




# İLK İSLÂM DONANMASI VE HZ. OSMAN'IN ROLÜ THE FIRST ISLAMIC NAVY AND ROLE OF UTHMAN

HAKAN ÖZKAYA

Doktorant, Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü

*Ph.D. Student Atatürk University Turkish Researches Institute*


[hakan\\_000\\_04@hotmail.com](mailto:hakan_000_04@hotmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0003-1790-3188>

## Atıf / Citation

Özkaya, H. 2020. "İlk İslâm Donanması ve Hz. Osman'ın Rolü". *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi - Journal of Turkish Researches Institute*. 69, (Eylül-September 2020). 485-498

## Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü- *Article Types* : Araştırma Makalesi-Research Article  
Geliş Tarihi- *Received Date* : 15.09.2019  
Kabul Tarihi- *Accepted Date* : 14.08.2020  
Yayın Tarihi- *Date Published* : 30.09.2020  
 : <http://dx.doi.org/10.14222/Turkiyat4272>

## İntihal / Plagiarism

*This article was checked by*  iThenticate® programında bu makale taranmıştır.



Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi - *Journal of Turkish Researches Institute*

TAED-69, Eylül – September 2020 Erzurum. ISSN 1300-9052 e-ISSN 2717-6851

[www.turkiyatjournal.com](http://www.turkiyatjournal.com)

<http://dergipark.gov.tr/ataunitaed>



## İLK İSLÂM DONANMASI VE HZ. OSMAN'IN ROLÜ THE FIRST ISLAMIC NAVY AND ROLE OF UTHMAN

HAKAN ÖZKAYA

### Öz

Dünya yüzeyinin yaklaşık %80'i sularla kaplı iken bunun %97'sini ise denizler ve okyanuslar oluşturmaktadır. Dolayısıyla anakara üzerinde kurulan siyasi bir teşekkül, deniz üstündeki egemenlikle perçinleşmedikçe uzun süreli ve dinamik bir hâkimiyet hiyerarşisi kurması mümkün değildir. Tarih bunun birçok örneği ile doludur. Deniz kuvvetlerinin varlığı hem savunma hem de saldırı bakımından hayati bir öneme sahip iken bu sayede oluşturulan güvenli saha ile birlikte ülke ekonomisini ihyâ edecek sürekliliği olan büyük bir iktisadî gelirinde önü açılmaktadır. İnceleyeceğimiz dönem olan İslâm tarihi de bu teoremin önemli referanslarından birini meydana getirmektedir. Zira Hz. Ömer döneminde fethedilen 2,251, 030 km<sup>2</sup> alandaki 1036 şehir ile birlikte İslâm coğrafyası İran, Irak, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Suriye, Filistin, Ürdün, Lübnan, el-Cezire, Mısır ve Libya'nın da dâhil olduğu çok geniş bir alana ve alternatifler sunan çeşitli su yolları bağlantı hatlarına erişim sağlamıştı. Ancak bu durum olumlu sonuçların yanı sıra olumsuz bazı gelişmelere de zemin hazırlıyordu. Bu su yollarının bağlantı hatları sayesinde fethedilen bölgeler arasında ve fethedilecek yeni bölgelere yönelik olarak askerî ve ticarî açıdan büyük kazançlar sağlayacak muazzam bir potansiyel ortaya çıkmıştı. Öte yandan tamamen kara kuvvetleri şeklinde organize olan ve donanması bulunmayan İslâm ordusunun denizden gelecek olası saldırılara karşı dirençli bir savunma mekanizması oluşturması ve bu saldırılara karşı caydırıcı bir etki yaratması ya da püskürtmesi ise mümkün görünmüyordu. Bu gelişmeler ışığında hem ortaya çıkan potansiyelden istifade etmek hem de fethedilen toprakları elde tutmak için bir donanmaya sahip olmak kaçınılmaz hale geliyordu. Devlet teşekkülünün çok yeni olması, Müslümanların deniz kuvvetleri konusundaki deneyimsizliği ve

### Abstract

Approximately 80% of the Earth's surface is covered with water, while 97% of this is composed of seas and oceans. Therefore, it is not possible to establish a long-term and dynamic hierarchy of sovereignty unless a political institution established on the mainland rivets with sovereignty over the sea. History is full of many examples. While the presence of the navy is of vital importance both in defense and attack, this way paves the way for a great economic income with the continuity to enliven the country's economy with the secure field established. Islamic history, which is the period we will examine, constitutes one of the important references of this theorem. Because Along with 1036 cities in an area of 2,251, 030 km<sup>2</sup> conquered by Omar, the Islamic geography has a wide range of alternatives, including Iran, Iraq, Azerbaijan, Armenia, Georgia, Syria, Palestine, Jordan, Lebanon, Al-Jazeera, Egypt and Libya. Offering access to various waterways connecting lines. However, this situation paved the way for some negative developments as well as positive results. Thanks to the connection lines of these waterways, there was a tremendous potential between the conquered regions and the new regions to be conquered, which would yield huge military and commercial gains. On the other hand, it was not possible for the Islamic army, which was completely organized in the form of land forces and had no navy, to create a defense mechanism against possible attacks from the sea and to create a deterrent effect against these attacks or to repel them. In the light of these developments, it became inevitable to have a fleet both to take advantage of the potential and to hold the conquered lands. Despite the fact that the state was very new, Muslims' inexperience in naval forces and the lack of navy industry, this necessity would be more dominant. Shortly after the establishment of the state, they would fulfill their desires. However, what

donanma endüstrisinin eksikliği gibi mevcut etkenlere rağmen bu zaruri ihtiyacın giderilmesi daha baskın hale gelecekti. Devletin kurulmasından kısa bir süre sonra ise bu arzularını gerçekleştirmiş olacaktı. Peki, ama çöl ikliminin hâkim olduğu bir coğrafya kültüründen gelen Arap fâthilerin bir donanma vücuda getirecek kadar politik bir olgunluğa erişmiş olmalarının altında hangi ana faktörler etkin olmuştu, bu faktörlerin siyasi, idari, sosyal, askeri ve iktisadi alt yapıları nasıl gelişmişti ve bu hususta Hz. Osman'ın nasıl bir rolü olmuştu? Çalışmamızda bu soruları irdelemeye ve cevaplarını bulmaya çalışacağız.

**Anahtar Kelimeler:** İslâm, Suyolları, Hz. Ömer, Donanma, Hz. Osman

major factors were effective under the fact that the Arab conquerors from a geographic culture dominated by desert climate had reached a political maturity enough to bring a navy to the body, how the political, administrative, social, military and economic infrastructure of these factors developed and what role did Uthman play? In our study, we will try to examine these questions and find their answers.

**Key Words:** Islam, Waterways, Omar, Navy, Uthman

### Structured Abstract

*After the collapse of the Roman Empire in the 5th century, the power center in Europe shifted to Constantinople, so the Byzantine administration had to fight for nearly a century to unite the disintegrating power centers around a single focus and dominate the Mediterranean world. Although the Mediterranean was still under the control of Constantinople, it was able to maintain a limited naval power in the Adriatic. But Caliph Omar, who seized Syria, the center of science under Byzantine control, the granary of Egypt and Jerusalem, one of its religious centers. Also took the Mediterranean trade, one of the most important income sources of the Byzantine treasury, under control. It paved the way for the spread of the Islamic belief by ending the Christian identity supremacy of the Mediterranean world. But the territory of the region covered a fairly large area and had a long coastline. Therefore, it was under the threat of Byzantine forces with a strong navy. The raid of the Byzantine navy on the city of Alexandria after the conquest of Egypt proved this. Another problem arising from the naval power was that the pirate ships anchored in the island of Cyprus constantly threatened the Syrian territory.*

*The governor of Syria, Muawiya, who was disturbed by this situation and thought that a navy should be formed against Byzantium, presented his proposal to the caliph on this issue. However, Caliph Omar, who had no knowledge and experience about the sea, did not accept it despite Muawiya's insistence. It was content with strengthening the coasts of Syria and Egypt and pursuing a defense-oriented policy at sea.*

*The land operation carried out over Anatolia was not enough to squeeze Byzantium, and a naval force was definitely needed. Therefore, he made the same offer to Uthman, who was the caliph after Omar. At first, Caliph Uthman was determined to continue the policy of his predecessor Omar. However, he did not show any more resistance against Muawiyah's insistence and allowed the navy to be established and land on the island of Cyprus.*

*This decision meant the discovery of a new world for Muslims. The regions along the Mediterranean coast, where the navy industry consisted of iron, timber, shipyard, harbor, craftsmen, sailors, captains, crews and soldiers, was under Muslim rule. In addition, the Syrian and Egyptian navies in the region were captured by the Muslims. The maritime circles*

*of the region consisting of Monophysite Christians such as Copts and Ya'kubis were in serious competition with Byzantium due to the ongoing religious conflicts since the Iznik Council in 325. Therefore, they supported the formation of the Islamic navy that would rival the Byzantine navy by taking the side of the Muslims.*

*Ensuring the presence of persons to take part in the navy was also realized during this period. In the beginning, the ribats, which consisted of simple tents where horses kept ready for jihad were tied and where murabits (volunteer soldiers) were accommodated, gradually turned into fortified structures. In time, the ribat became the places where both those who went to war and those who wanted to go to war started to gather. When it came to the Uthman period, when privileges were given to those who wanted to live in coastal cities and the lands won in the war were taken over by soldiers. An intense wave of immigration started from Ba'lebek, Hums and other cities to Sur, Akka and other Jordanian coastal cities. With these migrations, a very crowded population emerged for the sea voyages that Muawiyah thought to make.*

*Finally, the effects of the changes in the conditions with Uthman becoming the caliph were very important. The fact that the new caliph appointed pro-naval governors instead of the anti-navy people and the merchant identity were very important factors for the formation of the navy. Caliph Omar had no relationship with the sea. Therefore, he made a decision with the interpretation of governor of Egypt and refrained from an undertaking that he thought was carrying risks in an unfamiliar area. However, Caliph Uthman was familiar with seas and ships. It is rumored that he has merchant ships and even carries the goods of other merchants in addition to his own commercial goods. In this respect, Uthman's knowledge of the sea and ships was an important factor in allowing the formation of the navy.*

*The formation of the first Islamic navy emerged with the combination of all these conditions. A strong navy of 1700 pieces was established, along with the ships in Syria and Egypt from the Byzantine period, as well as the ships built by Muawiye in the Phoenician Port in Beirut and the ships that the Egyptian governor started on the island of Ravda, opposite Fustat, on the Nile.*

## Giriş

V. yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun yıkılışı başta Avrupa olmak üzere Akdeniz dünyasında ve Anadolu'da radikal değişimlerin yaşanmasına ve bölgesel olarak kendi dinamikleri içinde yeniden dizayn olan çeşitli organizasyonların meydana gelmesine neden olmuştu. İspanya Vizigotlar, İtalya Ostrogotlar tarafından işgal edilmiş, Vandallar İspanya üzerinden Kuzey Afrika'ya ulaşmış ve Romalılaşmış Avrupa homojenliği dağılarak ilk kez bozulmuştu. İmparatorluğun doğu kısmındaki mülklerinin sahibi ve varisi olan Bizans ise Güney Avrupa ve Akdeniz'de ortaya çıkan siyasi ve askerî boşluğu karşılamakta yetersiz kalmış ve sadece Adriyatik'te sınırlı bir deniz gücü bulundurabilmişti (Pryor, 2003:158). Öte yandan Balkanlarda Avar-Slav toplulukları ve Anadolu-Kafkasya hattında Sâsânî İmparatorluğu ile ağır ve yıpratıcı bir mücadeleye girmek zorunda kalmıştı (Levçenko, 1999: 105-Juddith, 2010: 14- Ostrogrsky, 1981: 67-Timoty, 2008: 156). Özellikle Sâsânîlerle uzun bir süre devam eden bu çatışmalar iki tarafında askerî ve iktisadî alanlarda büyük kayıplar yaşamasına neden olmuştu. 626 yılında ilk kez kurulan bir ittifakla Avarlar Sâsânîlerle birlikte Konstantinopolis'i kuşatmış ancak başarılı olamamışlardı. Bir yıl sonra karşı saldırıya geçen Bizans İmparatoru Herakleios, eski başkent Ninova yakınlarında elde ettiği kesin zaferle İran Şahı II. Hüsrev'i bulunduğu Ktesiphon'dan (Tizpon) Dastgerd'a kaçmaya zorlamıştı. Bu arada Sâsânî İmparatorluğunda II. Hüsrev devrilmiş ülke iç karışıklıklarla çalkalanmaya başlamıştı (Vasiliev, 1943: 251-Barthold, 1940: 13).

Mücadelenin Bizans lehine döndüğü bu dönemde hiçbir askerî ve siyasi tehdit algısının bulunmadığı bir coğrafya olan Arap yarımadasında, Hz. Peygamber önderliğinde dini-cemaatsel bir yapılanmadan dini-askerî bir serüvene doğru hızlı bir seyir izleyen Müslümanlar, Mûte gazvesiyle (8/629) Bizans'a karşı ilk seferi başlatmıştı. Tebuk gazvesiyle (9/630) devam eden mücadeleler, (Halife b. Hayyât, 2001: 112-117-Belâzurî, 2012: 40-41) Hz. Peygamber'in bu âlemden ayrılması ve ilk halife Hz. Ebu Bekir'in (632-634) irtidad hareketleriyle meşgul olmasından dolayı kesintiye uğradıysa da iç isyanların bastırılmasından sonra kaldığı yerden devam etti. Hâlid b. Velid komutasında Suriye'ye sevk edilen kuvvetler, Ecnadeyn Savaşı'nda (634) Bizans'a karşı önemli bir zafer kazanarak Suriye ve Filistin'in kapılarının Müslümanlara açılmasını sağladı (İbn Kesîr, 1994: VII, 12-Fayda, 1994: 104). Böylece özelde kıyı kesimi ve Kıbrıs Adası, genelde ise tüm Akdeniz dünyası Müslümanların ilgi alanına girmiş oldu.

Yeni halife Hz. Ömer, iç politikadaki istikrarın ve coşkulu bir fetih arzusu taşıyan askerî kadroların yarattığı enerjiyi doğru ve teşvik edici bir yönlendirmeyle Sâsânî ve Bizans hudutlarına doğru kanallı etti. Suriye'deki Müslüman kuvvetler Filh savaşında (Ocak 635) ağır zayıat verdikleri, Mercürrüm savaşında (Eylül 635) yendikleri Bizans kuvvetlerini Şeria Irmağı'nın ötesindeki Yermük muharebesinde (Ağustos 636) adeta yok ettiler (Belâzurî, 2012: 160-163). Mezopotamya'nın kalbi ve Bizans'ın bilim merkezi Suriye, semavi dinlerin beşiği Filistin, Lübnan, Ürdün ve Nil deltasının zenginlik ve kültür merkezi Mısır, hiç tanımadıkları yeni efendileri karşısında kısa süre içinde teslim bayrağı çekmek zorunda kaldılar (638-642). Müslümanların dizginden boşalmış akınları yanında, Vandalların, Vizigotların, Franklar, Lombardlar ve Ostrogotların saldırıları bir hiç sayılırdı. Kendi tarihi içinde hiçbir zaman bu kadar hızlı ve ağır bir yenilgiler serisi yaşamamış olan Bizans, Akdeniz'in güney kıyısındaki topraklarından, vergi gelirlerinin önemli bir kısmından,

dönemin dünya ticaret merkezleri olan güneyindeki limanlarından ve Mısır gibi bir hububat ambarından vazgeçmek zorunda kalmıştı. Ama daha da önemlisi güçlü bir tahakkümle inşa ettiği Akdeniz'in dini bütünlüğünü yeni rakibi İslâm karşısında geri dönülmez bir şekilde kaybetmişti.

Asırların birikimi politik ve askerî deneyimi olan, dönemin en iyi silah teknolojileriyle donatılmış çağının en büyük ve düzenli ordusuna sahip Bizans, çölün yeni hâkimleri karşısında niye bu kadar kısa bir zamanda bu kadar ağır yenilgiler yaşamıştı? Üstelik bu Arap fatihlerin çok sınırlı bir siyasi ve askerî tecrübesi vardı ve ordunun önemli bir kısmı hala bedevi kültürünün haşin ve zapt edilemez özelliklerini taşıyordu. Acaba bunun tek sebebi yeni dinin getirdiği dinamizm ve mücadeleyi teşvik eden cihatçı İslâm ruhumuydu? Muhtemelen dini-askerî oluşumun ilk evrelerinde ana etken bu olmuştu ve sonraki dönemlerde de hareketin temel karakteristiği haline gelmişti. Ancak sınırların genişlemesiyle birlikte devlet gelirlerinde görülen düzenli yükseliş ve savaşçıların çoğalan ganimet gelirlerinden aldığı pay oranındaki artışında, ciddi bir katkı sunduğu muhakkaktır. Muhammed Hamidullah İslâm öncesi Arap toplumunda ordu kumandanının, ele geçirilen ganimetin dörtte birini ve bölünmeyecek malları kendisine aldığını belirtir. (Hamidullah, 2002: 264) İslâm'ın zuhuruyla beraber ise Kur'an'ın getirdiği yeni teamüllere göre ganimet gelirlerinin beşte biri devlet hazinesine geriye kalan beşte dördü ise belli kurallar dâhilinde savaşanlar arasında pay edildi. Hz. Ömer döneminde bu usulün askerler lehine fihhi ve mali açıdan sistemli hale getirilmesi (Erkal, 1996: 351-354) ve bu dönemin yapılan fetihler açısından İslâm tarihi içinde en parlak dönemi ihtiva etmesi, akla asıl tetikleyici unsurun “ganimet” mi olduğuna dair haklı bir şüpheyi getiriyor. Ama temel etkenin bu husus olduğunu iddia etmek cılız bir referans olarak kalır. Ortaya çıkan tabloya geniş açıdan bakıldığında ise büyük askerî zaferler için gerekli olan maddi ve manevi unsurların birlikte olması durumunun tam da bu dönemde tezahür bulduğu anlaşılıyor. Bu yüzden yeni dini inancın getirdiği manevi coşku ve artan ganimetlerin oluşturduğu maddi kaynakların bu süreçte bütünlüşmesi “neden” ve “nasıl” sorularının izahatını mümkün kılacak bir yeterlilik sağlıyor.

İslâm; siyasi, askerî ve toplumsal ilk gelişim çağını Hz. Peygamber döneminde Mekke ve Medine'de tamamlamıştı. Bu bölge iklim ve topografya bakımından çok elverişli koşullara sahip olmasa da, Kızıldeniz'e bağlanan Mekke'de ki Şuaybe (daha sonra Cidde limanı yerini almıştır) ve Medine'deki Câr limanları aracılığıyla Mısır, Habeşistan, Aden, Hindistan ve Çin'e kadar uzanan bir suyolları bağlantı hattına sahipti (Küçüktaşçı, 2003: 10 ve 171). Ancak bu su yolu bağlantıları askerî bir nitelikten ziyade ekonomiye dayalı ticari bir özellik taşımaktaydı. Bölgede önemli ve tehdit unsuru olacak etkin bir askerî varlık mevcut olmamakla birlikte Mekke ve Medine şehirleri önemli ticaret merkezleri olarak ön plana çıkmaktaydı (Binggel, 2011: 281-Hoyland, 2010: 109-110). Arap Yarımadasının tümüyle ele geçirilmesiyle birlikte ise deniz ticaretinden gelen tüm ekonomik kazanımlar başkent Medine'de toplanmaya başlandı. Bu gelişme devletin gelirlerini önemli ölçüde artırdığı gibi büyük bir ihtimalle sosyal ve askerî gelişmeleri de körüklemişti. Bölge, ticari bakımdan o dönemin en stratejik noktalarından biriydi ve coğrafyadan kaynaklanan maddi yoksunluğu ziyadesiyle telafi edebiliyordu.

Kızıldeniz'in suları ünlü korsanların kaynadığı ve açıklardaki sığ kayalıklar nedeniyle seyir bakımından tehlikeli olduğu için, bu ticareti gerçekleştiren gemiler yüklerini ya Aden'e ya da Yemen kıyısında boşaltıyorlardı. Yükler oradan da kara yoluyla Arabistan'ın Kızıldeniz kıyısından Elat'taki ana dağıtım noktasına taşınırdı. Arabistan'ın Akdeniz dünyası için önemli kılan şey bu kervan yoluydu; çünkü bu yollar Elat'tan yelpaze gibi açılıp Mısır'a ve Suriye'ye uzanmaktaydı. İskenderiye şehrinin başlıca liman olduğu Doğu'da, mallar Şam'dan deniz yoluyla Gazze'ye ya da diğer kıyı limanlarına ulaşır ve buradan da iç kesimlere dağıtım yapılırdı. Karadan ise Khalkedon'a (Kadıköy'e) dolayısıyla Konstantinopolis (İstanbul)'e giderdi (Bradford, 2000: 307). O dönem Avrupa ve Akdeniz dünyası için en önemli ticari emtia Hindistan ve Doğu'dan gelen mallardı. Özellikle Bizans için altıncı ve yedinci yüzyıllarda bu ticaret güzergâhı çok önemli idi ve devlet hazinesinin en büyük gelir kaynaklarından birini oluşturuyordu. Zira o dönemin dünya ticaret merkezi Hint Okyanusu ve Güney Asya'dan gelen malların toplanma ve dağıtım merkezi olan Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Akdeniz'in doğu limanlarının bulunduğu coğrafya bölgesiydi. Arabistan'ın nüfuzu ve önemi ise büyük ölçüde, Hint Okyanusu ve Güney Asya'yı Akdeniz'den ve Avrupa'dan ayıran coğrafi konumundan kaynaklanıyordu. Dolayısıyla Arabistan ve Kızıldeniz'de etkin olan bir güç, bölge ticaretini kolaylaştırabilir ya da tümüyle engelleyebilirdi (Glubb, 1963: 22).

Bununla birlikte Müslüman fatihler anakarada kısa bir süre zarfında inanılmaz sınırlara ulaştırdıkları hükümler sayesinde doğu limanlarının da yeni sahipleri haline gelmişlerdi. Bizans karşısındaki zaferleri ile Akdeniz'in güney kıyılarını denetimleri altına almış, Sâsânileri yenilgiye uğratarak Basra Körfezini ele geçirmişlerdi. Kızıldeniz ise zaten Mekke'ye 75 km. uzaklıkta olduğu için devletin merkezinde ve siyasi egemenliğinde bulunuyordu (Meloy, 2015: 42). Bunların arasında sunduğu ekonomik avantajların yanı sıra Ön Asya ve Mısır arasındaki hattı tamamlayacak ana merkez rolüne de sahip olan Basra Körfezi'nin merkezinde yer aldığı bölge, gözden kaçan ama son derece önemli bir coğrafyaydı. Kızıldeniz ile birlikte halifeliğin merkezine giden suyollu bağlantı noktalarından biriydi ve ele geçirilmiş olması iktisadî avantajlarının yanında önemli bir güvenlik zafiyetini de ortadan kaldırmış oluyordu. Siyasi olarak ilk kez Persler tarafından birleştirilmişti. Batı ülkelerinin Kızıldeniz ve Mısır üzerinden doğrudan Doğu ile ticaret yapma istekleri, Mezopotamya ve Suriye'nin tek merkezden yönetilmemesinden dolayı sonuçsuz kalıyordu. Ptolemaioslar, Selevkoslar, Romalılar, Parthia Hanedanlığı, Bizans ve Sâsâniler bunu mümkün kılmak için asırlara varan mücadeleler ortaya koydularsa da başarılı olamamışlardı. En sonunda güneyden gelen Müslüman Araplar, beklenmedik bir şekilde kısa süre içerisinde eski Pers coğrafyasını yeniden dirilterek bu çabaları nihayette erdirdi (Hourani, 1995: 52). David Abulafia gibi birçok batılı araştırmacının Akdeniz'deki İslâm varlığını faydalı mı zararlı mı şeklinde bir paradoks olarak sunması bu noktada önemini kaybediyor (Abulafia, 2012: 284). Zira sadece bu başarı dahi Akdeniz'de boy gösteren Müslüman Arapların görmezden gelinmeyecek ölçüde büyük bir katkı sunduğunu gözler önüne sermektedir. Ayrıca Akdeniz; doğu-batı ekseninde kültürleri, inançları, yiyecekleri, giyecekleri, anlatıları tamamen farklı olan iki dünyanın buluştuğu bir merkezdi ve sadece doğudan ya da sadece batıdan yönetilmesinin bir olanağı yoktu. Belki Antik Roma bunu bir nebze başarmıştı, ancak onlar dahi sorunsuz bir şekilde Mezopotamya-Suriye bağlantısını sağlayacak kadar geniş bir hâkimiyet hiyerarşisi kuramamıştı. Şimdi ise Müslümanlar bunu



başarabilecek geniş sınırlara ve gerekli imkânlarla sahip olmuşlardı. Ancak bunun için güçlü bir donanmaya sahip olmaları kaçınılmaz bir ihtiyaç haline gelmişti.

Öte yandan Müslümanların anakaradaki önlenemez ilerleyişi, Bizans'ı denizlerdeki kuvvetlerini sahaya sürmeye sevk etmişti. Deniz üstünlüğü onların elindeydi ve 645-646'da İskenderiye'yi yeniden işgal edip bir ayaklanma başlatacak ve kıyıları boyunca gözetleme kuleleri ve bir sinyal sistemi oluşturacak kadar kuvvetli bir etkiye sahipti (Pryor, 2003: 159). Ancak çöl ikliminden gelen ve denize karşı doğal bir hevesleri olmayan Müslümanlar, Bizans'ın bu saldırıları karşısında Lazkiye, Trablusşam, Sayda, Sûr, İskenderiye ve Dimyat gibi sahil şehirlerinin giriş çıkışlarına savunma yönü kuvvetli, güçlü gemiler yerleştirerek güvenli bir savunma hattı oluşturmakla yetindiler (en-Numani, 1928: 388-389-Özcan, 1986: 13). Bu tedbirler güçlü olmakla birlikte süreklilik arz edecek bir yeterlilikte değildi. Buna rağmen Hz. Ömer liderliğindeki Müslümanların o dönemde gelen saldırıları bertaraf etmelerine imkân tanıyacak bir donanma vücuda getirme fikri henüz olgunlaşmış değildi.

Bununla birlikte halife sivil amaçlarla denizden yararlanma konusunda bir mahzur görmüyordu. Medine'de yaşanan kıtlık durumundan dolayı Mısır valisi olan Amr b. Âs'tan bu sorunun çözümü için Medine'ye hububat getirmesini istedi (İbnü'l-Esîr, 1985: II, 508). Amr b. Âs'ın kara yoluyla Medine'ye erzak sevk etmenin zor olmasını gerekçe göstererek, Nil nehrinin kenarında bulunan Babilon şehri ile Kızıldeniz sahilindeki Külzûm (Süveyş) Limanını birbirine bağlayan ve Mısır firavunları döneminde yaptırılmış olmasına rağmen zamanla kapanmış olan kanalı yeniden açma ve hububatı gemilerle bu kanal üzerinden gönderme teklifinde bulundu. Halife ise herhangi bir muhalefet göstermeksizin bu teklifi kabul etti. Nil nehrini Kızıldeniz'e bağlayacak altmış dokuz mil uzunluğunda bir kanal olan "Halicü emîri'l-mü'minîn" kanalı (Cooper, 2014: 95), yaklaşık altı ay süren çalışma neticesinde yeniden açıldı ve Mısır'dan yolla çıkan hububat yüklü yirmi gemi Medine'nin Câr limanına ulaştı (İbnü'l-Esîr, 1985: 515-Öztürk, 2012: 18). Yaşanan kıtlık sorunuyla beraber kanal açılması neticesinde Mısır, Haremeyn ile Yemen ve Hindistan arasında deniz ticareti etkinlik kazandı ve bu alanda büyük bir gelişimin önü açılmış oldu. Hatta Rivayet edildiğine göre, kanal açılması hususunda yakalanan başarıdan dolayı Amr b. Âs, Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlama konusunu da halifeye bildirmiş ancak Hz. Ömer, Rumların hacca gelenlerin gemilerini yağmalayacağı endişesini taşıdığı için bu teşebbüs fikrine karşı çıkmıştı (Kettânî, 1993: II, 119).<sup>1</sup>

Halife'nin deniz konusundaki bu tereddütlerinin Mısır'ın fethinden sonra İskenderiye şehrinin yönetim merkezi yapılması konusunda da devam ettiğini görüyoruz. Amr b. Âs'ın İskenderiye'nin statüsünün devam ettirilmesi yönündeki isteğine, Medine ile vilayet merkezleri arasına su girmeden kara yoluyla bağlantı olması gerektiğini söyleyerek daha iç kısımlarda bulunan Fustat şehrinin kurulmasını ve Mısır'ın oradan idare edilmesi emrini vermiştir (Ya'kûbî, 2002: 105-es-Seyid, 2000: XXII, 574).

<sup>1</sup>Mes'ûdi, Hz. Ömer'in bu Rumların işidir diyerek karşı çıktığını ifade eder. *bk. Mes'ûdi, Murûcü'z-zehab ve me'âdinü'l-cevher*, 264. Muhammed Hamidullah, eğer bu fikir uygulanmaya konulsaydı hâkimiyet ve mülkiyet konularıyla birlikte, üzerindeki trafiği tam kontrol etme bakımından normal kanal ve nehirlere farklı olmayacağını çekinmeden iddia edebileceğini ifade eder. *bk. Muhammed Hamidullah, İslâm'da Devlet İdaresi*, 1998, 118, 284. Ayrıca İbn Haldûn bu konunun Müslümanlardan önceki hükümdarlar tarafından da gündeme getirildiğini ancak uygulanmadığını kaydeder. *bk. İbn Haldûn, Mukaddime*, I, 281.

İskenderiye şehri Roma ve Bizans gibi güçlü donanmalara sahip olan devletler için bir kıyı şehri olması açısından büyük avantajlar sağlayabilirdi. Ancak deniz kuvvetleri açısından elinde güçlü bir donanma bulunmayan İslâm Devleti'nin İskenderiye gibi deniz kıyısında bulunan ve denizden gelebilecek her türlü saldırıya açık olan bir şehri yönetim merkezi olarak kullanması büyük riskler taşıyordu. Mısır'ın fethinden kısa bir süre sonra şehrin Bizans donanması tarafından yeniden ele geçirilmiş olması, halifenin bu konudaki tereddütlerini haklı çıkarmıştı.

İslâm Devleti'ni bir donanma oluşturma arayışına sevk eden temel sebep Bizans'ın denizlerdeki üstün gücüydü. Akdeniz'deki filolarının varlığı Suriye topraklarını da tehdit ediyordu ve yoğunlaşan saldırılar Şam Valisi Muaviye'yi bir çözüm bulma arayışına itiyordu. Ürdün, Şam bölgesi ve çevresi, Humus, el-Cezire, Kınnesrîn ve Filistin gibi Bizans sınırındaki bölgelerin yönetimini elinde bulunduran Muâviye, (İbnü'l-Esîr, 1985: III, 122) Bizans tehdidini bertaraf edecek en iyi seçeneğin bir deniz kuvveti vücuda getirmek olduğunu düşünmeye başlamıştı. Ayrıca Bizans egemenliğinde bulunan Anadolu'ya seferler düzenleyerek Bizans'ın askerî ve siyasî gücünü anlamaya ve bu doğrultuda politikalar üretmeye çalışıyordu. Sahilleri Rakka'dan Tarsus'a kadar uzanan Suriye topraklarına yönelik artan Bizans ve Hıristiyan korsanların saldırılarına müdahale etmek ve nihayete erdirmek için bu gemilerin ikmal ve işe merkezi olan Kıbrıs Adasını ele geçirmeyi öncelikli hedefi haline getirmişti (Adevî, 1963: 81). Halife'yi ikna etmek içinde, Suriye'ye yakın olan Kıbrıs adasında bulunan Rumların sahile çok yakın olduklarını belirterek şöyle dediği rivayet edilir: "Sahildeki köylerden birinde oturan Müslümanlar bu adada yaşayan Rumların köpeklerinin ulamalarını ve horozların ötüşlerini duyuyorlar" (Taberî, 1967: IV, 258-İbnü'l-Esîr, 1985: III, 101).

Kıbrıs, Doğu Akdeniz'de stratejik bir konuma sahipti. Bu adadan Mısır limanlarına ulaşım yapılabilir, ticari açıdan önemli avantajlar sağlanabilir ve Anadolu, deniz üzerinden sıkıştırılabilirdi. Ancak Muâviye, bunlardan ziyade yönetimi altında bulunan toprakların güvenliğini sağlamak için adanın fethini gerekli görüyordu. Nitekim adanın fethinden sonra Müslümanların adaya yerleşmemesi ve vergi alımı dışında her hangi bir faaliyetin olmaması bu görüşü desteklemektedir (Taberî, 1967: IV, 262- Belazûrî, 2012: 178- İbnü'l-Esîr, 1985: III, 102). Bununla birlikte adayı fethetme isteği ilk deniz kuvvetlerinin inşası için çok önemli bir vizyon sağlamıştı. Muâviye, bu fikrini Medine'ye bildirince denizlerle ilgili hiçbir tecrübesi olmayan halife, Muâviye gibi Bizans'ın denizden gelen saldırılarına maruz kalan Mısır valisi Amr b. Âs'a durumu istişare etmek için bir mektup yazdı. Amr b. Âs cevabi mektubunda "*Ben denizde kalabalık insanların küçücük bir şeye bindiklerini gördüm. Onların altlarında su, üstlerinde de deniz vardır. Deniz sakinleştiği zaman kalplere dehşet verir, dalgalandığı zaman da insanların aklını çeler. Böyle bir anda insanların Allah'a olan bağlılığı biraz daha artar, fakat korkuları da çok olur. Böyle bir anda o gemilere binen insanların durumu bir sopa üzerinde oturmuş kurtçukların haline benzer. Eğer kıpırdayacak olursa batar ve kurtulursa da korkudan ve dehşetten gözleri görmez hale gelir.*" diye cevap yazar. Hz. Ömer, Amr b. Âs'ın yazdıklarını görünce hemen Muâviye'ye mektup yazdı. Mektubunda "*Hz. Muhammed'i hakla gönderen Allah'a yemin ederim ki, hayatta olduğum müddetçe hiçbir Müslüman'ı bu denize sokmayacağım. İşittiğime göre, Akdeniz yeryüzündeki denizlerin en büyüklerinden birisiymiş ve böyle tehlikeli bir sefere ben nasıl Müslümanları çıkarırım da kâfirler üzerine göndereyim? Vallahi benim için tek bir*

*Müslüman Bizans'tan ve Bizans'ın içinde bulunan her şeyden çok daha kıymetli, daha sevimli ve daha önemlidir. Sakın sakın bir daha bana bu konuda bir şey sormayasın. Sen bu konuda nasıl bir davranışta bulunacağımı benden iyi bilirsin*" diyerek teklifini katı suretle ret ettiğini bildirdi. (Taberî, 1967: IV, 258-259- İbnü'l-Esîr, 1985: III, 101).

Kısa süre içerisinde karada Sâsânî ve Bizans kuvvetlerine karşı büyük zaferler kazanmış olan Hz. Ömer, aynı başarıyı denizlerde gösterme konusunda oldukça çekimser davranmıştı. İbn Haldun, halifenin bu tutumunu Müslümanların göçebe bir toplum yapısına sahip olmasına ve Batı ülkeleri gibi denizcilik konusunda bir kültürlerinin bulunmayışına bağlarken (İbn Haldûn, 1982: I, 649-650), Mehmed Halid ise denizi hiç görmemiş olan Müslümanların deniz seferleri için yeterli olgunluğa ulaşmamış olmalarını ve deniz nakliye araçlarına sahip olmamalarından kaynaklandığını belirtmektedir (Mehmet Halid Vecihi, 1316/1898: 217). Ciddi ve kabul edilebilir nedenler sunan bu gerekçelerin yanı sıra, 15/636 yılında Bombay yakınlarındaki Tâne adasına cesur bir akında bulunan Bahreyn ve Uman valisi Osman b. Âbü'l-Âsî es-Sekâfi<sup>2</sup> (Belazûrî, 2012: 495-Öztürk, 2012: 18) ve kendisinden sonra yine bu bölgeye vali olarak atanan Alâ b. Hadramî'nin 17/638 yılında halifeden izin almaksızın Basra Körfezi üzerinden İnan kıyılarını fethetme teşebbüsünün başarısız olması da, (İbnü'l-Esîr, 1985: II, 492-493-İbn Kesîr, 1994: VII, 138-Kettânî, 1993: II, 549- Zeydân, 2004: I, 265-Hasan, 1985: II, 192) Hz. Ömer'in bu tutumunu tetiklemişti.

Suriye valisi Muâviye ise bir donanma meydana getirme konusundaki ısrarından vazgeçmek niyetinde değildi. Öngörü sahibi, zeki ve başarılı bir siyaset adamı olduğunu Emevi devletini kurarken şahit olduğumuz Muâviye, deniz kuvvetlerinin İslâm devleti için ne kadar hayati bir öneme sahip olduğunu çabuk idrak etmişti. Bir yandan Bizans ile denizde de mücadele etmek için çözümler ararken diğer yandan da donanmanın gelişimine dair haberler alıyordu (Adevî, 1963: 81). Tüm bu çabaları ise Hz. Ömer'in muhalefeti neticesinde sonuçsuz kalıyordu. Hz. Ömer'den sonra ona nazaran hem daha sakin bir tabiata sahip hem de kendi kabilesinden gelen Hz. Osman'ın halife olması, Muâviye'nin Medine ile yeniden temaslarını artırmasını beraberinde getirdi. Bu ısrarlar karşısında önce Hz. Ömer'in geleneğini sürdürme eğiliminde olan Hz. Osman, daha sonra bazı şartlar öne sürerek Muâviye'nin Kıbrıs Adası'na bir çıkartma seferinde bulunmasına izin verdi ((Belazûrî, 2012: 178-İbnü'l-Esîr, 1985: III, 102-Öztürk, 2012: 22). Bu çok önemli bir gelişmeydi. Zira Müslümanlar hiç bilmedikleri yeni bir dünyanın keşfine karar vermişlerdi. Hz. Osman döneminde bir donanma vücuda getirilmesi, deniz seferine çıkılması ve bu yolla bir adanın fethine karar verilmesi nasıl ve hangi şartlar altında vuku bulmuştu? Bu durumu olağanlaştıran siyasi, sosyal, askeri, iktisadi ve demografik etkenler nasıl sağlanmıştı? Bu sorulara kesin ve donanımlı cevaplar bulmak güç olmakla birlikte bazı araştırmacıların yaptıkları gibi tek bir nedene bağlamak ise konuyu anlamak bakımından yetersiz hatta kifayetsiz kalmaktadır. Geniş bir muhtevadan bakıldığında ise ilk İslâm donanmasının oluşumunu sağlayan şartlar şu şekilde izah edilebilir:

<sup>2</sup> İbn Haldûn, Hz. Ömer döneminde deniz seferine çıkan ilk kişinin Becile kabilesinin reisi olan Arfece b. Herseme el-Ezdi olduğunu ifade eder. Ona göre Hz. Ömer, Arfece b. Herseme'yi Umman üzerine gazaya göndermiş, kendisine tenbih etmesine rağmen Arfece b. Herseme'nin deniz savaşı yaptığını ve bu yüzden halife tarafından çok sert şekilde kınandığını kaydeder. *bk.* İbn Haldûn, *Mukaddime*, I, 649.

- Demir, kereste, tersane, liman, zanaatkâr, usta, gemici, kaptan, tayfa ve askerlerden meydana gelen donanma endüstrisinin bulunduğu Akdeniz kıyısındaki bölgeler Hz. Ömer döneminde fethedilmiş, bu dönemde ise siyasi otorite olgunlaşarak bölge halklarıyla ilişkiler yoğunlaşmış ve bölge kaynaklarından en iyi şekilde istifade etmek için uygun bir zemin hazırlanmıştı. Ayrıca bölgede bulunan Suriye ve Mısır donanmaları da Müslümanların eline geçmişti.

- Bölgenin denizci halkları genel ekseriyetiyle Kıptiler ve Ya'kübîler gibi Monofizit Hıristiyanlardan oluşuyordu. Hıristiyanlığın Ortodoks mezhebini benimsemiş olan Bizans ile 325 yılındaki İznik Konsili'nden itibaren süregelen dini çatışmalardan dolayı ciddi bir rekabet içindeydiler. İnanç yönünden İstanbul ve Roma kiliselerinden ayrı oluşları, milli kimliklerini koruma arzuları, imparatorluğun onlar üzerine ağır vergiler yüklemesine ve hürriyetlerini sınırlamasına sebep olmuştu (Erbaş, 1998: 120). Bundan dolayı İslâm ordularının Mısır'ı fethi esnasında Mısır mukavkısı olan Cyrus Bizanslılara karşı Müslümanların tarafını seçmişti (Erdem, 1997: 158). Yeni hâkimleri Müslümanlar ise Bizans'ın baskıcı rejiminin aksine inançlarına dolayısıyla yaşam haklarına saygılıydılar. Bu durum bölgenin denizci Hıristiyan halklarının Müslümanların yanında yer almasına ve Bizans donanmasına rakip olacak İslâm donanmasının oluşumuna destek vermelerine olanak sağlamıştı.

- Donanmada görev alacak kişilerin mevcudiyetinin sağlanması da yine bu dönemde gerçekleşti. Hz. Ömer zamanında deniz seferine izin verilmemişse de fethedilen sahil kentlerinin savunması ve buradaki nüfusun istihdamı konusunda çeşitli tedbirlere başvurulmuştu (Belazûrî, 2012: 150-151). Ayrıca bu şehirlerin denizden gelen tehditlerden korunması içinde gerekli önlemler alınmıştı. Başlangıçta cihat için hazır tutulan atların bağlandığı ve murâbıtların (gönüllü askerlerin) konakladığı basit çadırlardan ibaret olan ribâtlar giderek müstahkem yapılara dönüştü. Bu tip ribâtlar önce Bizans'a karşı Suriye ve Kuzey Afrika sahillerinde yapılmaya başlandı. Hz. Osman zamanında özellikle Bizans saldırılarına açık Suriye ve Mağrib sahillerinde Bizans'tan kalma kalelerin yanı sıra yeni askerî binalar (ribâtlar) inşa edildi. Muâviye, Sûr ve Sayda'daki sahil kentlerini tahkim ettirdikten sonra Cebele'de bulunan eski Bizans kalesinin dışında bir kale ve askerî binalar yaptırıp içine askerler yerleştirdi (Belazûrî, 2012: 156). Ribâtlarda askerlerin kalacağı odalar olduğu gibi silah depoları ve gözetleme kuleleri de bulunmaktaydı. Bu kuleler herhangi bir saldırı durumunda halkı önceden uyarıp geri çekilmelerini sağlayarak daha az zarar görmelerini sağlıyorlardı. Zamanla ribâtlar hem savaşa gidenler hem de savaşa gitmek isteyenlerin toplanmaya başladığı yerler haline geldi. Hz. Osman dönemine gelindiğinde sahil şehirlerinde yaşamak isteyenlere ayrıcalıklar tanınması ve savaşta kazanılan toprakların askerler arasında iktâ edilmesi de söz konusu olunca Ba'lebek, Hıms ve diğer şehirlerden Sûr, Akkâ ve diğer Ürdün sahil şehirlerine yoğun bir göç dalgası başladı (Adevî, 1963: 86). Bu göçlerle beraber Muâviye'nin yapmayı düşündüğü deniz seferleri için oldukça kalabalık bir nüfus ortaya çıkmış oluyordu.

- Son olarak Hz. Osman'ın halife olmasıyla birlikte şartların değişmiş olmasının yarattığı etkilerde çok önemliydi. Yeni halifenin kendi kabilesinden olan kişilere karşı zaafî, donanma karşıtı kişilerin yerine donanma yanlısı valilerin iş başına getirilmesi ve tüccar kimliği, donanmanın oluşumu için çok önemli faktörler olmuştu. Hz. Osman, Muâviye ile aynı kabileden geldiği için Hz. Ömer kadar sert bir muhalefet uygulamamış ve bir donanma

*oluşturma arzusunun gerçekleşmesine bazı şartlar dâhilinde izin vermişti. Ayrıca Hz. Ömer'in kararının oluşumunda oldukça etkin olan Amr b. As'ı Mısır valiliğinden alarak yerine donanma yapımına büyük katkılar yapacak olan sütkardeşi Abdullah b. Sa'd Ebû Serh'i tayin etmişti. Ama en önemli etken Hz. Osman'ın gerek cahiliye devrinde gerekse Müslüman olduktan sonra sürdürdüğü ticari faaliyetleriydi. Hz. Ömer'in deniz ile hiçbir ilişkisi olmamıştı. Dolayısıyla Amr b. As'ın yorumuyla karar vermiş ve yabancı olduğu bir alanda riskler taşıdığını düşündüğü bir teşebbüste bulunmaktan geri durmuştu. Ancak Hz. Osman denizlere ve gemilere aşinaydı. Kendisinin ticari gemilerinin olduğu hatta gemilerinde kendi ticari malları dışında diğer tacirlerin mallarını da taşıdığı rivayet edilmektedir (Kettâni, 1993: II,132-Adevî, 1963: 86-Utku, 2005: 178). Bu bakımdan Hz. Osman'ın deniz ve gemilere vâkıf olması, donanmanın oluşturulmasına izin vermesinde önemli bir etken olmuştur.*

İlk İslâm donanmasının oluşumu tüm bu şartların bir araya gelmesiyle birlikte ortaya çıktı. Bizans döneminden kalma Suriye ve Mısır'daki gemilerin yanı sıra Muâviye'nin Beyrut'taki Fenike Limanında inşa ettiği gemiler (Fahmy, 1980: 51) ve Mısır valisi ve Afrika İslâm orduları komutanı Abdullah b. Sa'd Ebû Serh'in Nil nehri üstünde, Fustat'ın karşısına düşen Ravda adasında yapımına başladığı gemilerle birlikte güçlü bir donanma kuruldu (İbn Kesîr, 1994: VII, 251-252-Pryor, 2004: 159). Nasıl gemilerden oluştuğu tam olarak bilinmeyen bu donanmada Theophanes ve Ebü'l Ferec'in verdikleri bilgilere göre 1700 gemi bulunmaktaydı (Theophanes, 1997: 478-Ebü'l Ferec, 1945: 180). Donanmada Monofizit Hıristiyanlar görev alırken, savaşçılar Muâviye'nin davetine icabet eden gönüllü Müslümanlardan oluşuyordu. İslâm donanması 28-29/648-649 kışında Akkâ deniz üssünden ilk seferini yapacağı Kıbrıs'a hareket etti. Diğer taraftan Mısır valisi Abdullah b. Sa'd Ebû Serh'te Doğu Akdeniz'de bulunan İslâm donanmasıyla birlikte İskenderiye'den Kıbrıs'a doğru yola çıktı. Tuzla (Larnaka) açıklarında bir araya gelen ve başarılı bir sefer gerçekleştiren donanmaya Abdullah b. Kays kumandanlık ediyordu (el-Hamevî, 1977: IV, 305-Belazûrî, 2012: 178-İbnü'l-Esîr, 1985: III, 102). İslâm donanması 33/653'te adaya ikinci seferini gerçekleştirdikten kısa bir süre sonra 34/655 yılında İmparator II. Konstans'ın idare ettiği ve 500 parçadan oluştuğu rivayet edilen Bizans donanmasına karşı Zâtü's-Savâri savaşında 200 gemi ile büyük bir başarı sağlayarak önemli bir zafer kazandı (Theophanes, 1997: 481-482-Ebü'l Ferec, 1945: 181-182-İbn Kesîr, 1994: VII, 259-260-Timoty, 2008: 172). Bu başarı Akdeniz dünyasında ki güç dengelerini ciddi ölçüde yeniden biçimlendirirken askeri ve iktisadi olarak Bizans'ın denizlerdeki üstünlüğünü Müslümanlar lehine terk etmeye zorladı. Müslümanlar ise güçlü bir donanmaya sahip olmanın getirdiği avantajları bu sefer Bizans'ın başkenti Konstantinopolis'in ele geçirilmesi için kullanacaktı.

### Sonuç

İslâm inancının yaygınlaşması ve takipçilerinin dönemin iki büyük gücü olan Sâsânî ve Bizans karşısında kısa süre içerisinde büyük bir ilerleme kaydetmeleri, onlar için yeni bir serüvenin başlangıcını hazırlamıştı. Zira elde ettikleri kazanımları korumanın ve yeni yerler fethetmenin yolu denizlere açılmak ve bu alanda da güçlü bir askerî güce sahip olmaktan geçiyordu. Geldikleri coğrafyadan dolayı bu sahaya yabancıydılar. Üstelik mürettebat, kumandan, donanma endüstrisi gibi deniz kuvvetleri için gerekli olan birçok şeyden mahrumdular. Karada muazzam şekilde toprak kazanan ikinci halife Hz. Ömer'de dâhil olmak üzere çöl ikliminden gelen Arap fatihlerin deniz dünyasına özellikle de donanma inşası ve kullanımına dair çok sınırlı bir bilgileri vardı. Bu yüzden bir deniz gücü teşekkül etme konusunda çekimser davranılmıştı.

Ancak Hz. Osman dönemine gelindiğinde donanma kurulması konusunda şartlar olgunlaşmaya başlamıştı. Donanma endüstrisi için gerekli olan demir, kereste, kıyı kesimindeki tersaneler Müslümanların denetimi altına geçmişti. Suriye, Filistin ve Mısır kıyısındaki donanma uzmanı Monofizit Hıristiyanlar Müslümanların egemenliğini kabul etmiş hatta Bizans'a karşı mücadelede onların safında yer alma konusunda istekli davranmıştı. Ayrıca savaşmak için ribatlar da toplanmaya başlayan Müslümanların sayısı gün geçtikçe artıyordu. Tüm bunları göz önüne alan ve Bizans'a karşı denizlerde de mücadele edilmeden mutlak bir başarı kazanılmayacağını düşünen Şam valisi Muaviye'nin artan ısrarı da eklenince yeni halifenin direncini kırılmaya başlanmıştı. Fakat Hz. Osman'ın donanma kurulmasını desteklemesini sağlayan asıl etken, selefi Hz. Ömer'e kıyasla denizler konusunda daha fazla bilgi sahibi olmasıydı. Tüccar olmasından dolayı gemileri olduğu için deniz dünyasına aşinaydı ve öneminin farkındaydı. Dolayısıyla sahip olduğu bu avantajı bir donanma vücuda getirilmesi konusunda çok önemli bir vizyon sağlamıştı. Böylece tüm uygun şartların bir araya gelmiş olması ve yeni halifenin de bu hususta deneyim sahibi olarak destek vermesiyle birlikte ilk İslâm donanması kurulması konusunda gerekli çalışmalara başlandı.

**Kaynaklar****Ana Kaynaklar**

- Belâzurî. *Fütûhu'l-Büldân*. (çev. Mustafa Fayda).2012. İstanbul.
- Ebü'l Ferec. *Abu'l Farac Tarihi*. (çev. Ömer Rıza Doğrul) 1945. Ankara.
- Halife b. Hayyât. *Tarihu Halife b. Hayyât*, (çev. Abdülhalik Bakır) 2001. Ankara.
- İbn Haldûn. *Mukaddime*, (çev. Süleyman Uludağ) 1982. İstanbul.
- İbn Kesîr. *el-Bidaye ve'n-Nihaye*, (çev. Mehmet Keskin) 1994. İstanbul.
- İbnü'l-Esîr. *el-Kâmil fi't-Târih*, (çev. Abdülkerim Özaydın vd.) 1985. İstanbul.
- Mes'ûdî. *Murûcü'z-zehab ve me'âdinü'l-cevher*, (thk. Muhammed Muhyüddin Abdülhamid) el-Mektebü't-ticareti'l-kübra. 1964. Kahire.
- Taberî. *Târihu'l-ümem ve'l-mülûk*. (thk. Muhammed Ebü'l-Fazl İbrâhim) Dâru Süveydan. 1967. Beyrut.
- Theophanes. *The Chronicle Theophanes Confessor Byzantine and Near Eastern History AD 284-81*. (çev. Cyril Mango and Roger Scott, Clarendon Press) 1997. Oxford.
- Ya'kübî. *Kitabü'l-Büldân*. (çev. Murat Ağır), 2002. İstanbul.
- Yâkût el-Hamevî. *Mu'cemül-büldân*. Dâru Sadır. 1977. Beyrut.

**Araştırma Eserleri ve Makaleler**

- Abulafia, David. (2012). *Büyük Deniz, Akdeniz'de İnsanlık Tarihi*, (çev. Gül Çağalı Güven) İstanbul.
- Adevî, İbrahim Ahmed. (1963). *el-Ümeviyyun ve'l-Bizantiyyun*. ed-Dârü'l-Kavmiyye. Kahire.
- Barthold, W. (1940). *İslam Medeniyeti Tarihi*, (çev. M. Fuad Köprülü) İstanbul.
- Binggeli, André. (2011). "Annual Fairs, Regional Networks, and Trade Routes in Syria, Sixth-Tenth Centuries", *Trade and Markets in Byzantium*, (ed. Cécile Morrisson) Washington D.C.
- Bradford, Ernle. (2000). *Mediterranean Portrait of a Sea*, London.
- Canbey, Özcan. (1986). *Emeviler Döneminde İslâm Donanması*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa.
- Cooper, John P. (2014). *the Medieval Nile Route, Navigation, and Landscape in Islamic Egypt*, Cairo.
- en-Numani, Mevlana Şibli. (1928). *İslâm Tarihi: Asr-ı Saadet: Peygamberimizin Risaleti ve Şahsiyeti*, (çev. Ömer Rıza Doğrul) İstanbul.
- Erbaş, Ali. (1998), "Müslüman-Hıristiyan Münasebetleri Süresince Hıristiyanların İslâm'a ve Müslümanlara Bakışı", *İlam Araştırma Dergisi*. 3, Sayı 1.
- Erdem, Mustafa. (1997). "Kıptî Kilisesi Üzerine Bir Araştırma", AÜİFD, XXXVI, Ankara.
- Erkal, Mehmet. (1996). "Ganimet", DİA, XIII. İstanbul.
- es-Seyid, Fuâd Eymen. (2000). "İskenderiye" DİA, XXII. İstanbul.
- Fahmy, Aly Mohamed. (1980). *Muslim Naval Organization in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century A.D.*, Cairo.
- Fayda, Mustafa. (1994). "Ebû Bekir" DİA, X. İstanbul.
- Glubb, Sir John Bagot. (1963). *The Great Arab Conquests*, London.
- Hamidullah, Muhammed. (2002). *Hz. Peygamber'in Savaşları*, (çev. Salih Tuğ) İstanbul.
- Hamidullah, Muhammed. (1998). *İslâm'da Devlet İdaresi*, (çev. Hamdi Aktaş) İstanbul.

- Hasan, H. İbrahim. (1985). *Siyasî Dini Kültürel Sosyal İslâm Tarihi*, (çev. İsmail Yiğit, Sadreddin Gümüş) İstanbul.
- Hourani, George F. (1995). *Arab Seafaring*, New Jersey.
- Hoyland, R.G. (2010). *Arabia and Arabs: From the Bronze Age to the Coming of Islam*, London.
- Juddith, Herrin. (2010). *Bizans (Bir Orta Çağ İmparatorluğunun Şaşırtıcı Yaşamı)*. (çev. Uygur Kocabaşoğlu) İstanbul.
- Kettânî, Muhammed Abdülhay. (1993). *et-Terâtibü'l-idâriyye*, (çev. Ahmet Özel) İstanbul.
- Küçükaşçı, Mustafa Sabri. (2003). *Cahiliye'den Emevilerin Sonuna Kadar Haremeyn*, İstanbul.
- Levçenko, M.V. (1999). *Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi*, (çev. Maide Selen) İstanbul.
- Louth, Andrew. (2008). "Byzantium Transforming (600-700)," *The Cambridge History of the Byzantine Empire c. 500-1492*, (ed. Jonathan Shepard) Cambridge.
- Meloy, John L. (2015). *Imperial Power and Maritime Trade Mecca and Cauro in the Later Middle Ages*, Chicago.
- Ostrogorsky, Georg. (1981). *Bizans Devleti Tarihi*, (çev. Fikret Işıltan) Ankara.
- Öztürk, Murat. (2012). *Fâtımîler'in Deniz Gücü ve Akdeniz Hâkimiyeti*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Pryor, John. (2003). "The Mediterranean Break sup: 500-1000", *The Mediterranean in History*, (ed. David Abulafia) London.
- Pryor, John. (2004). *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, (çev. Nurettin Elhüseyni) İstanbul.
- Timoty, E. Gregory. (2008). *Bizans Tarihi*, (çev. Esra Ermert). Yapı Kredi İstanbul.
- Utku, Nihal Şahin. (2005). *Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Vasiliev, A.A. (1943). *Bizans İmparatorluğu Tarihi*, (çev. Arif Müfid Mansel) Ankara.
- Vecihi, Mehmet Halid. (1316/1898). *Mufassal Tarih-i İslâm*, Artin Asaduryan Şirket-i Mürettibiye Matbaası, İstanbul.
- Zeydân, Corci. (2004). *İslam Uygarlıkları Tarihi*, (çev. Necdet Gök) İstanbul.