brüksel, 1926, c. 1, s. 175-180; H. C. Krueger, "Economic aspects of expanding Europe", M. Clagett, der., *Twelfth-century Europe and the foundations of modern society*, Madison, 1961 içinde, s. 59-76; R. S. Lopez, *The Commercial Revolution of the Middle Ages*, 950-1350, Englewood Cliffs, 1971, s. 97-102; Santamaria Arandez, "Reconquista", s. 50-55; L. White jr, "The Crusades and the technological thrust of the West", V. J. Parry ve M. E. Yapp, der., *War, technology and society in the Middle East*, Londra, 1975 içinde, s. 97-112.

81 Genel olarak korsanlık ve deniz akıncılığı için bkz. P. Adam, "Esquisse d'une typologie de la course et de la piraterie", *Course et piraterie*, c. 2 içinde, s. 917-955; Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 288-292; Ahrweiler, "Course et piraterie"; Balard, *Romanie Génoise*, s. 587-598; Braudel, *Mediterranean*, s. 865-891 ve çeşitli sayfalar; Burns, "Piracy"; Charanis, "Piracy in the Aegean"; Dufourcq, *L'Espagne catalane*, s. 82-84, 428-440, 496-498, 573-576 ve çeşitli sayfalar; M.-L. Favreau, "Die italienische Levante-Piraterie und die Sicherheit der Seewege nach Syrien im 12. und 13. Jahrhundert", *Vierteljahrschrift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, 65 (1978): 463-510; Ferrer i Mallol, "Corsaris castellans"; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, çeşitli sayfalar; Heers, *Gênes*, s. 300-307; M. Mollat, "Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII[e]-XV[e] siècles)", *A.E.M.*, 10 (1980): 743-749; Tenenti, "Venezia e la pirateria"; A. Tenenti, "I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento", *Rivista storica italiana*, 72 (1960): 234-287; M. Fontenay ve A. Tenenti, "Course et piraterie méditerranéenes de la fin du moyen-âge au début du XIXème siècle", *Course et piraterie*, c. 1 içinde, s. 78-136; Yarrison, *Force as an instrument of policy*, çeşitli sayfalar. Deniz akıncılığının örgütlenmesi için de bkz. L. Balletto, "Mercanti, corsari e pirati nei mari della Corsica (sec. XIII), *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, Cenova, 1978 içinde, s. 171-263; Unali, *Marinai*.

82 F. Miklosich ve J. Müller, der., *Acta et diplomata graeca medii aevi sacra et profana*, c. 3, Viyana, 1865, s. 48-49; Niketas Choniates, *O city of Byzantium, annals of Niketas Choniates*, çev. H. J. Magoulias, Detroit, 1984, s. 264-265; A. Sanguineti ve G. Bertolotto, "Nuova serie di documenti sulle relazioni di Genova coll'Impero bizantino", *Atti della Società ligure di storia patria*, 28 (1896-1898), s. 467-468.

83 Ahrweiler, "Course et piraterie", s. 16-17; Morgan, "Venetian claims commission", Tablo 1 (s. 427-432).

84 Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 376-378; C. Foss, *Ephesus after antiquity: a late antique, Byzantine, and Turkish city*, Cambridge, 1979, s. 150; Oikonomides, *Hommes d'affaires*, s. 86-87.

85 Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 200; Traselli, "Naufragi", s. 507.

86 Choniates, *O city of Byzantium*, s. 264-265.

87 Boccaccio, *Decameron*, II.4, s. 93-97; [Söz konusu öykünün Türkçe çevirisi için bkz. Decameron, *age*, c. 1, s. 122-127] Ayrıca bkz. Dufourcq, *Vie quotidienne dans les ports*, s. 125; Unali, *Marinai*, s. 17, 139.

88 Heers, *Gênes*, s. 300-302; Unali, *Marinai*, s. 19.

89 Balletto, "Mercanti, corsari i pirati", *passim*; Unali, *Marinai*, s. 16-21 ve çeşitli sayfalar.

90 Braudel, *Mediterranean*, s. 867, 869; H. Bresc, "Course et piraterie en Sicilie (1250-1450)", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 754-756; Charanis, "Piracy in the Aegean", s. 129-130; Heers, *Gênes*, s. 300-307; Mollat, "Essai d'orientation", s. 744; Unali, *Marinai*, s. 123.

91 Yarrison, *Force as an instrument of policy*, s. 114.

92 Unali, *Marinai*, s. 139-151.

93 J. H. Pryor, "Mediterranean commerce in the Middle Ages: a voyage under contract of commenda", *Viator*, 14 (1983), s. 147.

94 Goitein, *Mediterranean society*, c.I, s. 327-328; Pellat, "Kurşan: I", s. 503.

95 Burns, "Piracy", s. 165, 168; Dufourcq, "Chrétiens et musulmans", s. 209-211; Dofourcq, *Vie quotidienne dans les ports*, s. 124; Unali, *Marinai*, s. 143.

96 Aymard, "Chiourmes et galères", s. 60; Luttrell, "Galley oarsmen", s. 88; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 117-119.

97 Ahrweiler, "Course et piraterie", s. 16-17; C. M. Brand, *Byzantium confronts the West, 1180-1204*, Cambridge, Mass., 1968, s. 42-43, 208-221; G. W. Day, *Genoese involvement with Byzantium 1155-1204: a diplomatic and prosopographical study*, doktora tezi, Illinois Üniversitesi, 1978, s. 64-72; Favreau, "Italienische Levante-Piraterie"; J. Fotheringham, "Genoa and the Fourth Crusade", *English Historical Review*, 25 (1910), s. 27-32.

98 G. Pistarino, "Genova e l'Islam nel Mediterraneo occidentale (secoli XII-XIII)", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 114, 201.

99 Ahrweiler, "Course et piraterie", s. 12-13; Bresc, "Course et piraterie en Sicilie", s. 756; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 97-98; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 85-92.

100 Bkz. s. 106-107.

101 Roger of Hoveden, *Chronica*, s. 158.

102 Ashtor, *Levant trade, passim*; Earle, *Corsairs*, s. 144; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 91; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 128; Nicolaus de Marthono, *Liber peregrinationis*, s. 639.

103 Richard, "La Méditerranée", s. 296.

104 Heers, *Gênes*, s. 306, 387.

105 Earle, Corsairs, s. 58; Niccolò da Poggibonsi, *A voyage beyond the seas (1346-1350)*, der. ve çev. T. Bellorini ve E. Hoade, Kudüs, 1945, s. 129-130.

106 Bkz. s. 181, 189.

107 Hoade, *Western pilgrims*, s. 55

108 Bkz. s. 188.

109 Heers, *Gênes*, s. 303-307.

110 Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 59, 67, 70-73.

111 Carrére, *Barcelone*, s. 253; Earle, *Corsairs*, s. 58; Ferrer i Mallol, "Corsairs castellans", çeşitli sayfalar; Heers, *Gênes*, s. 304-305.

112 Braudel, *Mediterranean*, s. 880-881; Earle, *Corsairs*, s. 58; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 86.

113 Bkz. s. 164-166.

114 Ahrweiler, "Course et piraterie", s. 9-11.

115 Yarrison, *Force as an instrument of policy*, çeşitli sayfalar.

116 Krş. Gateau, "Voyage d'Ibn Jubayr", s. 290-292.

117 Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 46; L. de Mas Latrie, *Traitès de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au moyen-âge*, Paris, 1866, c. 2, s. 54, 64, 120, 124, 155 vd.

118 Braudel, *Mediterranean*, s. 867-868; Bresc, "Course et piraterie en Sicilie", s. 754; Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 53-54; Dufourcq, "Chrétiens et musulmans", s. 215; Heers, "Royaume de Grenade", s. 90, 100; Unali, *Marinai*, s. 143.

119 Ashtor, *Levant trade*, s. 223, 450; Braudel, *Mediterranean*, s. 868-869; de Mas Laitre, *Traitès de paix*, c. 2, s. 228-230; Piloti, *Traitè*, s. 229-230; Unali, *Marinai*, s. 142-143.

120 Dufourcq, "Relations", s. 50; Unali, *Marinai*, s. 122.

121 Laiou-Thomadakis, "Byzantine economy", s. 212.

122 Krekic, *Dubrovnik*, s. 85-86.

123 Ashtor, "L'ascendant technologique", s. 406-407; Ashtor, "Economic decline", s. 283.

124 Ashtor, *Levant trade*, s. 450.

125 Cahen, *Orient et Occident*, s. 38.

126 Charanis, "Piracy in the Aegean", s. 127-128.

127 Pistarino, "Genova e l'Islam", s. 204.

128 Dufourcq, *L'Espagne catalane*, s. 97, 145-146, 241-242, 444, 501-502.

129 Ashtor, "L'ascendant technologique", s. 406.

130 de Mas Latrie, *Traitès de paix*, c. 2, s. 52, 60-61, 117, 120, 125, 138-139, 254, 356.

131 Bkz. s. 144.

132 Ayalon, "Mamluks and naval warfare", s. 5-6.

133 Malowist, "Expansion Européene", s. 155; Santamaria Arandez, "Reconquista", s. 50-55.

134 Bkz. s. 59-60, 78-80.

Yedinci Bölüm/Türkler

1 A. G. C. Savvides, *Byzantium in the Near East: its relations with the Seljuk Sultanate of Rum in Asia Minor, the Armenians of Cilicia and the Mongols A.D. c. 1192-1237*, Selanik, 1981, s. 140-145.

2 C. Cahen, "The Turks in Iran and Anatolia before the Mongol invasion", Wolff ve Hazard, *The later Crusades* içinde, s. 682; C. Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, Londra, 1968, s. 124-125 [*Osmanlılardan Önce Anadolu*, çev. Erol Üyepazarcı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000]; M. Th. Houtsma, "Über eine Türkische Chronik zur Geschichte des Seljúqen Klein-Asiens", *Actes du Sixième Congrès international des Orientalistes tenu en 1883 à Leide*, Bölüm II, Leiden, 1884, s. 381-383; Savvides, *Byzantium in the Near East*, s. 87-88, 152-154.

3 R. M. Riefstahl, *Turkish architecture in Southwestern Anatolia*, Cambridge, Mass., 1931, s. 57-60 ve Levha 101, 106-109; S. Lloyd ve D. Storm Rice, *Alanya ('Ala'iyya)*, Londra, 1958, s. 16-18, Şekil 5 ve Levha 1, 2, 5.

4 C. H. Imber, "Kurşan: II. In Turkish waters", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 5, der. C. E. Bosworth vd., Leiden, 1980-1983, s. 505.

5 Krş. M. E. Martin, "The Venetian-Seljuk treaty of 1220", *English Historical Review*, 95 (1980): 321-330; Savvides, *Byzantium in the Near East*, s. 140.

6 Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, s. 125-132, 308-309; Cahen, *Orient et Occident*, s. 181; P. Lemerle, *L'émirat d'Aydin, Byzance, et l'Occident: recherches sur 'La geste d'Umur Pacha'*, Paris, 1957, s. 10-11; P. Wittek, *Das Fürstentum Mentesche: Studie zur Geschichte West-Kleinasien im 13.-15. Jh.*, İstanbul, 1934, s. 15-57; N. Roger, *En Asie Mineure: la Turquie du Ghazi*, Paris, 1930, ama ben ulaşamadım.

7 Imber, "Kurşan: II", s. 505.

8 Marino Sanudo, *Liber secretorum*, I.4.4, s. 29, I.5.2, s. 32.

9 Foss, *Ephesus*, s. 144-152; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 535-536; Imber, "Kurşan: II", s. 505-506; Lemerle, *L'émirat d'Aydin*, s. 50-64, 75, 84, 96, 127; Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 35-41; P. Wittek, *The rise of the Ottoman empire*, Londra, 1938, s. 35-36 [*Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğuşu*, çev. Fatmagül Berktay, İstanbul: Pencere Yayınları, 2. baskı, 2000].

10 Ibn Battuta, *The travels of Ibn Battuta, A.D. 1325-1354*, çev. H. A. R. Gibb (Hakluyt Soc. Works. Second series, 110, 117, 141), Cambridge, 1958-1971, c. 2, s. 445-446; Nicephorus Gregoras, *Byzantina historia*, der. L. Schopenus ve I. Bekker, Bonn, 1829-1855, c. 2, s. 597-598.

11 Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, s. 299, 304; *Encyclopaedia of Islam*, der. M. Th. Houtsma vd., Leiden, 1913-1931, bkz. *Teke-Oghlu* ve *Adalia*; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 534-535; Ibn Battuta, *Travels*, c. 2, s. 416-421; Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 15-57; Wittek, *Rise of the Ottoman empire*, s. 34-35.

12 Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, s. 309; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 536; Lemerle, *L'émirat d'Aydin*, bkz. *Qaresi, Saruhan, Yahşi*; Wittek, *Fürstentum, Mentesche*, s. 20-21.

13 Ahrweiler, "Course et piraterie", s. 9-10, 20-22; Ashtor, *Levant trade*, s. 391; Balard, *Romanie Génoise*, s. 587-598; Charanis, "Piracy in the Aegean"; Favreau, "Italienische Levante-Piraterie"; D. Jacoby, "Les gens de mer dans la marine de guerre vénitienne de la Mer Egée aux XIV^{e} et XV^{e} siècles., Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo* içinde, s. 171-172; Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 747-766; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 243-247.

14 Lemerle, *L'émirat d'Aydin*, s. 58-59, 84, 127.

15 Foss, *Ephesus*, s. 155; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 538, 545-546; A. Luttrell, "The Hospitallers at Rhodes, 1306-1421", Hazard, *The fourteenth and fifteenth centuries* içinde, s. 287; A. Luttrell, "Venice and the Knights Hospitallers of Rhodes in the fourteenth century", *Papers of the British School at Rome*, 26 (1958), s. 205; Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 721-723; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 244-247; Thiriet, "Itineraires", s. 598.

16 Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 757-758; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 244.

17 Balard, *Romanie Génoise*, s. 596.

18 Balard, *Romanie Génoise*, s. 597; Jacoby, "Gens de mer", s. 172-173, 189, 193, çeşitli sayfalar; Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 747, 766; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 247-251.

19 Balard, *Romanie Génoise*, s. 596.

20 Marino Sanudo, *Liber Secretorum*, II.4.26, s. 88-90.

21 Foss, *Ephesus*, s. 151-155; Lemerle, *L'émirat d'Aydin*, s. 229-235; Luttrell, "Venice and the Knights Hospitallers", s. 206; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 246; Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 71-72; E. A. Zachariadou, "Sept traités inédits entre Venise et les émirats d'Aydin et de Menteşe (1331-1407), *Studi Ottomani e pre-Ottomani*, Napoli, 1976 içinde, s. 229-240; E. A. Zachariadou, "Prix et marchés des céréales en Romanie (1343-1405)", *Nuova rivista storica*, 61 (1977), s. 294-297.

22 Bkz. s. 78-79.

23 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 47.

24 Foss, *Ephesus*, s. 145; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 538-539; G. Hill, *A history of Cyprus, Vols. 2 & 3: The Frankish period 1192-1571*, Cambridge, 1948, s. 298, 320-323; Lemerle, *L'émirat*

d'Aydin, s. 96-99, 187-189, 202 ve dipnot 2; Luttrell, "Hospitallers at Rhodes", s. 287-289, 293-297; Luttrell, "Venice and the Knights Hospitallers", s. 206 ve dipnot 115; A. Luttrell, "Gregory XI and the Turks: 1370-1378", *Orientalia Christiana periodica*, 46 (1980), s. 398; Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 55, 65.

25 Imber, "Kurşan: II", s. 505.

26 Lemerle, *L'émirat d'Aydin*, s. 247-253, çeşitli sayfalar; Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 46-47, 56-57, 74-75, çeşitli sayfalar.

27 Foss, *Ephesus*, s. 147, 153; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 545; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 335; C. Verlinden, "Venezia e il commercio degli schiavi provenienti dalle coste orientali del Mediterraneo", Pertusi, *Venezia e il Levante* içinde, s. 914-915.

28 Ibn Battuta, *Travels*, c. 2, s. 444.

29 Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 719-723; Thiriet, "Itineraires", s. 597-598.

30 Bkz. s. 113-114, 135-136.

31 Balard, *Romanie Génoise*, s. 170, 470-471; Balard, "Bataille du Bosphore", s. 444; Foss, *Ephesus*, s. 152-160; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 534-536; Lemerle, *L'émirat d'Aydin*, s. 230-235; Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 721-722; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 175, 207, 335-336, 356.

32 Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 547-549; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 127-128; H. İnalcık, "Bursa and the commerce of Levant", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 3 (1960): 131-147.

33 Ibn Battuta, *Travels*, c. 2, s. 417-418.

34 Balard, *Romanie Génoise*, s. 170, 174, 759-760; J. Day, *Les douanes de Gênes 1376-1377*, Paris, 1963, s. 271-273, 693, 737, 874, 928; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 542, 545; Krekic, *Dubrovnik*, no. 349, 371, 372, 374, 379, 397, 400, 405, 410, 417, 419; R. Morozzo della Rocca, der., *Lettere di mercanti a Pignol Zucchello (1336-1350)*, Venedik, 1957, s. 16, 23, 54, 73, 92, 93, 100; Piloti, *Traité*, s. 156; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 336; Thiriet, "Itineraires", s. 597.

35 Balard, *Romanie Génoise*, s. 779; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 336.

36 F. di Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, der. A. P. Evans, New York, 1970, s. 43, 55-58, 92, 104, 293, 369-370, 376; *Portolan des Gratiosus Benincasa*, Kretschmer, *Italienischen Portolane* içinde, s. 395-396, 413; *Portolan Rizo*, Kretschmer, *Italienischen Portolane* içinde, s. 521.

37 Balard, *Romanie Génoise*, s. 667; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 1, s. 546; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 307.

38 Balard, *Romanie Génoise*, s. 97-98, 174; L. T. Belgrano, *Documenti riguardanti la colonia genovese di Pera*, Cenova, 1888, no. 175 (s. 146-149), İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 134; D. Zakythinos, "L'attitude de Venise face au déclin et à la chute de Constantinople", H. G. Beck vd., der., *Venezia: centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV-XVI): aspetti e problemi*, Floransa, 1977, c. 1 içinde, s. 64.

39 Foss, *Ephesus*, s. 162; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 356; Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 82.

40 Heers, *Gênes*, s. 379-381; İnalcık, "Bursa", çeşitli sayfalar.

41 Heers, Gênes, s. 379-381, 399-403.

42 Balard, *Romanie Génoise*, s. 752-753, 773-774; İnalcık, "Bursa", s. 137; Krekic, *Dubrovnik*, s. 43-48, 54, 85, 94; Luttrell, "Venice and the Knights Hospitallers", s. 200; Piloti, *Traité*, s. 155-156; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 373, 426-427; Zakythinos, "L'attitude de Venise", s. 64-74.

43 Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 354, 373.

44 Krş. Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 719-723.

45 Haji Khalifeh, *Maritime wars*, s. 12.

46 Ashtor, *Levant trade*, s. 119, 215; De Clavijo, *Embassy*, s. 20; Foss, *Ephesus*, s. 166; Imber, "Kurşan: II", s. 506; H. İnalcık, "An outline of Ottoman-Venetian relations", Beck, *Venezia*, c. 1 içinde, s. 85; Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 722-723, 745-746, 751-754; Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 82-83.

47 Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 277; Imber, "Kurşan: II", s. 506; İnalcık, "Ottoman-Venetian relations", s. 85; İ. H. Uzunçarşılı, "Bahriyya, III: the Ottoman navy", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 1, der. B. Lewis vd, Leiden ve Londra, 1960, s. 947; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 39-40; Wittek, *Rise of the Ottoman empire*, s. 36.

48 Wittek, *Fürstentum Mentesche*, s. 83.

49 Nicolaus de Marthono, *Liber peregrinationis*, s. 639-653.

50 H. İnalcık, "The question of closing of the Black Sea under the Ottomans", *ΑΡΧΕΙΟΝ ΠΟΝΤΟΥ: Τομος τριακοστης πεμπτος*, Birmingham Üniversitesi Bizans Araştırmaları Merkezi, Bizans Araştırmaları 12. Bahar Sempozyumu: "The Byzantine Black Sea", 18-20 Mart 1978, Atina, 1978 içinde, s. 81; H. İnalcık, "Gelibolu", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 2, der. B. Lewis vd, Leiden ve Londra, 1965 içinde, s. 983-987; A. Luttrell, "The Crusade in the fourteenth century", J. R. Hale vd, der., *Europe in the late Middle Ages*, Londra, 1965 içinde, s. 149-150; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 40.

51 De Clavijo, *Embassy*, s. 27; Foss, *Ephesus*, s. 163.

52 Luttrell, "Hospitallers at Rhodes", s. 312.

53 İnalcık, "Gelibolu", s. 984.

54 Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 40; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 277; İnalcık, "Ottoman-Venetian relations", s. 85; İnalcık, "Closing of the Black Sea", s. 81; H. J. Kissling, "Venedig und der islamische Orient bis 1500", Pertusi, *Venezia e il Levante*, c. 1, Bölüm 1, s. 369, 371; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 368; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 44; Zakythinos, "L'attitude de Venise", s. 71.

55 Gilbert de Lannoy, *Oevres*, s. 160-161.

56 İnalcık, "Closing of the Black Sea", s. 81.

57 Krekic, *Dubrovnik*, s. 47.

58 İnalcık, "Gelibolu", s. 984; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 21; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 377-378; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 56.

59 M. Cazacu ve P. S. Nasturel, "Une démonstration navale des Turcs devant Constantinople et la bataille de Kilia (1488)", *Journal des savants* (1978): 197-210.

60 Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 395; Krş. Kissling, "Venedig", s. 369-370.

61 İnalcık, "Gelibolu", s. 984-985; İnalcık, "Ottoman-Venetian relations", s. 85.

62 Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 41, 52-53, 63; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 268; İnalcık, "Closing of the Black Sea", s. 81; İnalcık, "Gelibolu", s. 984; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 364-365, 368; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 44, 45, 48.

63 Thiriet, "Venise et l'occupation de Ténèdos", çeşitli sayfalar.

64 Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 424, 433-434; Thiriet, "Itıneraires", s. 588.

65 A. Tenenti, "The sense of space and time in the Venetian world of the fifteenth and sixteenth cenuries", J. R. Hale, der., *Renaissance Venice*, Londra, 1973 içinde, s. 24. Krş. Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 116, dipnot 79.

66 Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 69.

67 Kissling, "Venedig", s. 377-378; W. H. McNeill, *Venice: the hinge of Europe 1081-1797*, Chicago, 1974, s. 87-88 ve dipnot 101; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 435.

68 F. C. Lane, "Naval actions and fleet organization, 1499-1502", Hale, *Renaissance Venice* içinde, s. 146-173.

69 Krş. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 42-56, 123-134, 221-252.

70 Braudel, *Mediterranean*, s. 906. Ayrıca bkz. A. C. Hess, *The forgotten frontier: a history of the sixteenth-century Ibero-African frontier*, Chicago, 1978, s. 90; McNeill, *Venice*, s. 136; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 150.

71 Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 320-322; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 371-372, 384-386.

72 Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 61; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 272, 280, 323-324; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 361-363, 369-371, 378, 389, 393-395.

73 Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 323; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 134; McNeill, *Venice*, s. 74-75.

74 Braudel, *Mediterranean*, s. 846. Braudel sadece 1540 sonrasına değinmektedir. Değindiği noktayı, amacım doğrultusunda geriye doğru götürmede bir sakınca görmedim.

75 P. Coles, *The Ottoman impact on Europe*, Londra, 1968, s. 133-135.

76 İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 26, 29. Krş. Kritovoulos, *History of Mehmed the Conqueror*, çev. C. T. Riggs, Westport, 1970, s. 141-142, 185-186.

77 Melissenos, *Chronicle of the siege of Constantinople*, s. 101; Pertusi, *Testi inediti*, s. 4-5, 35, 39, 67, 96, 98, 105; S. Runciman, *The fall of Constantinople 1453*, Cambridge, 1969, s. 75-76 [*Konstantinopolis Düştü*, çev. Derin Türkömer, İstanbul: Doğan Kitap, 1999]; R. Schwoebel, *The shadow of the crescent: the Renaissance image of the Turk (1453-1517)*, Nieuwkoop, 1967, s. 4. Özellikle Âşıkpaşazade'nin *Tevarih-i al-i Osman*'da verdiği 70 gemi şekline bakınız, Pertusi, *Testi inediti* içinde, s. 241.

78 Andrews, *Turkish threat to Venice*, çeşitli sayfalar, özellikle s. 56-62, 180, 191-238; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 69.

79 Pertusi, *Testi inediti*, s. 99.

80 Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 64, dipnot 118, s. 78, 89, 243, 256, 280, 442-445.

81 Schwoebel, *Shadow of the crescent*, s. 74-76.

82 Haji Khalifeh, *Maritime wars*, s. 15.

83 Schwoebel, *Shadow of the crescent*, s. 121-122.

84 V. M. Godinho, "Venise: les dimensions d'une présence face à un monde tellement changé –XV^{e}-XVI^{e} siècles, Beck, *Venezia* içinde, c. 1, s. 32.

85 Godinho, "Venise", s. 32; Lane, "Naval actions", s. 149, 164.

86 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 47, 238-239.

87 Krş. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 98. Guilmartin, bu olgunun Osmanlı kadırgalarıyla İspanyol ve Venedik kadırgaları arasındaki tasarım farklılıklarının bir bölümünü açıkladığına da değinir.

88 Haji Khalifeh, *Maritime wars*, s. 15-16; Hess, "Ottoman seaborne empire", s. 1893-1894; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 324-326; Lane, "Naval actions", s. 147; Lane, *Venice*, s. 358-359; Tenenti, "Space and time", s. 24.

89 Haji Khalifeh, *Maritime wars*, s. 19-22; Lane, "Naval actions", s. 149, 162-164.

90 Haji Khalifeh, *Maritime wars*, s. 61-64; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 46-54. Krş. Pryor, "Roger of Lauria", s. 185, 205-207.

91 Tenenti, "Space and time", s. 24.

92 Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 333; Schwoebel, *Shadow of the crescent*, s. 181-182.

93 Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 222-223, 255-260.

94 Osmanlı İmparatorluğu'nun denizde genişlemesinin etkilerine ilişkin olarak Tenenti'nin yorumları için bkz. "Space and time", s. 24-29. Ayrıca bkz. C. M. Kortepeter, "Ottoman imperial policy and the economy of the Black Sea region in the sixteenth century", *Journal of the American Oriental Society*, 86 (1966), s. 96. Ayrıca bkz. s. 184-185.

95 Lane, *Venice*, s. 264-268; McNeill, *Venice*, s. 136, 139-140.

96 Braudel, *Mediterranean*, s. 865-891; Burns, "Piracy", çeşitli sayfalar; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 95; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 264 ve deniz akıncılığı (*guerre de course*) olarak çeşitli sayfalar; Hess, *Forgotten frontier*, s. 17; Tenenti "I corsari", s. 261-262, 285-286; Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 150.

97 Earle, *Corsairs*, s. 13.

98 Tenenti, "I corsari", çeşitli sayfalar; Tenenti, "Venezia e la pirateria", çeşitli sayfalar; A. Tenenti, *Naufrages, corsairs et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, 1959; A. Tenenti, *Piracy and the decline of Venice 1580-1615*, Berkeley, 1967.

99 *Course et piraterie.*

100 Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 102.

101 Bresc, "Course et piraterie en Sicile", özellikle Harita 1 (s. 754); Braudel, *Mediterranean*, s. 875; Earle, *Corsairs*, s. 142-144; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 128.

102 Earle, *Corsairs*, s. 134-136.

103 Rossi, "Hospitallers at Rhodes", s. 321; Tenenti, "I corsari", s. 236-237.

104 Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 149.

105 Earle, *Corsairs*, s. 144-145, 188-189.

106 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 96-97.

107 Bresc, "Course et piraterie en Sicile", s. 756 ve Harita 1 (s. 754).

108 Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 151-152.

109 Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 83; Pertusi, *Testi inediti*, s. 98; H. A. von Burski, *Kemal Re'is: Ein Beitrag zur Geschichte der Türkischen Flotte*, Bonn, 1928; Tenenti, "I corsari", s. 236-238, 260; Tenenti, "Venezia e la pirateria", s. 746.

110 Hess, "Ottoman seaborne enpire", s. 1891; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 93-94; Kritovoulos, *History of Mehmed the Conqueror*, s. 37; Lane, *Venice*, s. 356.

111 Hess, "Ottoman seaborne empire", s. 1905-1906; Rossi, "Hospitallers at Rhodes", s. 329-331.

112 Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 46; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 61, 73.

113 Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 57-58, 75, 122, 130, 261.

114 Ashtor, *Levant trade*, s. 445, 447, 449, 454. Krş. Casola, *Pilgrimage*, s. 204, 210, 212-213, 217.

115 Braudel, *Mediterranean*, s. 867-868; Schwoebel, *Shadow of the crescent*, s. 186-187; Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 151.

116 Braudel, *Mediterranean*, s. 130; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 81, 85-86, 93-94; Hyde, "Navigation", s. 530; Kissling, "Venedig", s. 378; Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 9, 124, 160, 163; Tenenti, "I corsari", s. 251-259, 281-282.

117 Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 82-83.

118 Andrews, *Turkish threat to Venice*, s. 281-319; Lane, "Naval actions", s. 165. Ayrıca bkz. Fasano-Guarini, "Comment naviguent les galéres", s. 293-294.

119 Tenenti, *Naufrages*, Levha II.

120 Tenenti, "I corsari", çeşitli sayfalar.

121 Imber, "Navy of Süleyman the Magnificent", s. 223.

122 Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 211, 266.

123 Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 43-44; Ayrıca bkz. Ashtor, "L'artigleria veneziana".

124 Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 41, 46, 129-130, 148-149; Tenenti, "I corsari", s. 258-259, 276.

125 Braudel, *Mediterranean*, s. 130; Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 9, 124, 160.

126 Heers, *Gênes*, s. 473.

127 Tadic, "Côte occidentale des Balkans", s. 105.

128 Tenenti, "Space and time", s. 25; Tenenti, "I corsari", s. 286.

129 Coles, *Ottoman impact*, s. 138; Hess, *Forgotten frontier*, s. 125-126; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 442; U. Tucci, "The psychology of the Venetian merchant in the sixteenth century", Hale, *Renaissance Venice* içinde, s. 352.

130 Ashtor, *Levant trade*, s. 445-447, 475-476; Lane, *Venice*, s. 350; Tenenti, *Cristoforo da Canal*, s. 163-164; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 442.

131 Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 442.

132 Tucci, "Psychology of the Venetian merchant", s. 352.

133 F. C. Lane, "Venetian shipping during the Commercial Revolution", ve "The Mediterranean spice trade: further evidence of its revival in the sixteenth century", her ikisinin de yeniden basımı B. Pullan, der., *Crisis and change in the Venetian economy in the sixteenth and seventeenth centuries*, Londra, 1968 içinde, s. 22-46, 47-58.

134 Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 352, 546; İnalcık, "Ottoman-Venetian relations", s. 89; McNeill, *Venice*, s. 135; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 391, 426-427, 433-434, 437-439.

135 Ashtor, *Levant trade*, s. 446; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 309-316; İnalcık, "Ottoman-Venetian relations", s. 86-88; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 134-135; Runciman, *Fall of Constantinople*, s. 162-163; Thiriet, *Romanie Vénitienne*, s. 383; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 81.

136 Ashtor, *Levant trade*, s. 495, 505-506; Coles, *Ottoman impact*, s. 111, 139-145; Heyd, *Histoire du commerce*, c. 2, s. 336-337, 340-350; İnalcık, "Ottoman-Venetian relations", s. 87; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 135-136; Krekic, *Dubrovnik*, s. 258; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 121.

137 A. Attman, *The bullion flow between Europe and the East 1000-1750*, Göteborg, 1981, s. 20; Braudel, *Mediterranean*, s. 727-728; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 121-139; Lane, *Venice*, s. 298-300; McNeill, *Venice*, s. 85; Stoianovich, "The conquering Balkan orthodox merchant", *Journal of Economic History*, 20 (1960): 234-313; Vaughan, *Europe and the Turk*, s. 94.

138 Coles, *Ottoman impact*, s. 111; Kortepeter, "Ottoman imperial policy", s. 100-101; Stoianovich, "Balkan orthodox merchant", s. 235. Ayrıca bkz. H. İnalcık, "The Ottoman economic mind and aspects of the Ottoman economy", Cook, *Studies* içinde, s. 207-218.

139 Ashtor, "Jews in Mediterranean trade", s. 449-450.

140 Braudel, *Mediterranean*, s. 392; İnalcık, "Closing of the Black Sea", s. 76-77, 107-110; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 128-129; Kortepeter, "Ottoman imperial policy", s. 88-93; Lane, *Venice*, s. 348-349; McNeill, *Venice*, s. 126-127; Stoianovich, "Balkan orthodox merchant", s. 240; Thiriet, "Itineraires", s. 588.

141 İnalcık, "Closing of the Black Sea", s. 91-95; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 129.

142 Lane, *Venice*, s. 349; McNeill, *Venice*, s. 126.

143 İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 127-128; İnalcık, "Ottoman economic mind", s. 209-210; İnalcık, "Bursa", s. 143-145; H. İnalcık, "Capital formation in the Ottoman empire", *Journal of Economic History*, 29 (1969), s. 110, 120.

144 İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 127

145 P. Earle, "The commercial development of Ancona, 1479-1551", *Economic History Review*, 2nd series, 22 (1969), s. 35-43; İnalcık, "Capital formation", s. 113 ve dipnot 44; İnalcık, *Ottoman Empire*, s. 135; Stoianovich, "Balkan orthodox merchant", s. 237-238.

146 Braudel, *Mediterranean*, s. 288, 336; Lane, *Venice*, s. 301.

147 Braudel, *Mediterranean*, s. 446.

Sekizinci Bölüm/Sonsöz: Berberi Korsanlar

1 Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 82. Ayrıca bkz. Bresc, "Course et piraterie en Sicile", s. 753; Dufourcq, "Relations", s. 46-47; H. W. Hazard, "Moslem North Africa, 1049-1394", Hazard, *The fourteenth and fifteenth centuries* içinde, s. 480; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 26.

2 Hazard, "Moslem North Africa", s. 481-483; B. Z. Kedar, *Merchants in crisis: Genoese and Venetian men of affairs and the fourteenth-century depression*, New Haven, 1976, s. 30; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 128-129; G. Marçais, "Les villes de la côte algérienne et la piraterie au moyen-âge", *Annales de l'Insitut d'études orientales*, 13 (1955), s. 135-136; Ayrıca bkz. Dufourcq, *Vie quotidienne dans les ports*, s. 131-132; Ferrer i Mallol, "Corsaris castellans", s. 284.

3 Coles, *Ottoman impact*, s. 127-128; Earle, *Corsairs*, s. 35; Hess, *Forgotten frontier*, s. 61; Unali, *Marinai*, s. 112, 127.

4 Hess, *Forgotten frontier*, s. 60.

5 Krş. S. Bono, *I corsari barbareschi*, Torino, 1964; Earle, *Corsairs*; Fisher, *Barbary legend*; Hess, *Forgotten frontier*; J. B. E. Jurien de la Gravière, *Les corsairs barbaresques et la marine de Soliman la Grand*, Paris, 1887; Jurien de la Gravière, *Doria et Barbarousse*, Paris, 1886; Lane-Poole, *Barbary corsairs*; S. Soucek, "The rise of Barbarossas in North Africa", *Archivum Ottomanicum*, 3 (1971): 238-250.

6 Braudel, *Mediterranean*, s. 117, 851, 973; Earle, *Corsairs*, s. 56, 58; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 86; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 95, 112, 192.

7 Braudel, *Mediterranean*, s. 117, 851, 853, 881-882, 992, 994; Earle, *Corsairs*, s. 56; Fisher, *Barbary legend*, s. 46, 73; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 86; Guilmartin, *Gunpowder and galleys*, s. 123; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 86, 126-127, 202.

8 Braudel, *Mediterranean*, s. 153-154, 881, 928; Fisher, *Barbary legend*, s. 45-46; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 35-36, 82, 134, 202.

9 Braudel, *Mediterranean*, s. 122, 872, 881-883.

10 Earle, *Corsairs*, s. 58; Fisher, *Barbary legend*, s. 52-53; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 86.

11 Colom, "Navegaciones mediterraneas", s. 59, 67, 70-73.

12 Braudel, *Mediterranean*, s. 789, 839, 880-883, 926-929; Earle, *Corsairs*, s. 56, 58; Fisher, *Barbary legend*, s. 53, 57-58, 82, 84; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 86; Hess, *Forgotten frontier*, s. 37, 68; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 186, 202.

13 Earle, *Corsairs*, s. 56; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 186, 223.

14 Braudel, *Mediterranean*, s. 994; Earle, *Corsairs*, s. 55; Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 86; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 10-11, 109-110, 224; Trasselli, "Naufragi", s. 505.

15 Coles, *Ottoman impact*, s. 96, 105.

16 Braudel, *Mediterranean*, s. 944-945.

17 Fontenay ve Tenenti, "Course et piraterie", s. 82; Tenenti, "Space and time", s. 29.

18 Braudel, *Mediterranean*, s. 880-886.

19 Braudel, *Mediterranean*, s. 885; Earle, *Corsairs*, s. 30, 49-52; Lane-Poole, *Barbary corsairs*, s. 226-234.

Dokuzuncu Bölüm/Sonuç

1. Krş. Braudel, *Mediterranean*, s. 355; Udovitch, "Time, the sea and society", s. 503.
2. Krş. G. R. Elton, "Historians against history", *The Cambridge Review* (18 Kasım 1983): 203-205.

KAYNAKÇA

BİRİNCİL KAYNAKLAR

ELYAZMALARI

Archivio di Stato di Genova, Antico Commune. Galearum introytus et Exitus. No. 690.

Archivio di Stato di Venezia, Senato Misti. Regostro 36.

Biblioteca Nazionale Firenze, Magliabecchiana, Elyazması, Classe 19, palco 7, *Fabbrica di galere.*

Bibliothéque National Paris, Elyazması, Grec 510.

Bibliothéque National Paris, Elyazması, Suppl. Lat. 773.

Museo Naval, Madrid. *Coleccion Navarrete*, c. XII, dto. 83.

BASILI KAYNAKLAR

Abu Shama, *Le livre des deux jardins. Historie des deux régnes, celui de Noured-Din et celuli de Salah ed-Din, R.H.C. Or.*, c. 4-5. Paris, 1898, 1906.

Al-Maqrizi, *Histoire d'Egypte de Makrizi*, çev. E. Blochet, *Revue de l'Orient latin,* 8 (1900-1), s. 165- 212, 501-53; 9 (1902), s. 6-163, 465-530; 10 (1903-4), s. 248-371; 11 (1905-8), s. 192-239 .

Al-Muqqadasi, *Descriptio imperii Moslemici*, der. M. J. De Goeje, 2. baskı, Leiden, 1906.

Ambroise, *L'Estoire de la guerre sainte*, der. G. Paris. Paris, 1897.

Ashburner, W., der. *NOMOΣ ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ: The Rhodian sea-law*, Oxford, 1909.

Basil of Caesarea, St. *Homélies sur l'hexaéméron*, der. ve çev. S. Giet. Paris, 1949.

Beha ed-Din, "Anecdotes et beaux traits de la vie du sultan Youssof (Salah ed-Din)", *R.H.C. Or.*, c. 3. Paris, 1884.

Beha ed-Din, *The life of Saladin*, çev. C. W. Wilson, Londra, 1897.

Belgrano, L. T., *Documenti riguardanti la colonia genovese di Pera*, Cenova, 1888.

Belgrano, L. T., "Seconda serie di documenti riguardanti la colonia di Pera", *Atti della Società ligure di storia patria*, 13 (1884), s. 932-1003.

Bellorini, T. - E. Hoade, der. ve çev. *Visit to the holy places of Egypt, Sinai, Palestine and Syria in 1384, Frescobaldi, Gucci and Sigoli*, Kudüs, 1948.

Benjamin of Tudela, *The itinerary of Benjamin of Tudela*, çev. M. W. Adler, Londra, 1907.

Bernard the Wise. "The voyage of Bernard the Wise: A.D. 867", der. ve çev., T. Wright, *Early travels in Palestine*, Londra, 1848. s. 23-31.

Blancard, L., der. *Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen-âge*, Marsilya, 1884-5.

Boccaccio, *Decameron*, der. V. Branca. Floransa, 1976.

Bornardot, F. - A. Longnon, der. *Le saint voyage de jherusalem du seigneur d'Anglure*, Paris, 1878.

Brunschwig, R., der., *Deux récits de voyages en Afrique du Nord au XV^e siécle: 'Abdalbasit b. Halil et Adorne*, Paris, 1936.

Caffaro. *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuari dal MXCIX al MCCXCIII*, der. L. T. Belgrano, c. 1. Cenova, 1890.

Caffaro, "De liberatione civitatum Orientis liber", der. L.T. Belgrano, *Annali genovesi di Caffaro*, c. 1, s. 95-124.

Cantacuzenus, *John VI. Historiarum libri IV*, J. P. Migne. der., *Patrologiae cursus completus: series Graeca posterior*, c. 154. Paris, 1866.

Casola, Pietro, *Canon Pietro Casola's pilgrimage to Jerusalem in the year 1494*, çev. M. Newett. Manchester, 1907.

Choniates, Michael, *Μιχ Ακομινάτου Σωζόμενα* ed. S. Lampros. Atina, 1879-80.

Choniates, Niketas, *O city of Byzantium, annals of Niketas Choniates*, çev. H. J. Magoulias. Detroit, 1984.

Clavijo, Ruy Gonzalez de, *Narrative of the embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the court of Timour, at Samarcand, A.D. 1403-6*, çev. C.R. Markham (Hakluyt Soc. Works. First series, 26). Londra, 1859.

Codex Iustinianus. In Corpus iuris civilis, der. T. Mommsen, P. Krueger, R. Schoell - W. Kroll, c. II. 15. baskı, 1877; yeni basımı. Dublin/Zürih, 1970.

Comnena, Anna, *The Alexiad*, çev. E. R. A. Sewter. Harmondsworth, 1969.

Dain, A, *Naumachica partim ad hunc inedita*, Paris, 1943.

Day, J, *Les douanes de Gênes 1376-1377*, Paris, 1963.

Delaville le Roulx, J., der. *Cartulaire général de l'ordre des Hospitaliers de St. Jean de Jérusalem (1100-1310)*, Paris, 1894-1906.

Fabri, Felix, *The book of the wanderings of brother Felix Fabri*, çev. A. Stewart, *P.P.T.S.L.*, c. 7-10, Londra, 1896-7.

Filangieri, R., der. *I registti della cancelleria angioina*, 33 c.. Napoli, 1950-81.

Fulcher of Chartres, Historia Hierosolymitana (1095-1127), der. H. Hagenmeyer. Heidelberg, 1913.
A history of the expedition to Jerusalem, 1095-1127, çev. F. Ri. Ryan, New York, 1973.

Gilbert de Lannoy, *Oeuvres de Ghillebert de Lannoy: voyageur, diplomate et moraliste*, der. c. Potvin, Louvain, 1878.

Goitein, S. D., der. *Letters of medieval Jewish traders*, Princeton, 1973.

Gregoras, Nicephorus, *Byzantina historis*, der. L. Schopenus - I. Bekker, Bonn, 1829-55.

Hesiod, *Works and days, Hesiod, the Homeric hymns and Homerica*, der. ve çev. H. G. Evelyn-White. Londra, 1959.

Hoade, E., der. *Western pilgrims*, Kudüs, 1952.

Ibn al-Athir, *Extrait de la chronique intitulée Kamel-altevarkyh par Ibn- Alatyr, R.H.C. Or.*, c. 1-2. Paris, 1872-7.

Ibn Battuta, *The travels of Ibn Battuta, A.D. 1325-1354*, çev.H.A.R. *Gibb* (Hakluyt Soc. Works. Second series, 110, 117, 141). Cambridge, 1958-71.

Ibn Hugal, *Configuration de la terre (Kitab surat al-ard)*, çev. J.H. Kramer - G. Wiet, Paris, 1964.

Ibn Jubayr, *The travels of Ibn Jubayr*, çev. R. J. C. Broadhurst, Londra, 1952.

Ibn Khaldun, *The Muqaddimah: an introduction to history*, çev. F. Rosethal, Princenton, 1958.

Imad ad-Din, *Al-Fath al-Qussi fi'l-Fath al-Qudsi*, der. C. Landberg, Leiden, 1888.

Imber, C. H. "The costs of naval warfare: the accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi campaing in 1539", *Archivum Ottomanicum*, 4 (1972), s. 203-216.

Itinerarium peregrinorum et gesta regis Ricardi, der. W. Stubbs (Rerum Britannicarum medii aevi scriptores, 38), Londra, 1864.

Jacques de Vitry, *Lettres de Jacques de Vitry (1160/1170-1240) évêque de Saint-Jean d'Acre*, der. R. B. C. Huygens. Leiden, 1960.

Joinville, *The life of St. Louis by John of Joinville*, çev. R. Hogue, Londra, 1955.

Khalifeh, Haji, *The history of the maritime wars of the Turks*, çev. J. Mitchell, Londra, 1831.

Kinnamos, John, *Deeds of John and Manuel Comnenus*, çev. C.M. Brand, New York, 1976.

Krekic, B, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au moyen-âge*, Paris, 1961.

Kreschmer, K., *Die italienischen Portolane des Mittelalters*, Berlin, 1909.

Kritovoulos, *History of Mehmed the Conqueror*, çev. C. T. Riggs, Westport, 1970.

L'estoire de Eracles Emperiue et la conqueste de la terre d'Outremer, R. H.C. Occ., c. 2, Paris, 1859.

Louis de Rochechouart, "Journal de voyage de Louis de Rochechouart évêque de Saintes", der. C. Couderc, *Revue de l'Orient latin*, 1 (1893), s. 168-274.

Ludolph von Suchem, *Description of the Holy Land of the way thither, written in the year 1350*, çev. A. Stewart, *P.P.T.S.L.*, c. 12, Bölüm 3, Londra, 1897.

Mas Latrie, L. De, *Traités de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au moyen-âge*, Paris, 1866.

Mas Latrie, L. de, der. *Chronique d'Ernoul et de Bernard le Trésorier*, Paris, 1871.

Melissonos, Makarios, *The chronicle of the siege of Constantinople, April 2 to May 29, 1453*, George Sphrantzes, *The fall of the Byzantine empire: a chronicle by George Sphrantzes, 1401-1477*, içinde, çev. M. Philippides, Amherst, 1980.

Miklosich, F. - J. Müller, der. *Acta et diplomata graeca medii aevi sacra et profana*, c. 3, Viyana, 1865.

Morozzo della Rocca, R., der. *Lettere di mercanti a Pignol Zucchello (1336-1350)*, Venedik, 1957.

Motzo, B. R., der. *Il compasso di Navegare: opera italiana del metà di secolo XIII*, Cagliari, 1947.

Muntaner, Ramon, *The chronicle of Muntaner* (Hakluyt Soc. Works. Second series, 47 ve 50), Londra, 1920-1.

Niccolò da Poggibonsi, *A voyage beyond the seas (1346-1350)*, der. ve çev. T. Bellorini - E. Hoade, Kudüs, 1945.

Nicolaus de Marthono, "Nicolai de Marthono, notarii, liber peregrinationis ad loca Sancta", der. L. Legrand, *Revue de l'Orient latin*, 3 (1895), s. 566-669.

Odo of Deuil, *De profectione Ludovici VII in Orientem*, çev. V. G. Berry, New York, 1947.

Pegolotti, F. di Balducci, *La pratica della mercatura*, der. A. P. Evans, New York, 1970.

Pertusi, A., *Testi inediti e poco noti sulla caduta di Constantinopoli*, der. A. Carile, Bologna, 1983.

Philip de Novare, *The wars of Frederick II against the Ibelins in Syria and Cyprus*, çev. J. L. La Monte, New York, 1936.

Piloti, Emmanuel, *Traité d'Emmanuel piloti sur le passage en Terre Sainte (1420)*, der. P. H. Dopp, Louvain, 1958.

Pisa, *Constitutum usus*, der. F. Bonaini, *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, Floransa, 1854-70.

Procopius, *History of the wars: Book III. The Vandalic war*, çev. H. B. Dewing, *Procopius*, c. 2, Londra, 1953.

Raymond d'Aguilers, *Historia Francorum qui ceperunt Iherusalem*, çev. J.H.-L.L. Hill, Philadelphia, 1968.

Roger of Hoveden, *Chronica*, der. W. Stubbs (Rerum Britannicarum medii aevi scriptores, 51), Londra, 1868-71.

Saewulf, *An account of the pilgrimage of Saewulf to Jerusalem and the Holy Land in the years 1102 and 1103 from our Lord's incarnation*, çev. The Bishop of Clifton, *P.P.T.S.L.*, c. 4, Londra, 1896, s. 1-55.

Sanguineti, A. - G. Bertolotto, "Nuova serie di documenti sulle relazioni di Genova coll' Impero bizantino", *Atti della Società ligure di storia patria*, 28 (1896-8), s. 337-573.

Sanudo Torsello, Marino, *Liber secretorum fidelium crucis super Terrae Sanctae recuperatione et conservatione*, Hanover, 1611.

Sarrasin, Jean, "The letter of John Sarrasin", der. A. E. Foulet (1924), çev. R. Hague, Joinville, *Life of St. Louis*, içinde s. 241-246.

Schefer, C., der. *Le voyage de la sainte cyté de Hierusalem*, Paris, 1882.

Scovazzi, M., "Il viaggio in Italia del monaco islandese Nikolàs", *Nuova rivista storica*, 51 (1967), s. 358-362.

Theoderich, *Description of the holy places*, çev. A. Stewart, *P.P.T.S.L.*, c. 5. Londra, 1896, s. 1-86. *The Theodosian Code and Novels and the Sirmondian Constitutions*, çev. C. Pharr, New York, 1969.

Usamah ibn Munqidh, *Memoirs of an Arab-Syrian gentleman or an Arab knight in the Crusades*, çev. P. K. Hitti, Beyrut, 1964.

Varaldo, C., "Inventario ed armamento di una flotta di galee a Savona nel 1476", *Atti e memorie della Società savonese di storia patria*, 14 (1980), s. 85-96.

Vegetius, *Epitoma rei militaris*, der. C. Lang, Stuttgart, 1872.

William of Tyre, *Historia rerum in partibus transmarinis gestarum*, *R.H.C. Occ.*, c. 1, Paris, 1844. *A history of deeds done beyond the sea*, çev. E. A. Babcock - A. C. Krey, New York, 1941.

İkincil Kaynaklar

Yayınlanmamış Tezler

Andrews, A. D., "The Turkish threat to Venice 1453-1463", doktora tezi, Pennsylvania Üniversitesi, 1962.

Day, G. W., "Genoese incolvement with Byzantium 1155-1204: a diplomatic and prosopographical study", doktora tezi, Illinois Üniversitesi, 1978.

Djupedal, K., "The innovation and construction of the wooden sailing ship, 1150-1650", yüksek lisans tezi, Oregon Üniversitesi, 1978.

Foster, S. M., "Some aspects of maritime activity and the use of sea power in relation to the Crusading states, 1096-1169", doktora tezi, Oxford Üniversitesi, 1978.

Van Doorninck jr, F. H., "The seventh-century Byzantine ship at Yassi Ada: some contributions to the history of naval architecture", doktora tezi, Pennsylvania Üniversitesi, 1967.

Yarrison, J.L., "Force as an instrument of policy: European military incursions and trade in the Maghrib, 1000-1355", doktora tezi, Princeton Üniversitesi, 1982.

Monografiler ve Makaleler

Abulafia, D., *The two Italies: economic relations between the Norman Kingdom of Sicily and the northern communes*, Cambridge, 1977.

Adam, P., "A propos des origines de la voile latine", Mollat, *Méditerranée et Océan Indien*, s. 203-228. "Conclusions sur les dévelopments des techniques nautiques médiévales", *Revue*

d'histoire économique et sociale, 54 (1976), s. 560-567.

"Esquisse d'une typologie de la course et dela piraterie", *Course et piraterie*, c. 2, s. 917-955.

Ahmed, A., *A history of Islamic Sicily*, Edinburgh, 1975.

Ahrweiler, H., *Byzantine et la mer: la marine de guerre, la politique et les intitutions maritimes de Byzance au VIII^e-XV^e siécles*, Paris, 1966.

"Course et piraterie dans la Méditerranée orientale aux IVéme-Xvéme siécles (empire byzantin)", *Course et piraterie*, c. 1, s. 7-29.

"Les liaisons maritimes et continentales dans le mond byzantin", Ragosta, der., *Navigazioni mediterranee*, s. 247-263.

"Les ports byzantins (VII^e-IX^e siecles)", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 1, s. 259-283.

Airaldi, G., "Groping in the dark: the emergence of Genoa in the early Middle Ages", *Miscellanea di studi storici, II*, Cenova, 1983, s. 7-17.

Ali, A., "The Arabs as seafarers", *Islamic culture*, 54 (1980), s. 211-222.

Anderson, R. C., *Oared fighting ships: from classical times to the coming of steam*, Kings Langley, 1976.

Antoniadis-Bibicou, H., *Etudes d'histoire maritime de Byzance: à propos du 'Théme des Caravisiens'*, Paris, 1966.

"Sources byzantines pour servir à l'histoire maritime", Mollat, *Sources del'histoire maritime*, s. 121-136.

(Antoniadis-) Bibicou. "Problémes de la marine byzantine", *Annales: E.S.C.*, 13 (1958), s. 327-338.

Ashtor, E. "L'artigleria veneziana e il commercio di Levante", *Armi e cultura nel Besciano 1420- 1870*, Brescia, 1981, s. 141-54.

L'ascendant techologique de l'Occident médiéval", *Revue Suisse d'histoire*, 33 (1983), s. 385-413.

"Aspetti della espasione italiana nel basso *medioevo*", *Rivista storica italiana*, 90 (1978), s. 5- 29.

"The economic decline of the Middle East during the late Middle Ages-an outline", *Asian and African Studies*, 15 (1981), s. 253-286.

"The Jews in the Mediterranean trade in the fifteenth century", J. Scneider, der., Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. I: Mittelmeer und Kontinent. Festschrift für Herman Kellenbenz, *Nuremberg, 1978, s. 441-454.*

Levant trade in the later Middle Ages, Princeton, 1983.

"Le Proche-Orient au bas moyen-âge: une région sousdévelopé, une économie en déclin", A. Guarducci, der., *Sviluppo e sottosviluppo in Europa e fuori d'Europa dal secolo XIII alla rivoluzione industriale*, Prato, 1983, s. 375-433.

Atiya, A. S., *The Crusade in the later Middle Ages*, New York, 1965.

Attman, A., *The bullion flow between Europe and the East 1000-1750*, Göteborg, 1981.

Ayalon, D., "Egypt as a dominant factor in Syria and Palestine during the Islamic period", *Egypt and Palestine: a millennium of association (868-1948)*, Kudüs, 1984, s. 17-47.

"The Mamluks and naval power: a phase of the struggle between Islam and Christian Europe", *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities*, 1 (1965), s. 1-12.

Aymard, M. "Chiurmes et galéres dans la Méditerranée du XVI[e] siécle", *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, 1973. c. 1, s. 49-64.

Baker, W. A., "Notes' on the papers of Van der Merwe & Friel", *'Session VI: the three-masted ship'*, s. 149-150.

Balard, M., "Apropos de la bataille du Bosphore: l'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352)", *Travaux et mémoires du Centre de recherche d'histoire et de civilization byzantines*, 4 (1970), s. 431-469.

"Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIV[e] siécle", *Les grandes escales: Premiére partie: antiquité et moyen-âge* (Recueils de la Société Jean Bodin, XXXII), Brüksel, 1974. 243-264.

"Gênes et la mer noire (XIII[e]-XV[e] siécles)", *Revue historique*, 270 (1983), s. 31 54.

La Romanie Génoise (XII[e]- début du XV[e] siécle), Cenova, 1978.

Baldwin, M. W., der. *The first hundred years (vol. 1 of K. M. Setton, der., A history of the Crusades)*, Philadelphia, 1955.

"The Latin states under Baldwin III and Amalric I, 1143-1174", Baldwin, der. *The first hundred years*, s. 528-561.

Balletto, L., "Mercanti, corsari e pirati nei mari della Corsica (sec. XIII)", *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, Cenova, 1978. s. 171-263.

Bach, L., "A galley in Istanbul: the *kadırga*", *M. M.*, 60 (1974), s. 133-135.

Bass, G. F., der. *A history of seafaring based on underwater archaeology*, Londra, 1972.

Bass, G. F. - F. H. van Doorninck jr., "An 11th-century shipwreck at Serçe Liman, Turkey", *I.J.N.A.*, 7 (1978), s. 119-132.

Bass, G. F. - F. H. van Doorninck jr., der. *Yassi Ada: Volume I: a seventh-century Byzantine shipwreck*, College Station, 1982.

Bastard de Péré, R., "Navires méditerranéens du temps de Saint Louis", *Revue d'histoire économique et sociale*, 50 (1972), s. 327-356.

Bautier, R. H. "Les sources de l'histoire du commerce international en Méditerrnée (XII[e]-XV[e] siécle)", Mollat, *Sources de l'histoire maritime*, s. 137-179.

Beck, H. G., vd, der. *Venezia: centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV-XVI): aspetti e problemi*, Floransa, 1977.

Ben-Ami, A., *Social change in a hostile environment: the Crusaders' Kingdom of Jerusalem*, Princeton, 1969.

Blochet, E., *Les enluminures des manuscrits orientaux -turcs, arabes, persans- de la Bibliotheque Nationale*, Paris, 1926.

Bonino, M., *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*, Ravenna, 1978.

"Lateen-rigged medieval ships: new evidence from wrecks in the Po delta (Italy) and notes on pictorial and other documents", *I.J.N.A.*, 7 (1978), s. 9-28.

Bono, S., *I corsari barbareschi*, Torino, 1964.

Bradford, E., *Mediterranean – portrait of a sea*, New York, 1971.

Bragadin, M. (A.), *Histoire des républiques maritimes italiennes: Venise-Amalfi-Pise-Gênes*, Paris, 1955.

"Le navi, loro strutture et attrezzature", *La navigazione mediterranea nell'alto medievo*, c. I, s. 389-407.

Brand, C. M., *Byzantium confronts the West, 1180-1204*, Cambridge, Mass., 1968.

Branigan, J. J. - H. R. Jarrett, *The Mediterranean lands*, Londra, 1969.

Braudel, F., *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, 2. baskı, çev. S. Reynolds, New York, 1973.

Bresc, H., "Course et piraterie en Sicile (1250-1450)", *A.E.M.* (1980), s. 751-757.

Brooks, E. W., "The Arab conquest of Crete", *English Historical Review*, 28 (1913), s. 431-443.

Bryer, A., "Shipping in the empire of Trebizond", *M.M.*, 52 (1966), s. 3-12.

Burns, R. I., "Piracy as an Islamic-Christian interface in the thirteenth century", *Viator*, II (1980), s. 165-178.

Burski, H. A. von, *Kemal Re'is: ein Beitrag zur Geschichte der Türkischen Flotte*, Bonn,1928.

Cahen, C., "Commercial relations between the Near East and Western Europe from the VIIth to the XIth century", K. I. Semaan, der., *Islam and the medieval West: aspects od intercultural ralations*, Albany, 1980. 1-25.

"Duanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Egypte médiévale d'aprés le Minhadj d'Al-Makhzumi", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 7 (1964), s. 217-314.

Orient et Occident au temps des Croisades, Paris, 1983.

"Orien latin et commerce du Levant", *Bulletin de la Faculté des lettres de Strasbourg*, 29 (1951), s. 328-346.

Pre-Ottoman Turkey, Londra, 1968.

"Ouelques mots dur le déclin commercial du monde musulman à la fin du moyen-âge", Cook, *Studies*, s. 31-36.

"The Turks in Iran and Anatolia before the Mongal invansions", Wolff-Hazard, *The later Crusades*, s. 661-692.

Carrére, C., *Barcelone: centre économique à l'époque des difficultés 1360-1462*, Paris, 1967.

"Marseille, aigues Mortes, Barcelone la competition en Méditerranée occidentale au XII[e]siécle", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 161-172.

Casson, L., *The ancient mariners: seafarers and sea fighters of the Méditerranean in ancient times*, New York, 1959.

Ships and seamanship in the ancient world, Princeton, 1971.

Cazacu, M. - P. S. Nasturel, "Une démonstration navale des Turcs devant Constantinople et la bataille de Kilia (1448)", *Journal des savants* (1978), s. 197-210.

Charanis, P., "Piracy in the Aegean during the reign of Michael VIII Palaeologus", *Annuaire de l'Institut de philologie et d'histoire orientales et Slaves*, 10 (1950), s. 127-136.

Christides, V., *The conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): a turning point in the struggle between Byzantium and Islam*, Atina, 1984.

"Naval warfare in the Eastern Mediterranean (6th-14th centuries): an Arabic translation of Leo VI's Naumachica", *Graeco-Arabica*, 3 (1984), s. 137-148.

"The raids of the Moslems of Crete in the Aegean Sea: piracy and conquest", *Byzantion*, 51 (1981), s. 76-111.

"Two parallel naval guides of the tenth century: Qudama's document and Leo VI's Naumachica: a study on Byzantine and Moslem naval preparedness", *Graeco-Arabica*, I (1982), s. 51-103.

Citarella, A. O., "A puzzling question concerning the relations between the Jewish communities of Christian Europe and those represented in the Geniza documents", *Journal of the American Oriental Society*, III (1971), 390-397.

Clarke, J. I., der. *An advanced geopraphy of Africa*, Amersham, 1975.

Coles, P., *The Ottoman impact on Europe*, Londra, 1968.

Colom, F. S., "Navegaciones mediterraneas (s. XI-XVI): valor del puerto de Mallorca", Ragosta, *Navigazioni mediterranee*, s. 15-74.

Commissione eletta dalla R. Deputazione Veneta di storia patria, *Sulla scoperta di due barche antiche nel territorio del comune di Contarina in provincia di Rovigo nel gennaio 1898. Venice, 1900*, yeni basımı *Miscellanea di storia veneta edita per cura della R. Dep. Ven. di storia patria, ser.* 2, 7 (1901), s. 3-64.

Cook, M. A., der. *Studies in the economic history of the Middle East from the rise of Islam to the present day*, Londra, 1970.

Course et piraterie (XV[e] Colloque international d'histoire maritime, San Francisco, 1975), Paris, 1975.

Courtois, C., "Les rapports entre l'Afrique et la Gaule au début du moyen âge", *Cahiers de Tunisie*, 2 (1954), s. 127-45.

"Remarques sur le commerce maritime en Afrique au XI[e] siécle", *Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'Occident musulman*, Algiers, 1958. c. 2, s. 51-59.

Dacraoui, F., "La Créte dans le conflit entre Byzance et al-Mu'izz", *Cahiers de Tunisie*, 7 (1959), s. 307-318.

Davidson, H. R. E., "The secret weapon of Byzantium", *Byzantinische Zeitschrift*, 66 (1973), s. 66-74.

Delgado, C. T., "El Mediterraneo Nazari: diplomacia y pirateria. Siglos XIII-XIV", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 227-236.

Der Nersessian, S., "The homilies of Gregory of Nazianzus", *D.O.P.*, 16 (1962), s. 197-228.

De Saint Denis, E., "Mare clausum", *Revue des études latines*, 25 (1947), s. 196-214.

Dimmock, L., "The lateen rig", *M. M.*, 32 (1946), 35-41.

Dolley, R. H., "Naval tactics the heyday of the Byzantine thalassocracy", *Atti Del VIII Congresso internazionale di studi bizantini*, Roma, 1953. c. 1, s. 324-329.

"The rig of early medieval warships", *M.M.*, 35 (1949), 51-55.

"The warships of the later Roman empire", *Journal of Roman Studies*, 38 (1948), 47-53.

Dotson, J. E., "Jal's Nef X and Genoese naval architecture in the thirteenth century", *M.M.*, 59 (1973), s. 161-170.

"Merchant and naval influences on galley design at Venice and Genoa in the fourteenth century", C. L. Symonds, der., *New aspects of naval history: selected papers sented at the fourth naval history symposium*, Annapolis, 1979, s. 20-32.

"The voyage of Simone Leccavello: a Genoese naval expedition of 1351", *Saggi e documenti, I*, Cenova, 1985, s. 269-282.

Doursther, H., *Dictionnaire universel des poids et mesures anciens et modernes*, Brüksel, 1840.

Dufourcq, Ch.-E. "Chrétiens et musulmans durant les derniéres siécles du moyen-âge", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 207-226.

L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIII^e et XIV^e siécles, Paris, 1965.

"Les relations de la Péninsule Ibérique et de l'Afrique du Nord au XIV^e siécle", *A.E.M.*, 7 1970-1), s. 39-66.

La vie quotidienne dans les ports méditerran"ens au moyen-âge (Provence-Languedoc- Catalogne), Paris, 1975.

Earle, P., "The commercial development of Ancona, 1479-1551", *Economic History Review*, 2nd series, 22 (1969), s. 28-44.

Corsairs of Malta and Barbary, Londra, 1970.

Ehrenkreutz, A., "The place of Saladin in the naval history of the Mediterranean Sea in the Middle Ages', *Journal of the American Oriental Society*, 75 (1995), s. 100-116.

Eickhoff, E., *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter Byzantinischer und Arabischer Hegenomie (650-1040)*, Berlin, 1966.

Elton, G. R., "Historians against history", *The Cambridge Review* (18 November 1983), s. 203-205.

Encyclopedia of Islam, der. M. Th. Houtsma vd, Leiden, 1913-31.

Fahmy, A. M., *Muslim naval ofganization in the Eastern Mediterranean*, Kahire, 1966.

Fasano-Guarini, E., "Au XVI^e siécle: comment naviguent les galéres", *Annales: E.S.C.*, 16 (1961), s. 279-296.

Favreau, M. –L., "Die italienische Levante-Piraterie und die Sicherheit der Seewege nach Syrien im 12. und 13. Jahrhundert", *Vierteljahrschift für Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, 65 (1978), s. 463-510.

Ferrer i Mallol, M. T. "Els corsaris castellans i la campanya di Pero Niño al Mediterrani (1404)", *A. E. M.*, 5 (1968), s. 265-338.

Fisher, G., *Barbary legend: war, trade and piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford, 1957.

Fontenay, M. - A. Tenenti, "Course et piratere méditerranéenes de la fin du Moyen-âge au début du XI-Xéme siécle", *Course et piraterie*, c. 1, s. 78-136.

Foss, C., *Ephesus after antiquity: a late natique, Byzantine, and Turkish city*, Cambridge, 1979.

Fotheringham, J., "Genoa and the Fourth Crusade", *English Historical Review*, 25(1910), s. 26-57.

Friel, I., "England and the advent of the three-masted ship", 'Session VI: the three-masted ship', *Proceedings of Fourth International Congress of Maritime Museums*, Paris, 1981, s. 130-138.

Gabrielli, F., "Greeks and Arabs in the central Mediterranean area", *D.O.P.*, 18 (1964), s. 57-65.

Garnier, l'abbé, "Galéres et galeasses à la fin du moyen-âge", Mollat, der., *Le navire et l'économie maritime*, s. 37-51.

Gateau, A., "Quelgues observations sur l'interêt du voyage d'Ibn Jubary pour l'histoire de la navigation en Méditerranée au XII^e siécle", *Hesperis*, 36 (1949), s. 289-312.

Gibb, H. A. R., "The Aiyubids", Wolff - Hazard, *The later Crusades*, s. 693-714.

"The career of Nur-ad-Din", Baldwin, *The first hundred years*, s. 513-527.

Gille, P., "Comment', on the paper of P. Adam, 'Voile latine' ", Mollat, *Méditerranée et Ocean Indien*, s. 215-218.

"Jauge et tonnage des navires", Mollat, *Le navire et l'economie maritime*, s. 85-103.

Godinho, V. M., "Venise: les dimensions d'une présence face à un monde tellement changé – XV^e –XVI^e siécles", Beck, *Venezia*, c. 1, s. 11-50.

Goitein, S. D. A., *Mediterranean society: the Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza. Volume I: economic foundations*, Berkeley, 1967.

"Mediterranean trade in the eleventh century: some facts and problems', Cook, *Studies*, s. 51- 62.

"Mediterranean trade preceding the Crusades: some facts and problems", *Diogenes*, 59 (1967), s. 47-62.

Goldsmith, V., - S. Sofer. "Wave climatology of the Southeastern Mediterranean", *Israel Journal of Earth Sciences*, 32 (1983), s. 1-51.

Goudas, M., "Μεσλιωινκὰ καράγματα πλοίων ἐπί του Θηαείου", *Byzantis*, 2 (1910, s. 329-357.

Graber, A., *Byzantine painting*, New York, 1953.

Grabois, A., "Navigation méditerranéenne au VIIIéme siécle selon quelques Sources hagiographiques', *L'histoire à Nice: Actes du Colloque international de 1980*, Nice, 1983, s. 7-13.

Great Britain, Admiralty, *Notes on climate and other subjects in Eastern Mediterranean and adjacent countries*, Londra, bty.

Great Britain, Admiralty, Hydrographic Department, *Mediterranean pilot*, c. 1 (8. baskı), Londra, 1951; c. 3 (9. baskı), Londra, 1970; c. 5 (4. baskı), Londra, 1950.

Great Britain, Air Ministry, Meteorological Office, *Weather in the Mediterranean*, 2. baskı, Londra, 1962.

Guillou, A., "Production and profits in the Byzantine province of Italy (tenth to eleventh centuries): an expanding society", *D.O.P.*, 28 (1974), s. 89-109.

Guilmartin, J. F., *Gunpowder nad galleys. Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*, Cambridge, 1975.

Guiral, J., "Course et piraterie à Valence de 1410 à 1430", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 759-765.

Haldane, D., *Mamluk painting*, Warminster, 1978.

Haldon, J. - M. Byrne., "A possible solution to the problem of Greek fire", *Byzantinische Zeitschrift*, 70 (1977), s. 91-99.

Hale, J. R., der. *Renaissance Venice*, Londra, 1973.

Halphen, L., "La conquête de la Méditerranée par les Européens au XV^{e} et au XII^{e} siécles', *Mélanges d'histoire offerts à Henri Pirenne*, Brüksel, 1926. c. 1, s. 175-180.

Hazard, H. W., "Moslem North Africa, 1049-1394", Hazard, *The fourteenth and fifteenth centuries*, s. 457-485.

Hazard, H. W., der. *The fourteenth and fifteenth centuries* (vol. 3 of K. M. Setton, der., *A history of the Crusades*), Madison, 1975.

Heers, J., "Il commervio nel Mediterraneo alla fine sec. XIV e nei prini anni del XV', *Archivio storico italiano*, 113 (1955), s. 157-209.

Gênes au XV^{e} siécle: activité économique et problémes sociaux, Paris, 1961.

"Le royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident (XV^{e} siécle)", *Le moyen-âge*, 63 (4^{e} série, 12) (1957), s. 87-121.

"Types de navires et specialisation des trafics en Méditerranée à la fin du moyen-âge", Mollat, *Le navire et l'économie maritime*, s. 107-117.

Hendy, M. F., "Byzantium, 1081-1204: an economic reappraisal", *Transactions of the Royal Historical Society*, 20 (1970), s. 31-52.

Herrin, J., "The collapse of the Byzantine empire in the twelfth century: a study of a medieval economy", *Birmingham Historical Journal*, 12 (1970), s. 188-203.

Hess, A. C., "The evolution of the Ottoman seaborne empire in the age of the oceanic discoveries", *American Historical Review*, 75(1970), s. 1892-1919.

The forgotten frontier: a history of the sixteenth-century Ibero-African Frontier, Chicago, 1978.

Heyd, W., *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, çev. F. Raynaud, Leipzig, 1885-6.

Hill, G., *A history of Cyprus*. c.2 ve c. 3: *The Frankish period 1192-1571*, Cambridge, 1948.

Hocauet, J.-C., *Le sel et la Fortune de Venise:* c. 2*: Voiliers et commerce en Méditerranée 1200- 1650*, Lille, 1979.

Houtsma, M. Th., "Über eine Türkische Chronik zur Geschichte des Seljùqen Klein-Asiens", *Actes du Sixiéme Congrés international des Orientalistes tenu en 1883 à Leide*, kısım II, Leiden, 1884. s. 367-384.

Hyde, J. K., "Navigation of the Eastern Mediterranean in the fourteenth and fifteenth centuries according to pilgrims' books", H. McK. Blake vd, der. *Papers in Italian archaeology I: The Lancaster Seminar. Recent research in prehistoric, clasical, and medieval archaeology*, kısım 2 (British Archaeological Reports Supplementary series), 41 (2). Oxford, 1978, s. 521-540.

Imber, C. H., "The cots of naval warfare: the accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi campaign in 1539", *Archivum Ottomanicum*, 4 (1972), s. 203-216.

"Kurşan: II. In Turkish waters", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 5, der. C. E. Bosworth vd, Leiden, 1980-3, s. 505-507.

"The navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), s. 211-282.

İnalcik, H., "Bursa and the commerce of the Levant", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 3 (1960), s. 131-147.

"Capital formation in the Ottoman empire", *Journal of Economic History*, 29 (1969), s. 97- 140.

"Gelibolu", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 23, der. B. Lewis vd, Leiden & Londra, 1965, s. 983-987.

"The Ottoman economic mind and aspects of the Ottoman economy", Cook, *Studies*, s. 207- 218.

The Ottoman empire: the classical age 1300-1600, Londra, 1973.

"An outline of Ottoman-Venetian relations", Beck, *Venezia*, c. 1, s. 83-90.

"The question of the closing of the Black Sea under the Ottomans", *ΑΡΧΕΙΟΝ ΠΟΝΤΟΥ: Τομος τριακοστης πεμπτος* (Birmingham Üniversitesi Bizans Araştırmaları Merkezi. Bizans Araştırmaları 12. Bahar Sempozyumu: "The Byzantine Black Sea, 18-20 Mart 1978", Atina, 1978, s. 74-110.

Jacoby, D., "Crusader Acre in the thirteenth century: urban layout and topography", *Studi medievali*, 3rd ser., 20 (1979), s. 1-45.

"Les gens de mer la marine de guerre vénitienne de la mer Egée aux XIV et XV siécles", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo*, s. 169-201.

Jenkins, R. J. H., "Cyprus between Byzantium and Islam, A. D. 688-965'", G. E. Mylonas - D. Raymond, der. *Studies presented to David Moore Robinson*, Saint Louis, 1953, c. II, s. 1006- 1014.

Jurien de la Graviére, J. B. E., *Les corsaires babaresques et la marine de Soliman le Grand*, Paris, 1887.

Doria et Barbarousse, Paris, 1886.

Kahane, H. - R., - A. Tietze-, *The lingua france in the Levant: Turkish nautical terms of Italian and Greek origin*, Urbana, 1958.

Kazhdan, A. - G. Constable-, *People and power in Byzantium: an introduction to modern Byzantine studies*, Washington, 1982.

Kedar, B. Z., "Discussione' on the paper of Udovitch, 'time the sea and society'", *La navigazione mediterranean nell' alto medioevo*, c. 2, s. 558-559.

"Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI", *Miscellanea di studi storici, II*, Cenova, 1983, s. 19-30.

Merchants in crisis: Genoese and Venetian men of affairs and the fourteenth-century depression, New Haven, 1976.

"Segurano-Sakran Salvaygo: un mercante genovese al servizio dei sultani mamalucchi, c. 1303-1322", *Fatti ed idee di stotia economica: studi dedicati a Franco Borlandi*, Bologna, 1977, s. 75-91.

Kissling, H. J., "Venedig ung der islamische Orient bis 1500", Pertusi, *Venezia e il Levante*, c. 1, Bölüm I, s. 361-387.

Kortepeter, C. M., "Ottoman imperial policy and the economy of the Black Sea region in the sixteenth century", *Journal of the American Oriental Society*, 86 (1966), s. 86-113.

Kreutz, B. M., "Ships, shipping and the implications of change in the early medieval Mediterranean", *Viator*, 7 (1976), s. 79-109.

Krueger, H. C., "Economic aspects of expanding Europe", M. Clagett, der. *Twelfth-century Europe and the foundations of modern society*, Madison, 1961. s. 59-76.

"The Italian cities and the Arabs before 1095", Baldwin, *The first hundred years*, s. 40-53.

Kubiak, W. B., "The Byzantine attack on Damietta in 853 and the Egyptian navy in the 9th century", *Byzantion*, 40 (1970), s. 145-166.

Kyrris, C. P., "John Cantacuzenus and the Genoese 1321-1348", *Miscellanea storica ligure, III*, Milano, 1963, s. 9-48.

"The nature of the Arab-Byzantine relations in Cyprus from the middle of the 7th to the middle of the 10th century A. D.", *Graeco-Arabica*, 3 (1984), s. 148-75.

Labib, S. Y., *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171-1517)*, Wiesbaden, 1965.

Labib, S. (Y)., "The era of Suleyman the Magnificent: crisis of orientation, *International Journal of Middle East Studies*, 10 (1979), s. 435-451.

Laiou-Thomadakis, A. E., "The Byzantine economy in the Mediterranean trade system: thirteenth- fifteenth centuries", *D.O.P.*, 34-5 (1980-1), s. 177-222.

Laiou(-Thomadakis), A. (E.)., "The provisioning of Constantinople during the winter of 1306-1307", *Byzantion*, 37 (1967), s. 91-113.

Landstrom, B., *The ship: an illustrated history*, New York, 1961.

Lane, F. C., "The economic meaning of the invention of the compass", *American Historical Review*, 68 (1963), yeni basımı *Venice and history*, Baltimore, 1966 içinde, s. 331-344.

"The Mediterranean spice trade: further evidence of its revival in the sixteenth century", yeni basımı Pullan, *Crisis and change in the Venetian economy* içinde, s. 47-58.

"Naval actions and fleet organization, 1499-1502" Hale, *Renaissance Venice*, s. 146-173.

"Progrès technologiques et productivité dans les transports maritimes de la fin du moyen-âge au

début des temps moderns", *Revue historique*, 251 (1974), s. 277-302.
"Venetian shipping during the Commercial Revolution", yeni basımı Pullan, *Crisis and change in the Venetian economy* içinde, s. 22-46.
Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance, Baltimore, 1934.
Venice: a maritime republic, Baltimore, 1973.
Lane-Poole, S., *The Barbary corsairs*, Londra, 1890.
La Roerie, G. - J. Vivielle, *Navires et marins de la rame à l'hélice*, Paris, 1930.
Lemerle, P., *L'émirat d'Aydin, Byzance, et l'Occident: recherches sur «La geste d'Umur Pacha»*, Paris, 1957.
Lev, Y., "The Fatimid navy, Byzantium and the Mediterranean Sea 909-1036 C. E./297-427 A. H.", *Byzantion*, 54 (1984), s. 220-252.
Levi della Vida, G., "A papyrus reference to the Damietta raid of 853 A.D.", *Byzantion*, 17 (1944-45), s. 212-221.
Lewicki, T., "Les voies maritime de la Méditerranée dans le haut moyen-âge d'après des sources arabes", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2, s. 439-469.
Lewis, A. R., "Mediterranean maritime commerce: A.D. 300-1100, shipping and trade", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2, s. 480-501.
Naval power and the trade in the Mediterranean A.D. 500-1100, Princeton, 1951.
"Northern European sea power and the Straits of Gibraltar, 1031-1350 A.D.", W. C. Jordan vd, der., *Order and innovation in the Middle Ages: essays in honour of Joseph R. Strayer*, Princeton, 1976, s. 139-164.
Lewis, B., "Sources for the economic history of the Middle East", Cook, *Studies*, s. 78-92.
Lloyd, S. - D. Storm Rice, *Alanya ('Ala'iyya)*, Londra, 1958.
Lombard, M., "Arsenaux et bois de marine das la Méditerranée musulmane: VII^{e}–XIe siècles", yeni basımı *Espace et réseaux du haut moyen-âge*, Paris, 1972 içinde, s. 107-51.
"Le bois dans la Méditerranée musulmane: VII^{e}–XI^{e} siècles: un problème cartographié", yeni basımı *Espaces et réseaux du haut moyen-âge*, Paris, 1972 içinde, 153-176.
The golden age of Islam, Amsterdam, 1975.
Lopez, R. S., *The Commercial Revolution the Middle Ages*, 950-1350, Englewood Cliffs, 1971.
"East and West in the early Middle Ages: economic relations", *Relazioni del X Congresso internazionale si scienze storiche*, c. 3, Floransa, 1955, s. 113-163.
"The role of trade in the economic readjustment of Byzantium in the seventh century", D.O.P., 13 (1959), s. 68-85.
Lopez, R. S. - I. W. Raymond, *Medieval trade in the Mediterranean world*, New York, ty.
Luke, H., "The Kingdom of Cyprus, 1369", Hazard, *The fourteenth and fifteenth centuries*, s. 361-395.
Luttrell, A., "The Crusade in the fourteenth century", J. R. Hale vd, der., *Europe in the late Middle Ages*, Londra, 1965, s. 122-154.
"Gregory XI and the Turks: 1370-1378", *Orientalia Christiana periodica*, 46 (1980), s. 391- 417.
"The Hospitallers at Rhodes, 1306-1421", Hazard, *The fourteenth and fifteenth centuries*, s. 278-313.
"Late-medieval galley oarsmen", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo*, c. 1, s. 87-101.
"Venice and the Knights Hospitallers of Rhodes in the fourteenth century", *Papers of the British School at Rome*, 26 (1958), s. 195-212.

Lyons, M. C. - D. E. P. Jackson, *Saladin: the politics of the holy war*, Cambridge, 1982.

Malamut, E., "Les îles de la mer Egée de la fin du XI[e] siécle à 1204", *Byzantion*, 52 (1982), s. 310- 350.

Mallett, M. E., *The Florentine gallyes in the fifteenth century*, Oxford, 1967.

Malowist, M., "Les fondements de l'expansion Européene en Afrique au XV[e] siécle: Europe, Maghreb, et Soudan occidental", *Acta Poloniae historica*, 18 (1968), s. 155-179.

Manfroni, C., *Storia della marina italiana dalla invasioni barbariche al trattato di Ninfeo (aani di C. 400-1261)*, Livorno, 1899.

Storia della marina italiana dal trattato di Ninfeo alla caduta di Constantinopoli (1261-1453), Livorno, 1902.

Marçais, G., "Les villes de la côte algérienne et la piraterie au moyen-âge", *Annales de l'Institut d'études orientales*, 13 (1955), s. 118-142.

Martin, M. E., "The Venetian-Seljuk treaty of 1220", *English Historical Review*, 95 (1980), s. 321- 330.

Mas Latrie, L. de, *Histoire de l'île de Chypre sous le régne des princes de la maison de Lusignan*, c. 2, Paris, 1852.

"L'*Officium* Robarie ou l'Officie de la piraterie à Gênes au moyen-âge", *Bibliothéque de l'Ecole des Chartes*, 53 (1892), s. 262-272.

Meiggs, R., *Trees and timber in the ancient Mediterranean world*, Oxford, 1982.

Mercier, M., *Le feu grégois*, *Paris*, 1952.

Miles, G. C., "Byzantium and the Arabs: relations in Crete and the Aegean area", *D.O.P.*, 18 (1964), s. 1-32.

Mollat, M., "Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII[e]–XV[e] siécles)", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 743-749.

"Problèmes navals de l'histoire des croisades", *Cahiers de civilization médiévale*, 10 (1967), s. 345-359.

Mollat, M., der. *Méditerranée et Ocean Indien* (Viéme Colloque international d'histoire maritime, Venedik, 1962), Paris, 1970.

Le navire et l'économie maritime du moyen-âge au XIII[e] siécle, principalement en Méditerranée (Deuxiéme Colloque international d'histoire maritime, Paris, 1957), Paris. 1958.

Le navire et l'économie maritime du XV[e] au XVIII[e] siécle (Premiére Colloque international d'histoire maritime, Paris, 1956), Paris, 1957.

Les sources de l'histoire maritime en Europe du moyen-âge au XVIII[e] siécle (IVème Colloque international d'histoire maritime, Paris, 1959), Paris, 1962.

Morgan, G., "The Venetian claims commission of 1278", *Byzantiniche Zeitschrift*, 69 (1976), s. 411-438.

Muller, R. A. - T. M. Oberlander, *Physical geography today: a portrait of a planet*, 2. baskı. New York, 1974.

Musca, G., *L'emirato di Bari 847-871*, Bari, 1978.

Musso, G. G., "Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento", *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVIII secole*, Cenova, 1973, c. 2, 6-77.

McNeill, W. H., *Venice: the hinge of Europe 1081-1797*, Chicago, 1974.

La navigation dans l'Antiquité (Dossiers de l'Archéologie, 29 (Temmuz/Ağustos 1978).

La navigazione mediterranea nell'alto medioevo (Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, XXV), Spoleto, 1978.

Nebbia, U., *Arte navale italiana*, Bergamo, 1932.

Occidente e l'Islam nell'alto medioevo, L' (Settimane di dtudio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, XII). Spoleto, 1965.

Oikonomides, N., *Hommes d'affaires Grecs Latins à Constantinople (XIII^e– XV^e siécles)*, Montreal, 1979.

Painter, S., "The Third Crusade: Richard the Lionhearted and Philip Augustus", Wolff - Hazard, *The later Crusades*, s. 45-85.

Pellat, C., "Kurşan: I. The Western Mediterranean and the Atlantic", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 5, der. C. E. Bosworth vd, Leiden, 1980-3, s. 503-505.

Pertusi, A., der. *Venezia e il Levante fino al secole XV*:c. 1: *storia–diritto–economia*, Floransa, 1973.

Phillips-Birt, D., *Fore and sailing craft and the development of the modern yacht*, Londra, 1962.

A history of seamanship, New York, 1971.

Pistarino, G., "Genova naviguit-on dans la Méditerranée romaine", *L'histoire*, 36 (Temmuz/Ağustos 1981), s. 96-101.

"Discussione" on the paper of Bragadin, "Le navi", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 1, s. 409-411.

Prawer, J., "The Italians in the Latin Kingtom", *Crusader institutions*, Oxford, 1980 içinde, s. 217- 249.

Pryor, J. H., *Business contracts of medioevol provence: selected notulae from the Cartulary of Giraud Amalric of Marseilles, 1248*, Toronto, 1981.

"Mediterranean commerce in the Middle Ages: a voyage under contract of commenda", *Viator*, 14 (1983), s. 133-194.

"The naval architecture of Crusader transport ships: a reconstruction of some archetypes for round-hulled sailing ships", *M.M.*, 70 (1984), s. 171-219, 275-292, 363-386.

"The naval battles of Roger of Lauria", *Journal of Medieval History*, 9 (1983), s. 179-216.

"Tansportation of horses by sea during the era of the Crusades: eighth century to 1285 A. D.", *M. M.*, 68 (1982), s. 9-27, 103-125.

"Winds, waves, and rocks: the routes and the perils along them", The Internatioanl Congress of Historical Sciences (sunulacak tebliğ), Stuttgart, 1985.

Pullan, B., der. *Crisis and change in the Venetian economy in the sixteenth and seventeenth centuries*, Londra, 1968.

Purpura, G., "Un relitto di età normanna a Marsala', *Bolletino d'arte*, ser. 6, 29 (Ocak-Şubat 1985), 129-136.

Raban, A., "The mercury carrier from the Red Sea", *Sefunim*, 4 (1972), s. 28-32.

"The 'Naamah-South' expedition 1973", *Sefunim*, 4 (1972), s. 33-41.

"The shipwreck off Sharm-el-Sheikh", *Archaeology*, 24 (1971), s. 146-155.

Racine, P., "Note sur le trafic Veneto-Chypriote à la fin du moyen-âge", *Byzantinische Forschungen*, 5 (1977), s. 307-329.

Ragosta, R., der. *Le genti del mare mediterraneo*, Napoli, 1981.

Navigazioni mediterranee e connessioni contientali (secoli XI–XVI), Napoli, 1982.

Richard, J., *Le Comté de Tripoli sous ls dynatie toulousaine (1102-1187)*, Paris, 1945.

"La Méditerranée et ses relations avec son arrière-pays oriental (XI^e–XV^e siècles)", Ragosta, *Navigazioni mediterranee*, s. 265-299.

Riefstahl, R. M., *Turkish architecture in Southwestern Anatolia*, Cambridge, Mass., 1931.
Riley-Smith, J., "Government in Latin Syria and the commercial privileges of foreign merchants", D. Baker, der., *Relations between East and West in the Middle Ages*, Edinburgh, 1973, s. 109- 132.
Rizzitano, U., "Gli Arabi in Italia", *L'Occidente e l'Islam nell'alto medioevo*, s. 93-114.
Robson, J. A., "The Catalan fleet and Moorish sea power (1337-1344)", *English Historical Review*, 74 (1959), s. 386-408.
Rodgers, W. L., *Naval warfare under oars, fourth to sixteenth centuries*, Annapolis, 1939.
Roger, N., *En Asie Mineure: la Turquie du Ghazi*, Paris, 1930.
Rossi, E., "The Hospitallers at Rhodes, 1421-1523", Hazard, *The fourteenth and fifteenth centuries*, s. 314-339.
Rougé, J., "'Discussione', on the paper of Lewicki, 'Les voies maritimes'", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2, s. 471-472.
"La navigation hivernale sous l'empire romain", *Revue des études anciennes*, 54 (1952), s. 316-325.
Recherches sur lzorganization du commerce en Méditerranée sous l'empire romain, Paris, 1966.
Runciman, S., *The fall of Constantinople 1453*, Cambridge, 1969.
A history of the Crusades, Harmondsworth, 1971.
Santamaria Arández, A., "La reconquista de las vías marítimas", *A.E.M.*, 10 (1980), s. 41-134.
Savvides, A. G. C., *Byzantium in the near East: its relations with the Seljuk Sultanate of Rum in Asia Minor the Armenians of Cilicia and the Mongols A.D. c. 1192-1237*, Selanik, 1981.
Scandurra, E., "The maritime republics: medieval and Renaissance ships in Italy", Bass, *History of seafaring*, s. 205-224.
Schreiner, P., "Zivilschiffahrt und Handelschiffahrt in Byzanz: Quellen und Probleme bezüglich der dorttätigen Personen", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo*, s. 9-25.
Schwoebel, R., *The shadow of the crescent: the Renaissance image of the Turk (1453-1517)*, Nieuwkoop, 1967.
Semple, E. C., *The geography of the Mediterranean region: its relation to ancient history*, Londra, 1931.
Senac, P., *Musulmans et Sarrasins dans le sud de la Gaule du VIIIe au Xe siècle*, Paris, 1980.
Sesan, M., "La flotte byzantine à l'époque des Comnènes et des Anges (1081- 1204)", *Byzantinoslavica*, 21 (1960), s. 48-53.
Setton, K. M., "On the raids of the Moslems in the Aegean in the ninth and tenth centuries and their alleged occupation of Athens", *American Journal of Archaelogy*, 58 (1954), s. 311-319.
Sottas, J., "A model of the Portus ship", *M. M.*, 21 (1935), s. 145-152.
Soucek, S., "Certain types ships in Ottoman-Turkish terminology", *Turcica*, 7 (1975), s. 233-249.
"The rise of the Barbarossas in North Africa", *Archivum Ottomanicum*, 3 (1971), s. 238-250.
Steffy, J. R., "The reconstruction of the 11th-century Serçe Liman vessel: a preliminary report", *I.J.N.A.*, 11 (1982), s. 13-34.
Stoianovich, S., "The conquering Balkan orthodox merchant", *Journal of Economic History*, 20 (1960), s. 234-313.
Stratos, A. N., "The naval engagement at Phoenix", A. E. Laiou- Thomadakis, der., *Charanis studies: Essays in honour of Peter Charanis*, New Brunswick, 1980, s. 229-247.
Styer, J. R., "The Crusades of Louis IX", Wolff - Hazard, *The later Crusades*, s. 487-518.

Tadic, J., "La côte occidentale des Balkans et ses liaisons maritimes et continentales (XI^{e}–XVI^{e} siècles)", Ragosta, *Navigazioni mediterranee*, s. 99-100.

Talbi, M., *L'émirat Aghlabide 184-296/800-909: histoire politique*, Paris, 1966.

Taylor, E. G. R., *The haven-finding art: a history of navigation from Odsysseus to Captain Cook*, Londra, 1956.

Tenenti, A., "I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento", *Rivista storica italiana*, 72 (1960), s. 324-387.

Cristoforo da Canal: la marine vénitienne avant Lépante, Paris, 1962.

Naufrages, corsairs et assurances maritimes à Venise, 1592-1609, Paris, 1959.

Piracy and the decline of Venice 1580-1615, Berkeley, 1967.

"Venezia e la pirateria nel Levante 1300c.-1460c.", Pertusi, *Venezia e il Levante*, s. 703-771.

"The sense of space and time in the Venetian worls of the fifteenth and sixteenth centuries", Hale, *Renaissance Venice*, s. 17-46.

Tenenti, A. ve C. Viventi, "Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^{e}–XVI^{e} siècles", *Annales: E.S.C.*, 16 (1961), s. 83-86.

Thiriet, F., "Les itineraires des vaisseaux vénitiens et le rôle des agents consulaires en Romanie Greco-Vénitienne aux XIV–XV siècles", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo*, s. 587-608.

La romanie Vénitienne au moyen-âge: le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitienne (XII^{e}–XV^{e} siècles), Paris, 1959.

"Venise et l'occupation de Ténédos au XIV^{e} siècle", *Mélange d'archéologie et d'histoire publiés par l'Ecole française de Rome*, 65 (1953), s. 219-245.

Trasselli, C., "Naufragi, pirateria e doppio giuoco", Ragosta, *Le genti del mare mediterraneo*, s. 499-510.

Tucci, U., "The psychology of the Venetian merchant in the sixteenth century", Hale, *Renaissance Venice*, s. 346-378.

"Sur la pratique vénitienne de la navigation au XVI^{e} siècle", *Annales: E.S.C.*, 13 (1958), s. 72- 86.

Udovitch, A.,"Time, the sea and society: duration of commercial voyages on the southern shores of the Mediterranean during the High Middle Ages", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 2, s. 503-546.

Unali, A., *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bologna, 1983.

Unger, W., "'Commentary' on the papers of Van der Merwe and Friel, Session VI: the three-masted ship, s. 147-148.

The ship in the medieval economy 600-1600, Londra, 1980.

"Warships and cargo ships medieval Europe", *Technology and Culture*, 22 (1981), s. 233-252 ve resimler.

Uzunçarşılı, İ. H., "Bahriyya, III: the Ottoman navy", *The Encyclopaedia of Islam*, yeni baskı, c. 1, der. B. Lewis vd Leiden & Londra, 1960, s. 947-949.

Vanacker, C., "Géographie économique de l'Afrique du nord selon les auteurs arabes, du IX^{e} siècle au milieu du XII^{e} siècle", *Annales: E.S.C.*, 28 (1973), s. 659-680.

Van Cleve, T. C., "The Crusade of Frederick II", Wolff - Hazard, *The later Crusades*, s. 429-462.

Van der Merwe, P., "Towards a three-masted ship", "Session VI: the three- masted ship", *Proceedings of the Fourth international Congress of Maritime Museums*, Paris, 1981, s. 121-129.

Van Doorninck jr. F. (H.), "Byzantium, mistress of the sea: 330-641", Bass, *History of seafaring*, s. 133-158.

Vaughan, D. M., *Europe and the Turk: a pattern of alliances 1350-1700*, Liverpool, 1954.

Verlinden, C., "Venezia e il commercio degli schiavi provenienti dalle coste orientali del Mediterraneo", Pertusi, *Venezia e il Levante*, s. 911-929.

Vernet, J., "La navegación en la alta edad media", *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, c. 1, s. 323-381.

Villian-Gandossi, C., " 'Commentary' on the papers of Van Merwe and Friel, in 'Session VI: the three-masted ship', s. 139-146.

"Notes sur la terminologie turgue de la course", *Course et piraterie*, c. 1, s. 137-145.

Vitale, V., der. *Le Fonti del diritto marittimo ligure*, Cenova, 1951.

Walker, D. S., *The Mediterranean lands*, 3. baskı, Londra, 1965.

White jr, L.,"The Crusades and the technological thrust of the West", V.J. Parry - M. E. Yapp, der., *War, technology and society in the Middle East*, Londra, 1975, s. 97-112.

"Introduction: the reticenes of the Middle Ages", R. Berger, der., *Scientific methods in medieval archaeology*, Berkeley, 1970, s. 3-14.

Wittek, P. Das *Fürstentum Mentesche: Studie zur Geshichte West-Kleinasiens im 13.-15. Jh.* Istanbul, 1934.

The rise of the Ottoman Empire, Londra, 1938.

Wolff, R. L. - H. W. Hazard, der., *The later Crusades, 1189-1311* (c. 20, K. M. Setton, ed., *A history of the Crusades*), Madison, 1969.

Zachariadou, E. A., "Prix et marchés des céréales en Romanie (1343-1405)", *Nuova rivisita storica*, 61 (1977), s. 291-306.

"Sept traités inédits entre Venise les émirats d'Aydin et de Menteşe (1331-1407)", *Studi Ottoman e pre-Ottomani*, Napoli, 1976, s. 229-240.

Zakythinos, D., "L'attitude de Venise face au déclin et à la chute de Constantionople", Beck, *Venezia*, c. 1, 61-75.

Zechlin, E., *Maritime Weltgeschichte: Altertum und Mittelalter*, Hamburg, 1947.

Dizin

Ab

Abbasiler 109, 112, 137
Adam, Guillaume 147
Adam, P. 48
Adriyatik 36, 98-99, 102, 109-110, 115, 142, 150, 181-182, 185
Aglebiler 109, 112, 114, 137
Ahrweiler, H. 149-150
Aigues Mortes (Fransa) 51
Akabe Körfezi 128
Akkâ 19-23, 51-52, 59, 81, 84, 93, 103-104, 119-120, 123-124, 126, 128, 130-135, 138, 148, 151, 160
Alanya 106, 157, 164, 166, 168-169, 179
Alatiel (Mısırlı prenses) 53, 100
Alboran Adası 41
Alboran Kanalı 37, 39, 69
Aleksios Apokaukos Apokaukos 147
Aleksios I Komnenos (Bizans imparatoru) 119, 151
Ali Paşa (kaptanıderya) 176,
Almanya 134
Almeria (İspanya) 25
Amalfi 51, 75, 141
Amelricus I (Kudüs kralı) 128, 130
amfora 90-92, 94-95, 125
Amorgos Adası (Yunanistan) 165, 168
Anadolu; 25, 31, 35, 37, 68, 90, 98, 119, 123, 164, 168-170 ayrıca bkz. Küçük Asya
Ankona 65, 184-185
Anderson, R. C. 7
Antiparos Adası (Yunanistan) 180
Andiria Burnu (Kıbrıs) 104
Andronikos II (Bizans İmparatoru) 80
Andıra Adası (Yunanistan) 105
Angelos hanedanı (Bizans İmparatorluğu) 154
Angevin hanedanı (Sicilya) 158
Ania 166
Anna Komnena 46
Antakya 24, 104, 118, 123, 132-133, 151
Antalya 25, 103-104, †110-111, 123, 151, 156-157, 164-166, 169, 185
apostis 72, 76-78, 82
Apulia (Arnavutluk) 25, 101, 103, †110-111
Aragon Krallığı 160
Araplar 137, 187
Arnavutluk 177
Arno Nehri (İtalya) 29
Arsuf 120, 135
Asi Nehri 29
Askelon 119-124, 127, 129-130, 135
Atina 7, 13, 62-63, 80, 110, 169, 171; ayrıca bkz. Attika
Atlas Dağları 33
Atlas Okyanusu 29-31, 33, 35, 37, 58
Attika 174
Avlonya (Arnavutluk) 157, 181, 189
Aya Mavra Adası (Santa Maura/Lefkas) 85, 157, 177, 181, 189
Ayalon 13, 161
Ayasoluğ 166-167, 169-171
Aydın 154, 166
Aydınoğulları Beyliği 166-171
Aziz Luke Kilisesi (Stiris) 71
Aziz Nikolas Kilisesi (Mavrika)
Azor yüksek basınç sistemi 16, 31, 35-37

Ba

Bahrü'l-Magrib 102
Balard, M. 13
Baldwin (Edessa Kontu) 120, 122, 127-128
Baldwin III (Kudüs Kralı)
Baldwin IV (Kudüs Kralı)
Balear Adaları 25-26, 41, 53, 67, 81, 98, 100, 102, 106-114, 116, 141, 146, 157-158, 188-189
Balkanlar 25, 67, 150, 170, 182-183, 185, 187, 189
Barbaros Hayreddin Paşa 89-90, 176
barça (Türk yelkenli gemisi) 61
Bari 109-112, 114
Barsbay (Memluk sultanı) 156
Barselona 13, 69, 84-85, 88-89, 100, †110-111, 139, 149, 153, 158, 160

barza (Venedik yelkenli gemisi) 61
barzoti (Osmanlı yelkenli gemisi) 176
Basil (Aziz) 11, 71
Basil (Naumachia'nın adandığı patrik)
baştarde/bastarda (Osmanlı kadırgası) 79, 90
Bayezid I, Yıldırım 170-171
Becaye 39, 59, 187
Belisarius 84, 86, 93
Benincasa, Gratiosus 105
Berberi korsanları 5, 27, 79, 180, 186, 188
Bergsson, Nikolás (hacı) 148
Bernard (Bilge, hacı) 50
Beyrut 23-25, 59, 64-65, 68-69, 86, 91, 103-104, 106, †110-111, 120-122, 124, 126-128, 130-132, 134-135, 144, 193
Beziers (Fransa) 151
Bingazi 39-40
Biskay Körfezi 67
Biskra Geçidi (Cezayir) 33
Bizans 5-7, 13, 17-18, 25-28, 42-47, 58-59, 61-63, 68, 70-75, 79-81, 83-84, 87, 90, 92, 94, 96, 102, 104, 108-119, 122-123, 127-130, 133, 139-144, 146-154, 156-160, 164-166, 168, 170, 174-175
Bizerte/Bizerta 178, 187
Boccaccio, Giovanni 53, 100, 154
Bone 187
Bonifacio 25
bora 36, 101
Bozcaada (Tenedos) 25, 105-106, 172
Bragadin, M. A. 48, 83
Braudel, F. 144, 175, 179, 185
Brindisi 81, 84, 133
Burns, R. I. 179
Bursa 149, 170, 184

Ca

Cadiz 92
Cafer Reis (Berberi korsanı) 85
Caffaro (Cenovalı vakanüvis) 6, 8, 20, 75
Cagliari 25, 107
Cahen, C. 143
Calabria 25, 101, 188
Calite 41
Cape Condo 92
Capodilista, Gabriele (hacı) 83
Carcassone (Fransa) 33, 35
Carta Pisana (portolan harita) 39
Cartagena (İspanya) 19, 93, 100
Casola, Pietro (hacı) 23, 58, 64-65, 68, 83, 93
Casson, L. 48, 84
Castelnuovo (Karadağ)
Cebele 25-26, 30, 33, 35, 53, 69, 100, 146, 157, 188-189
Cebelitarık Boğazı 132, 135
Ceneviz/Cenova 6-8, 13, 19-20, 23, 46, 48-49, 51, 57-59, 63-65, 67-69, 75, 78, 81, 85-86, 88-89, 93, 97-98, 100-101, 103, 106, 108, 114, 120-121, 126, 129, 134, 139, 143-144, 147-149, 151-154, 157-158, 160, 162, 165, 167, 169-170, 174, 182-184, 187
Cenova Körfezi 36
Cerbe Adası 187
Cezayir 38, 40, 85, 107, 187-189
Chanson de geste 109
Charles I. (Anjou'lu, Sicilya kralı) 6, 8, 76-78, 82, 87, 160
cihat; 109-110, 164, 171, 187 **ayrıca bkz. gaza**
Compasso de Navegare 39, 105
Conrad, Montferratlı 6, 20
Corsia 89
Courtois, C. 84,
Cristoforo da Canal (Venedikli denizci) 85
Curzola 68

Çaka Bey 119 Ça
Çakmak (Memluk sultanı) 156
Çanakkale Boğazı 30, 33, 35, 65, 98, 100, 105-106, 156, 166, 172, 175
Çin 122, 142
Çuha Adası, Cerigo (Yunanistan)

Dalassenus, Konstantine (Bizanslı) 119 Da
Dalmaçya 58, 176, 184

Danimarka 134
darü'l-harb 110, 116, 141
darü'l-İslam 110, 116-117
Datini arşivleri 162
de Claviji, Ruy Gonzalez
de Marthono, Nicolaus 171
de Monelia, Nicolao 88
de Oddone, Leonardo 88
Derne 40
Dıraç (Durazzo) 150, 157, 181
Dimyat 39, 81, 119, 122-124, 130
Doğan (Gata) Burnu (Kıbrıs) 120
Dokak (Şam, Selçuklu emiri) 120
Don Johan (Avusturyalı amiral) 84
Don Nehri 25, 30, 57, 68-69, 86, 101-102, 106, 109, 123, 148, 156-157, 176-177, 181, 184
dromon 7, 70-73, 75, 83-84, 87
Dubrovnik (Ragusa) 63, 68, 102, †110-111, 139, 143, 152, 155, 159, 184-185

Ea

Earle, P. 143, 179
Ebro Nehri (İspanya) 29
Ebu Bekir (Eyyubi amirali) 131
Ebu Kasım (Selçuklu beyi) 119
Ebü'l Hasan Ali I (Merini sultanı) 142, 146
Edessa (Urfa) Kontluğu 118, 120
Edirne 184
Edremit 165-166, 168
Efes 166
Ege 12, 25-26, 30, 33, 35-37, 41, 52, 63, 68, 79, 84, 98-99, 102, 104-106, 108-113, 115-117, 119, 139, 145, 147-148, 150-151, 154, 156-158, 164, 166, 168-177, 181, 184-185, 187
Eğriboz (Negroponte) 41, 69, 100, 105, 112, 148, 165-166, 169, 173, 175-177, 181
Ehrenkreutz, A. 94
Eickhoff, E. 84
Elbe 116, 187
el-Bekri (Müslüman coğrafyacı) 84
el-Fakim (İskenderiyeli tüccar) 149
el-Feramâ 122
el-Hamavi (coğrafyacı) 102
el-Hariri (Makamat'ın yazarı) 44-45, 59, 73
el-Mehdiye (Tunus) 51, 187
el-Menzele Gölü (Mısır) 122
el-Muizz (Fatımi halifesi)
Emevi Halifeliği (İspanya) 110, 112, 137
Emevi Halifeliği (Suriye) 109
Endülüs 19, 114, 141, 144, 146, 148
Enos 174
Ermenistan (Kilikya) 145
es-salibiye 20, 22
esatil (Fatımi kadırgası) 74
et-Tıb Burnu (Tunus) 26, 38-40
Eyyubiler 137

Fa

Fabbrica di galere 8, 72-73
Fabri, Felix (hacı) 56, 64, 67-68, 83
Fas 37, 53, 61, 146
Fasano–Guarini, E. 83
Fatımiler (Mısır Fatımi Halifeliği) 112, 120-121, 124, 129, 137
Fatımiler (Sicilya ve Kuzey Afrika)
Favignana (Sicilya Adası) 107
Fenike Savaşı 109
Ferrante (Ferdinand) I (Napoli kralı) 181
Filangieri, Richard 103
Filistin 17, 26, 30, 37-38, 98, 103, 108, 115, 117-121, 129, 132-133, 135, 137-138, 145, 157, 177, 180, 185
Finike Nehri 156
Fisher, G. 143
Flandre 58, 69, 83, 134, 170
Floransa 57, 68-69, 83, 97, 104, 144, 162, 184
Foerster, F. 13
Fontenay, M. 180
Formentera 188
Fransa 30, 51, 78, 91, 108-110, 151, 157, 183
Fransızlar 184
Fraksinet 109-112, 114
Fulcher (Chartreslı) 74, 91, 121
fusta 85, 172, 176, 181

Ga
Gaeta (İtalya) 69
Gafforio (Ceneviz korsan) 154
Galata 65, 177
galeazza/galeasse 79
galee alla sensile/galee al scloccio 78
galee de trafego 68, 144
galee sottili 76, 78, 167, 172
galeote/galiotte/galite 61, 79
Galiçya 67
Gata Burnu (İspanya) 23, 106-107, 157
Gattilusi 168, 174
gaza 88, 110, 114, 171
Gemlik (Kios) 119
Gemlik Körfezi 119
Geniza (Kahire) 40, 44, 48, 50, 91-92, 141-142, 150
gibli 38
Girit 23-25, 30, 37, 41, 51-52, 63, 67, 69, 81, 84, 98, 101-104, 107, 109-116, 137, 148, 150, 166-168, 174, 177, 182
Goitein, S. D. 40, 48, 90, 92
Gozo (Malta) 41
Gökçeada (İmroz) 165, 168, 174
Granada 53, 61, 79, 146, 149, 157, 180, 188
Gratian (Roma imparatoru) 96
gregale 36
Gregory (Nazianzuslu Aziz) 42-43, 48-49, 70
Grillo, Simone (Ceneviz denizci) 126
Guillou, A. 150
Guilmartin, J. F. 13, 86-90, 92-94, 136, 179
gurab (Mısır melez kadırgası) 47, 74
Guy de Lusignan (Kudüs kralı) 133

Ha
Haçlı devletleri (genel) 5, 17, 26, 103, 115, 117-132, 134-136, 138, 157-158
Haçlı Seferleri (genel) 11, 17, 87, 91, 96, 117, 119, 142-143
Halkis (Yunanistan) 105
Halphen, L. 153
hamsin 38, 104
Hayfa Koyu 6, 13, 21-22
Hazreti İsa Kilisesi (Megara) 71-73
Heers, J. 144, 182
Henry I (Kıbrıs Kralı) 104
Herradura Koyu (İspanya) 81
Hesiod 96
hınzîre (Mısır gemisi) 45
Hint-İran alçak basınç sistemi 16, 31, 33, 35, 37
Hohenstaufens hanedanı (Sicilya)
Hospitalier Şövalyeleri 78, 115, 128, 138, 165, 167-168, 174-175, 177, 180-181
Hugh I (Kıbrıs kralı) 164
Hyde, J. K. 65
Hyères (Fransa) 157

Im
Imber, C. 13, 94

İb
İber platosu 33, 35, 184
İbiza Adası 84, 100
İbni Battuta 166, 169
İbni Bibi (İranlı vakanüvis) 164
İbni Cübeyr 19-20, 22-24, 31, 48-49, 51, 93, 98, 100-101, 148-149, 158-159, 162
İbni Haldun 110, 112, 116, 142, 144-145, 160-161, 187
İbni Havkal (Müslüman coğrafyacı) 114-115
İbni Hurdadbih (Müslüman coğrafyacı) 142
İbnü'l-Esir 72, 74, 151
İbnü'l-Menkali 72
İmadeddin 131-132, 134
İnalcık, H. 144
İnebahtı (Lepanto) 78, 85, 157, 165, 173-174, 176-177, 181, 189
İngiltere 52, 58, 69, 83, 128, 134, 170
İoannis V Kantakuzenos (Bizans imparatoru) 106
İoannis VI Kantakuzenos (Bizans imparatoru) 147
İon Denizi 24-25, 33, 36, 40-41, 67, 86, 98, 101, 109, 157, 174, 177, 181-182, 187-188
İran 16, 31, 33, 35, 37, 141, 164
İskenderiye 19, 24, 37, 39-40, 50-51, 53, 59, 64-65, 67, 69, 86, 88, 98, 103-104, 107, 110, 119, 122-124, 128, 130, 144-145, 149, 159, 162, 179, 184

İskenderun 33, 35, 123
İspanya 25, 51, 78, 81, 100, 106, 109-110, 113-114, 137, 141, 151, 183, 185, 187
İsrail; 13, 21 ayrıca bkz. Filistin
İstanbul 30, 33, 35, 51, 65, 67, 100, 127, 171-175, 180-181, 184-185
İstanbul Boğazı 35, 67, 100, 127, 171-172
İşkodra 177
İtalya 25, 30-31, 36, 53, 63, 78, 81, 85, 98-100, 102, 108-111, 134, 141-142, 149-150, 162, 182
İzmir 119, 165-166, 168

Ja

Jacques de Vitry 93
Jaffe, S. 13
Juan de Mendoza (İspanyol amiral) 81

Ka

Kabis Körfezi 39-40
kabotaj 144, 147, 153
Kafirevs Boğazı
Kahire 40, 44, 48, 91-92, 130, 141-142, 150
kalita/kaliyota (Türk galliot'u) 79
Kandiye (İraklion, Girit) 37, 68-69, 85, 103, 110, 112, 116
Karadeniz 30, 58, 61, 63, 97, 144-145, 147-148, 151, 157, 166, 172, 180, 184-185
karak 7, 24, 27-28, 38, 55-64, 83, 91, 97, 102, 161, 176, 183
Karamanoğulları Beyliği 166
Karesi Beyliği 166, 171
karib (Mısır gemisi) 44, 47
Karolenjler 112
Karpathos 23-25
Kartaca 53
Kastilya Krallığı 78, 146
Katalanlar 184
Katalonya 69, 99-100, 141-143
Kâtip Çelebi (Hacı Halife) 89, 171-172, 176
kayık 167, 172
Kayseriye 135
Kedar, B. Z. 14
Kefalonya 24, 68, 81, 102, 150, 177
Kefe 67, 148, 185
Kelb Emirliği (Sicilya) 114, 120, 136, 141
Kemal Reis 182, 187
Keos Adası (Kea, Zea) 105
kereste 27, 90, 128, 145
Kerkenna Adaları 41
Keyhüsrev I (Selçuklu sultanı) 164
Keykavus I (Selçuklu sultanı) 164
Keykubad I (Selçuklu sultanı) 164
Kıbrıs 21, 23-25, 41, 51, 67, 69, 81, 98, 103-104, 106, 108-114, 116, 119, 121-122, 124-125, 127-128, 130, 135, 138, 151, 154, 156-157, 159, 164, 166, 168, 174, 177, 185
Kızıldeniz 44, 90, 128
Kiklad Adaları (Yunanistan) 103, 105, 166
Kilikya 25, 98, 104, 119, 123, 145, 150-151
Kimolos Adası (Yunanistan) 180
Kinnamos, John 151
Kithira (Kytera) (Yunanistan) 110
kog 7, 54-55, 57, 59, 61, 63-64, 72, 97, 126, 161
kommerkion 147
Konstantinos Dalassenos 119
Konstantinos Palaiologos (Bizans imparatoru) , 172
Konstantinopolis 6, 20, 69, 72, 84, 98, 104-106, 109, 126-127, 132, 147-148, 150, 152, 154, 160, 166, 172 ayrıca bkz. İstanbul
Korfu 41, 68, 81, 85, 101-102, 150-151, 174, 177
Korinthos 45-46, 63, 110-111
Koron (Yunanistan) 25, 68, 148, 152, 177, 184
Korsika 25-26, 36, 41, 69, 81, 99, 106, 109-111, 114, 157, 187
Kreutz, B. M. 47, 75
Kroya 177
Kudüs 13-14, 56, 78, 86, 91, 118-123, 127-131, 133, 155
kuka (Türk kog'u) 61
Kutsal İttifak 78, 168
Kutsal Topraklar; 21-22, 58, 67, 81, 86, 98, 102-103, 122, 125-127, 131-133, 137, 156, 164 ayrıca bkz. Kudüs, Akkâ

Kuzey Afrika; 6, 25, 38, 40, 84, 90, 112, 137, 141, 146, 149, 183, 187 **bkz. Magrip**
Kuzey Atlantik alçak basınç sistemi 16

L'e

L'estoire de Eracles Empereur 131
La Ciotat 157
Labib, S. Y. 144-145
Laiou-thomadakis, A. E. 144
Lampedusa 41, 188
Lane, F. C. 66, 69
Larnaka (Kıbrıs) 68
Las Hormigas Savaşı 81
Leccavello, Simone 13, 85, 88
Leo VI 7
Lev, Y. 27, 45-46, 55, 60, 63-64, 85, 94, 190
Lewis, A. R. 18
Lewis, B. 114, 140
libeccio 36
Libya 37-39, 99, 112, 155
Liguria 36, 100, 106-107, 112, 142, 157, 187-188
Likya 25, 98, 104, 119, 123, 145, 150-151
Limasol (Kıbrıs) 25, 68, 81, 84, 106
Limni Adası 110-111, 172
Lion Körfezi 35-36, 38, 98-100, 107, 109, 112, 188
Lipari Adaları (Tiren Denizi) 106, 188
Lizbon 93
Lombard, M. 27, 194
Lopez, R. S. 47, 153
Loredano, Jacopo (Venedikli denizci) 181
Loredano, Pietro (Venedikli denizci) 172
Louis IX (Fransa imparatoru) 39, 48, 51, 78, 104
Ludolph von Suchem (hacı) 38, 65, 101
Luttrell, A. 144
Lübnan 33, 128

Ma

maestrale; 36 ayrıca **bkz. mistral**
Magosa 25, 68-69, 85, 104, 106-107
Magrip 38, 40, 47, 51, 53, 55, 59, 68, 79, 84, 98-100, 102, 107-108, 110, 112, 141, 143-146, 148-149, 157, 160, 180-181, 184, 187
Malaga (İspanya) 25, 92
Maliki hukuk okulu/mezhebi 141
Malowist, M. 144, 161
Malta 8, 25, 36, 41, 79, 86, 107-108, 110-111, 114, 156, 179-180, 189
Manş Denizi 100
Mantua Konseyi 181
Manuel Butumites (Bizanslı amiral) 119
Manuel Kabasilas 151
Manuel I Komnenos (Bizans imparatoru) 127, 151
Marciana (portolan haritası) 104
Marmara Denizi 119, 154, 172
Marsala (batık) 13, 47, 149
Marsasirocco (Malta) 86
Marsilya 48, 51-52, 81, 85, 98-99, 139, 149, 155, 158
Massif Central (Fransa) 33, 36
Mavera-i Ürdün 128
mavna (Osmanlı kadırgası) 47, 79
Mayorka Adası 18, 100, 110-111, 149, 179
Megara (Yunanistan) 71-73, 165, 168
Mehmed II (Fatih, Osmanlı padişahı) 171, 175
Mekke 19, 59
Melissande 127
Meloria Savaşı 86
meltemi 37, 40, 98-99, 103-105, 124
Memluklar 135, 137, 177
Menderes Nehri 29
Menteşeoğulları Beyliği 166-167, 169-171
Meriç Nehri 29
merkeb harbi (Fatımi kadırgası) 74
Messina 19, 23, 25, 30, 51, 69, 81, 84-85, 99-101, 106, 110-111, 182
Mısır 17, 21, 26, 30, 37-40, 44, 50, 53, 58-60, 63, 68, 74, 79-80, 90-91, 97-99, 102-104, 108, 110, 112-113, 115, 119-125, 127-138, 141-146, 148-151, 156, 158-161, 164, 168-169, 176-177, 180-181, 184-185
Midilli Adası 25, 105-106, 119, 156, 168, 174-175, 179
Mikhael VIII Palaiologos (Bizans imparatoru) 79, 157
Mikonos 174, 177

Mocenigo, Silvestro (Venedikli denizci) 172
Modon (Yunanistan) 25, 57, 68-69, 86, 101-102, 106, 148, 156-157, 176-177, 181, 184
Moğol yüksek basınç sistemi 31, 33, 35-36, 164
Moğollar 164
Monako 157
Monemvasia (Yunanistan) 69, 148, 174, 177, 181
Monte Garigliano 109-111
Montpellier (Fransa) 139, 148-149
Mora Yarımadası 25, 98, 101, 106, 131, 150, 156, 169, 172, 174, 181
Moriscolar 188
Muaviye (halife) 109
Murabıtlar 147
Murad I (Osmanlı padişahı) 170
Murad II (Osmanlı padişahı) 170-171
musattah (Eyyubi kadırgası) 74
Museviler 185
Muzalon, Nicholas 105
Mücahidü'l-Muvaffak 112, 114

Na

Naamah-South (batık) 90
Naksos 25, 41, 110, 169, 175, 177
Napoli 53, 69, 77, 110-111, 181, 187
Nasıriler (Granada Nasıri Sultanlığı) 79
Navarin (Yunanistan) 157, 165, 173-174, 176-177, 181
Nehrü'l-Kelb 120
Niccolo da Canal (Venedikli denizci) 176
Nikeforos Fokas (Bizans imparatoru) 116, 149-150
Nikeforos Gregoras (Bizanslı tarihçi) 166
Niketas Kastamonites 119
Nil Nehri/Deltası 24, 28-30, 38-39, 74, 81, 88, 92, 94, 119-122, 128, 130-133, 137, 143, 146-147, 153, 168
Normanlar (Sicilya) 114

Of

Officium Robarie (Ceneviz) 147
Oikonomides, N. 144
Oran (Cezayir) 30, 37, 40, 65, 187
Otranto Boğazı (İtalya) 24-25, 77, 98, 102, 106-107, 157, 182, 188

Palaiologos hanedanı (Bizans) 147, 157, 172 Pa
Palaiologos, Tomas (Mora despotu) 181
Palermo 51, 69, 110-111, 114
Pantelleria Adası 41, 107-108
Papalık 78, 181
Paphos 68
Parenza 68, 102
Paros (Yunanistan) 110, 180
Patmos Adası (Yunanistan) 177
Patras (Yunanistan) 68, 150, 174
Pera 65, 106, 148
Petalioi ya da Petali Körfezi (Yunanistan) 105
Philip Augustus 52, 81, 84
Pirene Dağları 33
Pisa 6, 8, 39, 46, 69, 75, 86, 97-98, 108, 113-114, 120-121, 129, 133, 139, 148-149, 154-156, 158
Piyale Paşa (Osmanlı kaptanıderyası) 189
Pizigani 55
Po Nehri 13, 20, 25, 29-30, 36, 40, 52-53, 61, 67, 69, 72, 77, 82-84, 86-89, 91, 93-94, 98, 104-106, 109-111, 123, 126-127, 132, 147-148, 150, 152, 154-155, 160, 166, 170, 172, 181
Portekiz 183
Portus Pisanorum 156
Preveze 157, 165, 173, 176, 181
Provence 25, 36, 77, 98-99, 114, 142, 187-188
Pula (Yugoslavya) 68
pusula 66-67, 97

Querini, Marc Antonio (Venedikli denizci) 85 Qu

Raban, A. 13 Ra
Raymond III (Trablusşam kontu) 127, 151
Rhadanite Musevileri 142
Rhone Geçidi (Fransa) 33
ribat 113, 131

Richard (Aslan Yürekli) 52, 59, 81, 84, 103, 122, 126, 134-135, 157
Ritto, Georgio 88
Roccafortis (Venedik gemisi) 126
Rodgers, W. L. 93, 194
Roger (Hovedenli) 52, 81
Roger (Laurialı; Aragonlu amiral) 13, 84, 100
Roma (şehri) 16, 37, 39, 42-43, 48, 50, 64, 68, 70, 96-97, 103, 105, 110
Roma İmparatorluğu 43, 64, 70
Romanya 148
Rostrum 71, 74
Rum 11, 13-17, 19-20, 22-23, 27-28, 41, 48, 50, 52, 57-58, 61, 64, 67-74, 77-78, 80, 82-83, 87-92, 94-97, 100-103, 107-108, 113, 122, 124-125, 129, 132-135, 137-138, 140-141, 143-145, 147-148, 150, 152, 155-156, 159-161, 164, 169-170, 173, 175, 180-186
Rum ateşi 72, 204
Rumeli 170
ruses de guerre 59

Sa

saetie (Nasıri gemisi) 61
sagena (Bizans kadırgası) 47, 75
Sakız Adası 63, 65, 69, 85, 105-106, 112, 119, 148-149, 166, 171, 177
Salahaeddin Eyyubi 160
Salerno 69, 85
Salvaygo, Segurano (Ceneviz köle taciri) 144
sanadîl (Arap kadırgası) 74
sandanum (Ceneviz melez kadırgası) 75
Santorini 168
Sanudo Torsello, Marino 39, 80-81, 86-87, 127, 145-146, 182
Sapienza Adası (Yunanistan) 102
Sardinya Adası 25-26, 36, 41, 52-53, 69, 81, 84, 98-100, 106-114, 149, 157, 188
Saruhan Beyliği 166
Savona 88-89, 208, 236, 258
Sayda 104, 120-121, 123, 126, 135
Scala de Romania 105
Sciabbia 93
scirocco 37-38, 101
Scylla ve Charybdis 31
sefine (Arap kadırgası) 75
Selanik 72, 148, 172, 174, 184
Selçuklular 164
Semadirek (Samothrace) Adası 174
Septe 19, 38, 51, 148-149, 162
Serçe Limanı (batık) 45, 90
Sığırcıklar Adası/Delos (Yunanistan) 180
Sibenik/Sebenico 58, 68
Sibirya 35
Sicilya 20, 25-26, 30-31, 36, 41, 47, 52-53, 77-78, 81, 84, 86, 93, 98-102, 107-114, 116, 129-130, 133, 136, 141, 149, 152, 157-158, 160, 179-180, 182, 187-188
Sigurd I Norveç 120
Silves (Portekiz) 93
Siracusa 69, 110-111
Sirte 39-40
Sirte Körfezi (Libya) 39
Sisam Adası 174
Skiros 174
Skopelos (İskopolos, Yunanistan) 174
Skyllaion Burnu (İtalya) 85
Soucek, S. 61
Southampton 93
Spalato/Split 183
Sporad Adaları (Sporadlar, Yunanistan) 177
Stromboli (İtalya) 188
Struma Nehri (Yunanistan) 33, 35-36
Strymon boreas 36
Stryphnus, Mikhael (Bizanslı amiral) 154
Sur 6, 20-22, 24, 81, 97, 103-105, 110-111, 119-123, 126, 128, 130-134, 136-137,
Suriye 17, 26, 30, 37, 52, 88, 98, 102-104, 108-110, 112-113, 115, 117-121, 129-130, 132-133, 135, 137, 145, 157, 177, 180-181, 184
Suse 40
Süleyman bin Kutalmış (Selçuklu sultanı) 119
Sykaminon 171

Şa
Şarm eş-Şeyh (batık) 90
şini (Eyyubi kadırgası) 20, 74-75, 87

Ta
tagli 30, 100
Tana / Taganrog 36, 67, 123, 146, 148
Taranto 50, 109-112, 114
tarida 44, 47, 130
Tarragona (İspanya) 151
Tarsus 109-110, 123
Taşoz (Thasos) Adası 110-111, 174
telaro 76
Teke Beyliği 166
Tenenti, A. 179-180, 183
Terra d'Ortranto 77, 180
Teulada Burnu 100
Theseion duvar çizimleri (Atina) 62-63, 80
Thiriet, F. 172
Tiber Nehri 29
Tin Burnu 39, 131
Tinnis 119, 122, 130
Tinos (Yunanistan) 172, 174, 177
Tiren Denizi 11, 20, 25-26, 36, 43, 47, 85, 97, 102, 109-110, 112, 115, 146, 150-151, 155, 160, 187-188
Tobruk 39
Toros Dağları 33, 104, 128
Toscana 64, 100, 142, 170, 179
Trablusgarp 39-40, 51, 144, 187-188
Trablusşam 25, 103-104, 106-107, 109-110, 118, 120-121, 123-125, 127-128, 132-133
Trabzon 8, 63-64, 80
Trakya 169
tramontana 36
Trapani (Sicilya Adası) 19, 100, 148-149
Traselli, C. 53
Trieste 33, 35-36
Trogir 68
Tucci, U. 183
Tuna Nehri 30-31, 33, 36, 169
Tunus 25, 33, 38, 40, 53, 79, 81, 84, 99, 107, 109, 112, 116, 137, 144, 149, 160, 181, 187-188
Türkler 5, 61, 79, 90, 92, 107, 137, 164, 166, 168, 170, 172, 174, 176, 178, 180, 182, 184-186

Ud
Udovitch, A. 48
Umur Bey (Aydınoğulları Beyi) 166, 168
Usame (Beyrut emiri) 59
Usame bin Münkız 128, 148

Va
Valencia 55, 110-111, 114, 149, 157-158
Vardar Nehri 29, 33, 35-36
vardarac 36
Vegetius 96
Venedik 7, 13, 18, 23, 46-48, 57-58, 61, 63-69, 72-73, 78, 83, 85-86, 88-90, 93, 97-100, 102-103, 105-106, 115, 120-121, 126, 129, 134, 139, 143-144, 147-148, 152-153, 155, 157-158, 160, 165, 167-177, 179-185
Villa Gioiosa 92

Wi
William (Surlu) 53, 133
William II (Sicilya kralı) 21-22, 122,
Williams, Hector 13

Ya
Yafa 23, 50, 64-65, 67, 69, 93, 103, 120, 123-124, 135
Yarrison, J. L. 143
Yassıada (batık) 6, 42-43, 45, 47-48, 90, 92
Yugoslavya 33
Yusuf I (Nasıri sultanı) 146

Za
Zaliotus, Manuel, Bizanslı Byzantine 152
Zante 23-24, 68, 86, 93, 101, 112, 177, 182
Zara 51, 68, 104, 112, 121, 162, 179

Yayıncının Ekleri

Metinde Geçen Bazı Denizcilik Terimleri

Aborda: Bir geminin başka bir gemiye veya iskeleye bordadan yanaşması

Açavela gönderli yelken: Teknenin baş-kıç doğrultusunda uzanan dört köşe yelken

Arbalest: Ortaçağda kullanılan bir tür zemberekli yay düzeneği

Bocalamak: Geminin rüzgâr-altına doğru çevrilip, rüzgârı kıçtan alarak kıçı üzerinden döndürülmesi

Bodoslama (baş ve kıç bodoslama): tekne omurgasının baş ve kıç taraftaki uzantıları

Bonavant: Dördüncü direk

Dead Weight Ton (DWT): Bir geminin maksimum yük kapasitesi

Döşek: İç omurgadan sintineye kadar uzanan alt tahta parçaları

Gabya Yelkeni: Seren armalı teknelerde, normal yelkenlerin üzerine çekilen ikinci yelken

Gemi Vasatı: Bordadan bordaya olan doğrultunun ortası

Göksel Seyir: Gök cisimlerinin yardımıyla deniz üzerinde konum belirleyerek yapılan seyir

Grandi Direği: Birden fazla direği olan gemilerde en büyük direk

Hâkim Rüzgâr: Gün, ay, mevsim veya yıl gibi belirli bir periyotta, diğerlerine göre en sık, en fazla esen rüzgârın yönü için kullanılan terim

Iskarmoz: Kürekli teknelerde küreğin bağlanması veya oturması için ay veya çelik şeklindeki metal veya ahşap lumbar

İskele Tarafı: Geminin kıçtan başa doğru ekseninde sol tarafta kalan kısım

İskota: Yelkenin rüzgâra göre duruşunu ayarlamada kullanılan halat

Kabotaj: Bir devletin kendi limanları arasında yolcu ve yük taşıma hakkı

Kaburga: Teknenin omurgasından yana uzanan, borda kaplamalarının çakıldığı tahta

Kalafat: Teknenin yan ve güverte bölmelerindeki tahta parçalar arasındaki boşlukların doldurulması, su geçirmesinin önlenmesi işlemi

Kerte: Pusulanın kadranındaki 32 bölümünden her birine verilen ad; her biri 11,25° açıya eşittir

Knot: Geminin bir saat içinde aldığı mesafenin deniz mili olarak ifadesi

Lombar: Gemi bordalarında bulunan dört köşeli açmalar

Mizana Direği: Geminin en kıç taraftaki direği

Navlun: Gemilerin taşıdığı yük için sözleşmeyle ödenen ücret

Orsa Seyri: Tüm yelkenler doldurularak, teknenin gidiş yönü ile rüzgârın geliş yönü arasındaki açıyı en dar yapacak, rüzgâra olabilecek en yakın konumda seyretme

Prasya: Yelkenleri rüzgâra göre doğru açıya getirebilmek için serenleri çekmede kullanılan halat

Rota: Denizde bir geminin bir yerden bir yere giderken, coğrafi, meteorolojik, ekonomik koşulları ve geminin seyir özelliklerini hesaba katarak belirlediği en elverişli yol

Rüzgâr-altı: Rüzgârın estiği yönün aksi (rüzgârın gittiği yön); seyir halindeki teknenin rüzgâr almayan tarafı

Rüzgâr-üstü: Rüzgârın estiği (geldiği) yön; seyir halindeki teknenin rüzgâr alan tarafı

Sancak Tarafı: Geminin kıçtan başa doğru ekseninde sağ tarafta kalan kısım

SEREN: Direkler üzerinde yelken açmak için ve işaret çekmek için yatay olarak bağlanmış gönder

SEYRÜSEFER: Gemi seyri; geminin denizde bir yerden bir yere götürülebilmesi için gerekli olan teknik ve idare etme ilmi ve sanatı

SİNTİNE: Gemi gövdesinin iç kısmında, omurganın üzerindeki çukurluk şeklindeki zemin kısmı

SÜBYE ARMALI: Direklerinde seren yelkenleri olmayıp sadece yan yelkenleri bulunan tekneler

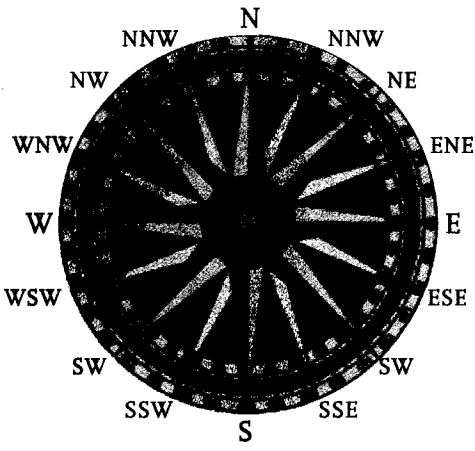
TALİMAR: Teknenin pruvasını oluşturan, alt kısmında ahşap ya da çelik ile omurgaya bağlı en ön parça

TRAMOLA ATMA: Bir teknenin önce rüzgâra karşı, sonra da rüzgârı diğer yandan almaya başlayacak şekilde döndürülmesi

YALPA: Dalgaların ve rüzgârın bordadan alınmasıyla, geminin iskeleden sancağa veya sancaktan iskeleye yana doğru yatması

YELKEN BOŞALTMA: Teknenin başını rüzgâra çevirerek yelkenin rüzgâr tutmamasının sağlanması

Rüzgâr Gülü



Ana ve ara yönler kendi aralarında "kerte" denen 32 yöne bölünür. Her kerte 11° 15'dir.

Pusulada dört ana yön, bu istikametten esen rüzgârlar ve kısaltmalar şunlardır.

0°, Kuzey rüzgârı: yıldız - **N**
90°, Doğu rüzgârı: **gündoğrusu - E**
180°, Güney rüzgârı: **kıble - S**
270°, Batı rüzgârı: **batı - W**

Ara yönler :
45°, Kuzeydoğu, rüzgârı: **poyraz - NE**
135°, Güneydoğu, rüzgârı: **keşişleme - SE**
225°, Güneybatı, rüzgârı: **lodos - SW**
315°, Kuzeybatı, rüzgârı: **karayel - NW**

Ana ve ara yönler arası:
22° 30' Yıldız - poyraz - NNE
67° 30' Gündoğusu - poyraz - ENE
112° 30' Gündoğusu - keşişleme - ESE
157° 30' Kıble - keşişleme - SSE
202° 30' Kıble - lodos - SSW
247° 30' Batı - lodos - WSW
292° 292' Batı - karayel - WNW
337° 30' Yıldız - karayel - NNW

YÖN	DERECE	RÜZGAR ADI
N	0	YILDIZ
NNE	22	YILDIZ POYRAZ
NE	45	POYRAZ
ENE	67	GÜNDOĞRUSU POYRAZ
E	90	GÜNDOĞRUSU
ESE	112	GÜNDOĞRUSU KEŞİŞLEMİ
SE	135	KEŞİŞLEME
SSE	157	KIBLE KEŞİŞLEME
S	180	KIBLE
SSW	202	KIBLE LODOS
SW	225	LODOS
WSW	247	GÜN BATISI LODOS
W	270	GÜN BATISI
WNW	292	GÜN BATISI KARAYEL
NW	315	KARAYEL
NNW	337	YILDIZ KARAYEL

18 Ekim 1184'te, Messina'ya gitmekte olan bir Ceneviz gemisiyle Akkâ'dan ayrılan Endülüslü gezgin İbni Cübeyr, "Buralarda rüzgârın esmesinde bambaşka bir sır var" diyerek geminin kaptanı "Cenovalı Rumi"nin ters rüzgârlardan kaçmak için yaptığı manevraları anlatır. Cübeyr'in bindiği Cenova tüccar gemisi herhalde 12. yüzyılın en büyük ve en gelişmiş teknelerinden biriydi, yine de yolculuk boyunca başlarına gelmeyen kalmamıştı. O dönemin teknolojisiyle Akdeniz'de yol almak zor işti, kaptanların suları ve rüzgârları avuçlarının içi gibi bilmeleri gerekiyordu. Deniz ulaşımı kas gücüne ve rüzgâra dayanıyordu. Ne var ki Akdeniz, bütün zorluklarına rağmen, çevresindeki uygarlıkları hem birleştiren, hem de ayıran bir güçtü. Tarihçi John H. Pryor bu çalışmasında eskiçağdan 16. yüzyıla kadar neredeyse değişmeden kalan ve uygarlıklar arasında iktisadi ve stratejik sınırları oluşturan Akdeniz rotalarını ve bu uygarlıkların deniz aracılığıyla kurdukları ilişkileri inceliyor. 649-1571 arasındaki dönemi inceleyen bir deniz tarihi bu. Aziz Basileos'un dediği gibi, Tanrı'nın insanlığa armağanı olan Akdeniz'i, yelkenli ve kürekli gemileri, rotaları ve deniz savaşlarını anlatıyor. Ayasofya'nın mermerlerine kazınmış kadırga çizimini de buluyorsunuz kitapta, korsanları da. Bizans, Cenova, Venedik, Abbasi, Fatimi gemileri kol geziyor mavi sularda. Derken Selçuklular iniyor denizlere, sonra da Osmanlılar. Pryor, Akdeniz tarihini ele aldığı bu kitapla yüzyıllar boyunca İslam ve Hıristiyan uygarlıkları arasındaki ilişkilerin tarihine önemli bir katkıda bulunuyor. John H. Pryor Sindney Üniversitesi'nde tarih profesörü.

Tarih ve Coğrafya Dizisi

Kitap Yayınevi