

T.C.  
CELAL BAYAR ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİMDALI

Yüksek Lisans Tezi

**ABBASİLERDE DENİZCİLİK (750-1258)**

Hazırlayan

Fatih SARIKAYA

Danışman

Prof. Dr. Nadir ÖZKUYUMCU

Manisa

2008

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	I
KISALTMALAR.....	III
ÖZET.....	IV
ABSTRACT.....	V
ÖNSÖZ.....	VI
GİRİŞ: İSLAMİYET ÖNCESİNDE GENEL DURUM.....	1
<b>I. BÖLÜM: ABBASİLER DÖNEMİ ÖNCESİNDE ARAP TOPLUMUNDA DENİZ VE DENİZCİLİK KÜLTÜRÜ.....</b>	<b>4</b>
A) ARAPLARDA DENİZCİLİĞİN BAŞLAMASI VE GELİŞİMİ.....	4
1) Araplarda Gemicilik ve Gemi Kavramı .....	4
2) Gemi Mürettebatı.....	7
3) Gemilerde Kullanılan Aletler.....	8
4) Gemi Tipleri.....	9
B) HZ. PEYGAMBER DÖNEMİNDE ARAP TOPLUMUNDAKİ DENİZCİLİK ANLAYIŞI.....	10
C) HULEFÂ-İ RÂŞİDİN DÖNEMİNDE DENİZCİLİK ANLAYIŞI .....	14
1) Hz. Ebu Bekir Dönemi.....	14
2) Hz. Ömer Dönemi.....	15
3) Hz. Osman Dönemi.....	18
D) EMEVİLER DÖNEMİNDE DENİZCİLİK ANLAYIŞI.....	25
<b>II. BÖLÜM.....</b>	<b>33</b>
ABBASİLER'DE DENİZ VE DENİZCİLİK.....	33
A) ABBASİLER'DE GEMİ YAPIMI VE KULLANILAN GEMİLERİN GENEL ÖZELLİKLERİ.....	33
B) ABBASİLER'DE DENİZCİLİK VE DENİZLERDEKİ SAVAŞLAR .....	37
1) İskenderiye.....	39
2) Tunus.....	38
3) Dimyat.....	41
4) Akka.....	43
5) Sayda ve Sur.....	43

6) Girit Adası (İkrîtiş).....	44
7) Sicilya.....	47
C) ABBASİLER'DE DENİZ TİCARETİ.....	53
SONUÇ.....	62
HARİTALAR .....	64
BİBLİYOGRAFYA.....	69

## KISALTMALAR

Çev	: Çeviren
DGBİT	: Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi
DİA	: Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
haz.	: Hazırlayan
İA	: İslam Ansiklopedisi
neş	: Neşreden
S.	: Sayı
Sad.	: Sadeleştiren
trc.	: Tercüme eden
vd.	: ve devamı

## ÖZET

Abbasilerde Denizcilik (750-1258) konulu Yüksek Lisans tezimizi seçerken, esas itibariyle Abbasilerin denizcilik faaliyetlerini incelemeyi hedefledik. Abbasilerin denizcilik faaliyetleri derken bu kavramın içine denizlerde gerçekleşen savaşlar ve ticari ilişkiler girmektedir.

Ayrıca bahsini ettiğimiz dönemde sahil şeridinde bulunan yerleşim bölgelerinden ve Akdeniz de bulunan adalardan da etraflıca bahsettik. Abbasilerin denizcilik alanındaki faaliyetlerini daha iyi kavrayabilmek amacıyla İslâm'ın ilk dönemlerinden itibaren denizcilik alanındaki gelişmelere de değinmenin uygun olacağını düşünerek bu konu hakkında da bir takım bilgiler vermeye çalıştık

## ABSTRACT

### Maritime in Abbasides (750-1258)

Basicly, we aimed at surveying the maritime activities of Abbasides, while choosing the topic of our Master thesis. This concept, the maritime activities of Abbasides, includes the wars happened in the sea and the commercial activities.

Furthermore, we mentioned about the residential areas on the coast and the islands on Mediterranean Sea in the period in detail. In order to understand the maritime activities of Abbasides better, we thought that mentioning about the developments on yhe maritime from the first periods of Islam is appropriate. We tried to give some information about this topic, too.

## ÖNSÖZ

Abbasilerde Denizcilik (750-1258) konulu Yüksek Lisans tezimizi seçerken, esas itibariyle Abbasilerin denizcilik faaliyetlerini incelemeyi hedefledik. Abbasilerin denizcilik faaliyetleri derken bu kavramın içine denizlerde gerçekleşen savaşlar ve ticari ilişkiler girmektedir.

Ayrıca bahsini ettiğimiz dönemde sahil şeridinde bulunan yerleşim bölgelerinden ve Akdeniz de bulunan adalardan da etraflıca bahsettik. Abbasilerin denizcilik alanındaki faaliyetlerini daha iyi kavrayabilmek amacıyla İslâm'ın ilk dönemlerinden itibaren denizcilik alanındaki gelişmelere de değinmenin uygun olacağını düşünerek bu konu hakkında da bir takım bilgiler vermeye çalıştık

Çalışmamızı bir giriş ve iki bölüm halinde hazırladık.

Girişte, (1-4) İslâm'da denizciliğin yeri ve önemi ise bazı ayet ve hadislere dayanarak tesbit etmeye çalıştık. Ayrıca İslâm, denizcilik tarihine de kısaca temas ettik.

Birinci bölümde, (4-33) Arap toplumunda gemicilik ve gemi kavramı, gemilerde görev alan mürettebatlar, gemilerde kullanılan aletler ile kullanılan gemi tipleri konularına açıklık getirilmeye çalışıldıktan sonra, Hz. Peygamber, Hulafâ-i Raşidîn ve Emeviler dönemlerindeki süreç ele alınmıştır.

İkinci bölümde (33-64) ise Abbasilerin denizcilik faaliyetleri konusunu etraflıca irdelemeye çalıştık. Öncelikle Abbasiler'de gemi yapımı ve bu dönemde kullanılan gemilerin genel özellikleri hakkında malumat vermeye çalıştık. Daha sonra Abbasiler'de denizcilik ve denizlerdeki savaşlar hususunu ele alarak bu döneminin göze çarpan önemli deniz üsleri ve limanları olan, İskenderiye, Dimyat, Akka, Sayda ve Sur, Girit ile Sicilya hakkında bilgiler vermeye çalıştık. Son olarak ise Abbasiler'de deniz ticareti konusu üzerinde durduk.

Netice itibariyle yüksek lisans tez çalışmam esnasında beni bilgi ve tecrübeleriyle yönlendiren danışman hocam Prof. Dr. Nadir ÖZKUYUMCU'ya teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca manevi desteklerini daima hissettiğim aileme ve araştırma görevlisi arkadaşlarıma şükranlarımı sunarım.

Fatih SARIKAYA



## GİRİŞ

### İSLAMİYET ÖNCESİNDE GENEL DURUM

“*Abbasiler’de Denizcilik (750-1258)*” konusunu çalışırken gerek kaynaklarda gerekse araştırma eserlerde karşımıza sık sık “bahriye” kelimesi çıkmıştır. Bu nedenle öncelikle “bahriye” kelimesinin manasına açıklık getirmek gerekmektedir. Bahriye kelimesi arapça “deniz” anlamına gelen bahr’den türemiş olup “denize ait, denizle ilgili” manasını taşımaktadır. Kelimenin askerî alandaki anlamını Hz. Peygamber'den sonraki dönemlerde kazanmış olması ihtimali kuvvetle muhtemeldir. Araplar genel olarak denizciliği ifade etmek için “*el-milâha*”, donanma anlamında da Grekçe kökenli “*üstül*” kelimelerini kullanmışlardır<sup>1</sup>.

Etrafı denizlerle çevrilmiş olan Arapların, İslami dönem denizciliğinin mahiyetini ve gelişimini anlayabilmek için, İslam öncesi dönemde Arapların denizcilik alanındaki faaliyetlerinden bahsetmek gerekir. İslam dinine giren Arapların nasıl bu kadar hızlı bir şekilde yayıldıkları ve denizleri aşacak donanmalar oluşturduklarını anlamak, İslam öncesi devirlerden itibaren bu konuyu ele almak gerektiğini ortaya koymaktadır.

Arap denizciliği, tamamıyla İslam’dan sonra ortaya çıkmış değildir. Zira Arapların İslam öncesindeki denizcilik tecrübeleri konusunda kaleme alınanlar, umumiyetle Arapların bu dönemde belli bir denizcilik faaliyetinin varlığından bahsetmektedirler. Bununla birlikte Arap denizciliğinin, Akdeniz ve Hint okyanusu tecrübelerinden büyük ölçüde yaralandığını da bilmekteyiz. İslam'ın doğduğu coğrafya olan Hicaz bölgesi esas alınırca, burada gerçek manada bir denizcilik faaliyetinin olmadığı görülmektedir. Ancak Arap yarımadasının<sup>2</sup> denize kıyısı olan

<sup>1</sup> Nebi Bozkurt, Bahriye, *DİA*, İstanbul 1991, IV, 495.

<sup>2</sup> Hint-Batı ticaret yolu kavşağında yer alan Arap Yarımadası’nda tarih boyunca Fenikeliler, Himyerîler ve Sebeliler gibi denizci kavimler yaşadı. Doğu Afrika ve Hindistan’la, Umman denizi, Aden ve Basra körfezleriyle Kızıldeniz arasında ticarî gemiler devamlı olarak gidip geliyorlardı. Uman, Yemen ve Habeşistan’da depolanan ticaret malları zaman zaman kervanlarla kuzeye aktarılıyordu. Bkz. Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 495.

güney, doğu ve batı kısımlarında genellikle ticarî amaçlı denizcilik faaliyetlerine rastlanmaktadır<sup>3</sup>. Bu bakımdan İslam öncesinde Arap yarımadasında belli bir denizcilik faaliyetinden bahsedeceksek, bunun daha ziyade kıyı şeritlerinde yaşayan Araplar için geçerli olduğunu belirtmemiz gerekmektedir. Bununla birlikte şunu da ifade etmemiz gerekir ki; İslamiyetten önce Arabistan yarımadasının güneyindeki Arapların, Hint okyanusundan Çin'e kadar yol aldıkları ve deniz üzerinden ticaret yaptıkları bilinmektedir. Ayrıca İslam öncesi Arap denizcilerinin Hint Okyanusu'nda Arapça ismi Mabar (Malabar) olarak bilinen Hindistan'ın güneybatı sahilinde ticaret kolonileri kurdukları da<sup>4</sup> bilinmektedir. Bunun dışında yine İslamiyet öncesinde Arap toplumunun Çin ile ticari ilişkiler kurdukları, Arap gemicilerin, Sumatra ve Malezya yarımadası arasındaki Malakka boğazı ile Güney Çin denizini geçerek Çin'in güneydoğu kıyılarına düzenli seferler yaparak buralarda ticaret noktaları oluşturdukları<sup>5</sup> kaydına da rastlanmaktadır. Nitekim miladi 414 yılında Seylan'ı ziyaret eden Çinli seyyah Faman burada Arap tacirlerle karşılaştığını<sup>6</sup> belirtmek suretiyle yukarıdaki bilgileri doğrulamaktadır.

İlk dönem İslam tarihi kaynakları daha ziyade Hz. Peygamber döneminden itibaren İslam Devleti'nin gelişim ve kurumlaşma süreciyle ilgili bilgiler verirken sosyal hadiseleri de bu sürecin içerisine katarak ele almışlar ve bu ele alış tarzı nedeniyle sosyal konulara pek değinmemişlerdir. Bu eksiklikte bize o dönemle ilgili bazı sosyal ve ticari olaylar hakkında yeterli bilginin ulaşmamasına neden olmuştur. Bölge ile ilgili İslam öncesi dönemdeki denizcilik faaliyetleri konusunda oldukça az miktarda bilginin bize ulaşması, denizcilik faaliyetlerinin olmadığı şeklinde yorumlanmamalıdır. Zira yukarıda verdiğimiz bilgiler, Arap Yarımadası'nda İslam öncesinde de denizcilik faaliyetlerinin var olduğunu ortaya koymaktadır. Örneğin bi'setin 5. ve 6. yılında gerçekleştirilen 1. ve 2. Habeşistan hicretleri ile bu Müslümanları Habeş Necâşi'sinden geri vermesini istemeye giden müşriklerin

<sup>3</sup> Bunda en büyük etkenlerden biri olarak yarımadaanın ancak küçük bir bölümünde gemi yapımı için gerekli malzeme bulunabilmesi gösterilebilir. Bkz. Bozkurt“Bahriye”, *DİA*, IV,496; Ayrıca Nebi Bozkurt bu çalışmada, bahsi geçen dönemde kullanılan gemiler ve gemi yapımı hakkında bizlere şu bilgileri aktarmaktadır: Kızıldeniz'de, bambu türü ağaç levhaların kendir ipiyle bağlanıp su geçirilmesi için köpek balığı yağı veya ziftle doyurularak yapılmış gemiler işlemekteydi. Eyle'den (Akabe) Güney'e doğru uzanan sahilde birçok iskele vardı. Bkz Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 495.

<sup>4</sup> İ.R.el-Farukî – L.L. el-Farukî, *İslam Kültür Atlası*, (çev. Mustafa Okan Kibaroglu – Zerrin Kibaroglu), İstanbul, 1999, 252

<sup>5</sup> Bkz. İ.R.el-Farukî – L.L. el-Farukî, *İslam Kültür Atlası*, 251.

<sup>6</sup> Bkz. Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 496.

Habeşistan'a geçişleri Kızıldeniz üzerinden gemiler vasıtasıyla olmuştur. Ancak bu gemilerin Araplara mı yoksa Habeşlilere mi ait olduğu tespit edilememektedir.

## **I. BÖLÜM**

## ABBASİLER ÖNCESİNDE ARAP TOPLUMUNDA DENİZ VE DENİZCİLİK KÜLTÜRÜ

### A) ARAPLARDA DENİZCİLİĞİN BAŞLAMASI VE GELİŞİMİ

Abbasiler döneminden evvelki süreçte Arap toplumunun denizlere olan yaklaşımını ortaya koymak, Abbasilerin kendilerinden önceki İslam medeniyetinden denizcilik hususunda nasıl bir miras devraldığının ortaya konulması bakımından son derece önemlidir. Yeni fetihlerin gerçekleştirilmesi, sınırların korunması ile ticari faaliyetler açısından denizlerin ve denizciliğin gitgide önem kazandığı bu süreçte, Arap toplumunun denizcilik hususundaki gelişim süreci şüphesiz Abbasiler dönemindeki denizcilik faaliyetlerini doğrudan etkilemiştir. Bu nedenle Abbasiler öncesindeki dönemde Arap toplumunda yani Hz. Peygamber, Hulafâ-i Raşidîn ve Emeviler dönemlerindeki süreci ele almakta fayda vardır. Ancak bunun da öncesinde yine bu sürece ilişkin, Arap toplumunda gemicilik ve gemi kavramı, gemilerde görev alan mürettebatlar, gemilerde kullanılan aletler ile kullanılan gemi tipleri konularına açıklık getirmeye çalışacağız.

#### 1) Araplarda Gemicilik ve Gemi Kavramı

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, bahriye kelimesi Arapça “denize ait denizle ilgili” anlamına gelen “bahr”dan türemiş ve denizle alakalı konuları kapsamıştır. Araplar için denizcilik ancak Hz. Peygamber’den sonraki dönemlerde askeri anlamlarda kullanılmıştır. Genel olarak denizciliği ifade etmek için “el-milâha” kelimesini kullanan Araplar, donanma anlamında da Grekçe kökenli “üstûl” kelimesini kullanmışlardır<sup>7</sup>. İslâmî literatürde gemi karşılığı olarak çok sayıda kelime kullanılmış ve kimi zaman bunlar birbirlerine karıştırılmıştır. Genel anlamda bütün gemilere *sefine* veya *merkeb* denilmiştir. Bunun yanı sıra bunlara özel gemi tiplerini

<sup>7</sup> Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, İstanbul 1991, IV, 495.

ifade etmek için bazı sıfatlar da eklenmiştir. Mesela *Merkeb-i kebir* (büyük gemi), *merkeb-i tavil* (uzun gemi), *merkeb-i sakil* (ağır yük gemisi), *merkeb-i hafif* (hafif yük gemisi) gibi<sup>8</sup>.

Araplar önceleri İslam öncesi dönemde gemi kullanacak ve deniz savaşı yapacak donanım ve maharete sahip değillerdi. Rumlar ve Frenkler ise, bu kültürle yetiştikleri için bu işlerde son derece eğitilmiş ve maharetli idiler. Ancak Arap devleti iyice güçlenip büyüyünce, hakimiyeti altına giren Arap olmayan halkların içinden denizcilik konusunda deneyimli ve maharetli kişiler devlet tarafından istihdam edilerek, bunların deneyimlerinden faydalanılmıştır<sup>9</sup>. Bunlar genellikle Suriyeli ve Mısırlı ustalar olduğundan İslamiyetin ilk dönemlerindeki müslüman gemileri ile Bizanslılar'ın gemileri büyük oranda benzerlik göstermiştir<sup>10</sup>. Denizcilik ve gemiler hakkında tecrübe kazanmaya başlayan Araplar artık deniz savaşları için büyük gemiler yapmaya başlamışlardır. Araplar tarafından üretilen gemilerden bir donanma oluşturulmuş ve bu donanmayla da deniz savaşlarına girilmiştir. Bu iş daha çok Şam, Afrika, Mağrib ve Endülüs gibi Akdeniz'e kıyısı olan bölgelerde gelişmiştir<sup>11</sup>.

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere Araplar gemi yapımında hızla gelişmişler ve büyük gemiler yapmaya başlamışlardır. Nitekim küreklerle hareket ettirilen bu gemilerin arasında mürettebatı 200'ü bulanlar vardı. İki yüz kişiden ellisi kürek çeker, geri kalanlar yüksek bir güvertede bekler ve buradan düşman gemilerine saldırırlardı<sup>12</sup>. Tersanelerde sadece savaş gemileri değil aynı zamanda yük ve yolcu gemileri de yapılıyordu. Bilhassa Mısır tersaneleri donanmanın ihtiyacı olan gemiler yanında en-Nîliyye denilen ve Nil nehrinde yük ve yolcu taşıyan veya ihtifallerde<sup>13</sup> kullanılan gemiler inşa etmekteydi. Kızıldeniz'den daha yoğun bir trafiğe sahip olan Nil'den başka Dicle ve Fırat gibi nehirlerde de "tayyâr" ve "zebzeb" türünden küçük gemiler çalışmaktaydı<sup>14</sup>. Bunun yanında farklı tiplerdeki savaş ve ticaret gemileri

<sup>8</sup> İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, İstanbul 1996, XIV, 8.

<sup>9</sup> İbn-i Haldun, *Mukaddime*, (çev. Halil Kendir), İstanbul 2004, I, 341.

<sup>10</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV, 8.

<sup>11</sup> İbn-i Haldun, *Mukaddime*, I, 341.

<sup>12</sup> August Bebel, *Hız. Muhammed ve Arap İslam Kültürü Dönemi*, (çev. Veysel Atayman), İstanbul 2003, 62.

<sup>13</sup> Karşılama töreni

<sup>14</sup> Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV, 496.

gerektiğinde her iki amaçla da kullanılıyordu. Ayrıca ticaret filoları ile savaş filoları arasında yakın bir ilişki vardı. Zira ticaret gemilerinde çalıştırılan tecrübeli tayfalar gerektiğinde harp gemilerinde de görev alıyorlardı<sup>15</sup>.

İlk dönemlerdeki gemilerin genel özellikleri hakkında da kısaca malumat vermekte fayda vardır. X. yüzyıla kadar müslümanlar bir, iki ve üç direkli gemilerde Latin yelkenleri kullanmıştır. Müslümanlar, Romalılar'ın kare biçimindeki basit yelkenlerini daha ileri götürerek ana direğe bağlı, serenli üçgen yelkenleri icat ettiler; bunların serenleri bazen direktten ve hatta gemiden dahi uzundu. "Mizana direği" denilen ve bir yelkenli geminin baştan üçüncü direğini oluşturan direğin adı da muhtemelen Arapça "mîzan" kelimesinden gelmektedir. Bahsini ettiğimiz dönemin gemilerinde dümen yerine arka kısmına takılan bir veya iki iri kürek kullanılmaktaydı. XII. Yüzyıldan itibaren müslümanlar tarafından dümen icat edilerek kullanılmıştır. XIII. yüzyıldan itibaren gemicilikteki gelişmeler iyice hızlanmıştır. Müslümanların gerçekleştirdiği teknolojik gelişmeler daha sonra Avrupalılara intikal etmiş ve özellikle İtalyanlar, İspanyollar ve Portekizliler devraldıkları bilgileri daha da geliştirmişlerdir<sup>16</sup>.

Müslümanlar bir yandan Avrupa'ya gemiler ve gemicilik hususunda teknoloji ihraç ederken diğer taraftanda bu hususta kendilerini geliştirmek adına sürekli bir arayış içerisinde olmuşlardır. Bu bağlamda Müslümanlar, Akdeniz'deki gemilerin teçhiz ve tertibi için Hint Okyanusu'nda elde ettikleri bilgilerden istifade etmişlerdir<sup>17</sup>. Fakat yinede Hint Okyanusu ve Akdeniz'de kullanılan gemiler birbirinden rahatça ayırt edilebilecek özelliklere sahip idiler. Akdenizde kullanılan gemilerde güverte ve barınma kısmı oldukça az bir yer tutmasına karşılık Kızıldeniz ve Basra körfezinde kullanılan gemilerde yolcular için kamaralar bulunduğu anlaşılmaktadır. Hint Okyanusu gemilerinin özellikleri, İslâm öncesi devirlerden XV. yüzyıla yani Portekizliler'in bölgeye gelmesine kadar değişim göstermemiştir. Önceleri "Arap

<sup>15</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV, 8.

<sup>16</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV, 9.

<sup>17</sup> Montgomery Watt, "İslam Medeniyetinin Avrupa'ya Tesiri", *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, (ter. Hulisi Yavuz), İstanbul (tarihsiz), 517.

dehûsu (dühü)” veya “haytiyye” denilen ve dört köşeli yapılan bu gemiler, tahtaların birbirine ince organlarla raptedilmesi suretiyle çivisiz olarak inşa ediliyordu. Teknelerin kerestesi, gemi yapımına çok uygun olan uzun ve sert Malabar sacından elde ediliyor, halatlar da hindistan cevizi liflerinden örülüyordu. Küçük gemilerde omurga ve iskelet yoktu. Zamanla çivi kullanılarak inşa edilen ve kalafatlanan gemiler Hint Okyanusu’nda da seferlere başlamıştır<sup>18</sup>.

## 2) Gemi Mürettebatı

Bu dönemlerde donanmalar bir savaş veya önemli bir devlet görevi için üslerinde toplanır, sonra hükümdar, adamlarını ve en seçkin askerlerini gemilere bindirir ve ülkesinin de en üst tabakasından birini bu donanmaların başına genel komutan<sup>19</sup> olarak atardı. Donanmalardaki diğer bütün çalışanlar ona bağlı olurdu<sup>20</sup>. Her donanmada savaşı idare edecek, silah ve asker durumuyla ilgilenecek bir komutanın yanında gemilerin rüzgar veya kürekle hareket ettirilmesi ve limana geldiğinde geminin demirlemesi gibi işleri idarece edecek kaptanları bulunurdu<sup>21</sup>. Komutanların bir başka görevi de askerini eğitir ve deniz muharebeleri için gerekli mühimmat ve malzemeyi hazırlatırdı<sup>22</sup>.

Gemilerde yöneticiler ve hizmetliler olmak üzere iki çeşit görevli bulunuyordu. “Nâhudâ” geminin sahibiydi ve her yolculuğa katılması mecburi değildi. “Rubbân” veya “reis” (rubbâniyyîn) kaptan, “didebân” gözcü, “muallim” (riyâziyyîn) harita ve teknik aletleri kullanan, izlenecek rotayı tesbit eden kişi ve “iştiyâm” (eşâtîme) yolcuların danışmanı idi. Bunlar haricinde gemilerde yolcular ile birlikte “vükelâ” (ticarî temsilciler), “tüccâr” (tâcirler), mürettebat olarak ise

<sup>18</sup> Bostan, “Gemi”, *DİA*, XIV, 8.

<sup>19</sup> Abbasilerde donanma komutanlarına “emiru’l-ma” veya “emiru’l-bahr” deniyordu ki bu kelime Avrupa dillerine “admiral” veya “amiral” şeklinde geçmiştir. Ziya Kazıcı, *İslam Medeniyeti ve Müesseseleri Tarihi*, İstanbul 2003, 470.

<sup>20</sup> İbn-i Haldun, *Mukaddime*, I, 342.

<sup>21</sup> İbn-i Haldun, *Mukaddime*, I, 341; Kazıcı, *İslam Medeniyeti ve Müesseseleri Tarihi*, 470.

<sup>22</sup> Hasan İbrahim Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, (çev. İsmail Yiğit), İstanbul 1987, IV, 271.

“nevâtiyye” (gemiciler, tayfalar), “rüesâ” ve “kâidü’n-nevâtiyye” (tayfabası) bulunurdu<sup>23</sup>. Mürettebatın içinde zaman zaman dalgıçlar da olmuştur.

Bunlar gemilerin su alması durumunda, gemi seyir halinde iken bile, denize atlayarak sızıntı olan delikleri gerek susam yağı ile yağlayarak, gerekse balmumu ile tıkayarak görevlerini yaparlardı<sup>24</sup>.

### 3) Gemilerde Kullanılan Aletler

Gemilerde kullanılan savaş alet ve edevatı olarak zırhlar, miğferler, deri ve demirden yapılmış kalkanlar, kargı, zemberek, yaylar, çengel, kancalar, mancınık ve arrâdeler sayılabilir. Bunların dışında gemi direklerinin üst kısmında bulunan ve “tabut” denilen bölmede savaş sırasında düşman üzerine fırlatılmak üzere taşlar, çömlek içinde neft, düşmanın hareket kabiliyetini azaltmak gayesiyle sabun tozu, korku ve panik yaratmak için yılan-akrep gibi hayvanlar saklanırdı<sup>25</sup>.

Avrupa’nın, coğrafya bilgisini arttırmak, dünyayı keşf ve dünya ticaretini idare etmek itibariyle, Müslümanları kendi medeni selefleri kabul etmesi gerekir. Müslümanların denizcilik konusunda günümüz medeniyeti üzerindeki tesiri, ticaret ve denizcilik lügatçesindeki Arapça asıllı kelimelerin çokluğuyla anlaşılır<sup>26</sup>. Bunlara örnek vermek gerekirse; Amiral, tersane, palamar, halat, korvet gibi Arapça terimler Avrupa dillerine girmiştir<sup>27</sup>. Bunun yanında Avrupa’nın denizcilik sahasında Müslümanlardan etkilenmesi bununla da kalmamış, değişik tipte gemiler, geniş kapsamlı deniz haritaları, doğuya ait coğrafi bilgiler ve pusula İslam denizcileri tarafından Avrupa’ya aktarılmıştır<sup>28</sup>.

<sup>23</sup> Bostan, “Gemi”, *DİA*, XIV, 9.

<sup>24</sup> Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, (çev. Salih Şaban), İstanbul 2000, 572.

<sup>25</sup> Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 496.

<sup>26</sup> J.H.Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, (çev. Ömer Rıza), İstanbul 1934, 9.

<sup>27</sup> August Bebel, *Hız. Muhammed ve Arap İslam Kültürü Dönemi*, (çev. Veysel Atayman), İstanbul 2003, 63.

<sup>28</sup> Watt, “İslam Medeniyetinin Avrupa’ya Tesiri”, *DGBİT*, III, 517.



#### 4) Gemi Tipleri

**Birke:** Hint Okyanusu'nda faaliyet gösteren Arap korsan gemilerine deniyordu.

**Bur'ânî:** Daha çok meyve ve bal gibi yiyecekler taşıyan bir tür nakliye gemisiydi.

**Cebeliyye:** Adını Suriye kıyılarındaki Cebele şehrinden alan keşif ve casusluk hizmetlerinde kullanılan gemi tipidir.

**Kârevâniyye:** Hac veya ticari maksatlı seyahatlerin birlikte yapıldığı bir gemi idi.

**Şenkûliyye:** Bir çeşit korsan gemisidir.

**Sûkiyye:** "Çarşı" mânasına gelen adından anlaşıldığına göre kıyı sakinlerine doğrudan mal satan bir ticaret gemisidir.

**Zevrak:** Nakliye maksadıyla kullanılan küçük tipte bir gemidir

**Abari:** Büyük yelkeni ve beş tayfası bulunan gemi türüdür.

**Birce (barca):** Üstü örtülü büyük gemidir.

**Celebe:** Çivi kullanmadan inşa edilen gemi türlerinden biridir.

**Galyon (kalyon):** Yelkenli büyük bir gemi türüdür.

**Haşebe:** Yelkenli bir gemi türüdür

**Kilyâte:** Osmanlılar'ın kalyatasının benzeri bir gemidir.

**Talfâ:** Hızlı bir çeşit gemidir. Mi'ber, mismâriyye, rakkiyye, tayyâr ve vâsitiyye: Bunlar da nehirlerde özellikle nakliye işlerinde kullanılan küçük tipteki gemilerdir.

**Dramonaria:** Bizans menşeli olan ve özellikle Nil Ağzında sahil koruma hizmeti gören gemilerdir.

**Akatia:** Donanmaya asker, at, mühimmat vb. taşıyan yardımcı gemilerdendi.

**Şelendi:** Büyük güverteli savaş gemileridir.

**Şini:** (şiniyye veya şâni) kadirga türü gemilerin yaygın adıdır.

**Gurâb:** Yelken ve kürekle hareket eden kadirga türünden bir gemi olup 140 (veya 180) kürekçisi vardı.

**Harrâka:** Düşman gemilerini yakmak için tutuşturucu maddelerle ve bunları atmak için mancınıklarla donatılmış bir savaş gemisiydi. 100 küreği vardı ve şînîden biraz daha küçüktü.

**Tarride:** Özellikle at taşımada kullanılmıştır. Bunlar en çok kırk at taşıyabilen bir nakliye gemisidir<sup>29</sup>.

**Hammâle ve a'rârî:** Erzak veya eşya taşıyan gemilerdi.

**Harbiye:** Şînîlerin küçük tipleriydi. Fâtımî ve Endülüs donanmalarının hafif ve seri gemileriydi. Mısır'da Ravza Tersanesi'nde inşa ediliyorlardı. Bu çeşit gemilere musattah ve şelendi de denilirdi.

**Butse:** Muhtelif katlardan oluşan özellikle asker taşımak üzere yapılmış gemilerdi. Yelkenlerinin sayısı kırka kadar ulaşabilen bu gemiler 700 asker taşıyabiliyordu.

**Berkus:** Çok sıg yerlere sokulabilen ve genellikle su taşıyan küçük gemilerdir<sup>30</sup>.

## **B) HZ. PEYGAMBER DÖNEMİNDE ARAP TOPLUMUNDAKİ DENİZCİLİK ANLAYIŞI**

Bilindiği üzere Arap toplumunun büyük bir kısmı İslam öncesi dönemlerde deniz ve denizcilik kültürüne bir hayli yabancıydı. Ancak İslam dininin, Arap yarımadasına hakim olmasıyla birlikte, o güne kadar önlerinde bir engel gibi algıladıkları denizlerin esasında can alıcı bir önem arz ettiğinin de farkına varmışlardır.

Konunun daha iyi anlaşılması açısından öncelikle, Kur'an'ın denizciliğe bakışı ve dinin Müslümanların denizcilik faaliyetleri üzerindeki etkileri gibi hususları ortaya koymamız gerekmektedir. Zira, Arap toplumunun denize olan bakışını ciddi anlamda değiştirmeye yönelik olan bu yaklaşımın kaynağının bizzat Kuran ve Hz. Muhammed'in hadisleri olduğunu rahatlıkla ifade edebiliriz. Nitekim Kuran-ı

---

<sup>29</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV, 8-11.

<sup>30</sup> Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV, 495-501.

Kerim’de deniz ve denizcilikle ilgili bir çok ayet bulunmaktadır. Bu ayetlerden örnekler vermemiz gerekirse bunları şu şekilde sıralayabiliriz;

\* “denizde akıp giden gemilerde ... düşünen kimseler için deliller vardır.”<sup>31</sup>,

\* “Görmedin mi ki, size delillerinden göstermek için, gerçekten gemiler Allah’ın nimetiyle denizde akıp gider....”<sup>32</sup>, bu ayetlerden de anlaşıldığı üzere Kuran-ı Kerim gemilerin denizde yüzdürülmesinden bahsetmektedir.

\* “... nihayet gemiye bindikleri zaman, (Hızır) onu deldi...”<sup>33</sup>,

\* “Onu yalanladılar; Biz de onu ve onunla beraber gemide olanları kurtardık...”<sup>34</sup>, bu ayetler ise tarihsel olaylara vurgu yaparak gemilerden bahsetmekte ve gemilerin insanları suda kurtarma vazifesi gördüklerine değinmektedir.

\* “Hem onların üzerinde, hem de gemilerde taşınırsınız.”<sup>35</sup>, yine bu ayetten de anlaşıldığı üzere gemilerin insanları taşıma vazifesi gördüğüne değinilmektedir.

\* “Deniz avı ve onu yemek size de, yolculara da, geçimlik olarak helâl kılınmıştır...”<sup>36</sup>, bu ayette denizde insanlar için yiyecek bulunduğundan bahsetmekte ve bu yiyeceklerin helal olduğuna değinilerek, denizlerde avlanmayı bir nevi teşvik etmektedir.

\* “Denizde bir sıkıntıya düştüğünüz zaman, Allah’tan başka yalvardıklarınız kaybolup gider, fakat O sizi karaya çıkararak kurtarınca yüz çevirirsiniz. Zaten insan pek nankördür.”<sup>37</sup>

---

<sup>31</sup> Bakara Suresi (2), 164.

<sup>32</sup> Lokman Suresi (31), 31.

<sup>33</sup> Kehf Suresi (18), 71.

<sup>34</sup> Araf Suresi (7), 64.

<sup>35</sup> Mü’minûn Suresi (23), 22.

<sup>36</sup> Maide Suresi (5), 96.

<sup>37</sup> İsrâ Suresi (17), 67.

\* “Gemiye bindikleri zaman, dini yalnız Allah’a has kılarak O’na yalvarırlar, ama Allah onları karaya çıkararak kurtarıncı, kendilerine verdiği nimete nankörlük ederek, O’na hemen eş koşarlar. Zevklensinler bakalım yakında bileceklerdir.”<sup>38</sup>

\* “Sizi karada ve denizde götüren Allah’tır. Bulduğunuz gemi, içindekileri güzel bir rüzgar ile götürürken yolcular neşelenirler; bir fırtına çıkıpta onları her taraftan dalgaların sardığı çepeçevre kuşatıldıkları anda ise Allah’ın dinine sarılarak...”<sup>39</sup>, bu ayetlerde ise denizdeki zorluklara değinmektedir.

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere Kur’an’da yer alan ayetlerin dışında, Arap toplumunu, İslam dininin Arap yarımadasına hakim olmaya başlamasından sonra denizlere karşı cesaretlendiren Hz. Peygamber’in hadislerine de sıklıkla rastlamaktayız. Bu hadislerden vereceğimiz örnekler, Hz. Peygamber’in bahsi geçen hususta Arap toplumuna nasıl ön ayak olduğunu gösterecektir. Örneğin Hz. Peygamber’in “denizde yapılan bir gazve, sevapça karada yapılan on gazveye bedeldir. Deniz tutulmasına uğrayan kimse, Allahü Teala’nın yolunda cihat ederken yaralanıp serilen kimse gibidir”<sup>40</sup>, “denizde başı dönerek aklını kaybeden kimse için bir şehid, boğulan kimse içinde iki şehid sevabı vardır”<sup>41</sup>, “Ümmetimden denizde gaza eden ilk muharipler cennete girmeyi hak etmişlerdir.”<sup>42</sup> şeklindeki hadisleri Arap toplumunun denize olan yaklaşımında yeni bir sayfa açmıştır.

Ancak tüm bu ayet ve hadisler Hz. Peygamber döneminde Müslümanların güçlü bir deniz kuvvetlerinin var olduğu manasını taşımamaktadır. Zira Hz. Peygamber zamanındaki Müslümanların deniz kuvvetleri hakkında anlatılacak pek fazla bir şey olmamasına rağmen, deniz savaş ve seferleri hiç olmamışta değildi<sup>43</sup>.

<sup>38</sup> Ankebut Suresi (29), 65-66.

<sup>39</sup> Yunus Suresi (10), 22

<sup>40</sup> *Kütüb-i Sitte*, (Haz. İbrahim Canan, İstanbul), İstanbul 1993, XVII, Hadis No:6817, s. 368

<sup>41</sup> Ebu Dâvud, *Sünen-i Ebû Dâvûd Terceme ve Şerhi*, (Haz. Necati Yeniçel-Hüseyin Kayapınar), İstanbul 1988, Hadis No: 2493, s.466.

<sup>42</sup> Buhârî, *Sahîh-i Buhârî*, Tercüme ve şerhi: Abdullah Feyzi Kocaer, Ankara 2004, II, 427.

<sup>43</sup> Muhammed Hamidullah, *Hz. Peygamberi’nin Savaşları*, (çev. Nazire Erinç Yurter), İstanbul 2006, 130.

Nitekim Hz. Peygamber (s.a.v) zamanındaki askerî ve sivil amaçla yapılan bazı deniz seferleriyle ilgili kayıtları şu şekilde özetleyebiliriz; Mekke’li Müslümanlar Habeşistan’a deniz yoluyla hicret etmişlerdir<sup>44</sup>. Yine deniz yoluyla geri dönen muhacirler, Habeş Hükümdarı Necâşî’nin tahsis ettiği gemiler vasıtasıyla Medine’nin Çâr Limanı’na getirilmişlerdi<sup>45</sup>.

Deniz savaşına ait ilk referans ise, 629 yılına aittir. *Tarihu’ş-Şam* isimli kitabında İbn Asâkir, Mute savaşı ile bağlantılı olarak verdiği bilgiye göre Eş’ar kabilesinden bir müslümanın Hz. Peygamber tarafından bir tekneye bindirilip, Eyle (şimdiki Akabe) bölgesine bir göreve gönderildiğini söyler. Burada Zeyd b. Hârise ve ordusunun Belka’ya varışını ve Arap kabilelerinin de desteklediği Bizans güçleri ile karşılaştıklarını öğrenir. Savaşın tüm şiddetiyle sürdüğü yere hızla gider ve arkadaşlarıyla birlikte Müslüman ordusu yanında yer alıp kahramanca savaşır. Bu hadise, Hz. Muhammed’in Mute’ye kara yoluyla gönderilen orduya yardım için, deniz yoluyla yardımcı kuvvet gönderdiğini göstermektedir. İbn Sa’d ve diğerlerinde söz edilen ve Makrizî’nin *İmta*’sına göre 630 yılına rastlayan bir olay ise şu şekilde cereyan etmiştir. Hz. Peygamber, Haziran ayında Müdlicli Alkame b. Mücezziz emrinde 300 kişilik bir müfrezeyi, Mekke yakınındaki deniz kıyısına göndermiş ve bu müfreze Alkame ile ona bağlı bir grup adaya varmıştır. Bu esnada Şuaybe limanındakiler birkaç teknede zencileri görmüşlerdi. Fark edildiklerini anlayan zenciler kaçmış ve bunun üzerine Müslüman ordusu geri dönmüştür<sup>46</sup>. Bu hadise Hz. Peygamber’in sağlığında çıkılan yegâne deniz seferi olma özelliğini taşımaktadır<sup>47</sup>.

Yine Hz. Muhammed döneminde bahsi geçen bir başka olay da, Ebu Ubeyde b. Cerrah’ın Kızıldeniz sahiline yaptığı kara seferi sırasında yaşanmıştır. Cabir’dan

---

<sup>44</sup> Mahmud Esad, *Tarihi İslam*, Dersaadet 1315, s. 202; Rivayete göre, Habeşistan’a hicret etmek üzere Mekke’den gizlice çıkarak Kızıldeniz sahili üzerinde bulunan Şuaybe Limanı’na ulaşan ve aralarında Hz. Osman ve Hz. Rukiye’inde bulunduğu 11 erkek ve 4 kadından oluşan ilk muhacir kafilesi, burada Allah’ın kendileri için rast getirdiği iki tüccar gemisiyle karşılaşmışlar ve kişi başına 5’er dirhem ödemek suretiyle bu gemilerle Kızıldeniz üzerinden Habeşistan sahillerine ulaşmışlardır. Onları takip eden Kureyş de peşlerinden sahile kadar gelmiş, ancak kafileden kimseye yetişememiştir. Bkz. Ali Himmet Berki – Osman Keskioglu, *Hatemu’l-Enbiya Hazreti Muhammed ve Hayatı*, Ankara 1998, 92; İdris Bostan, “Gemi”, *DİA*, İstanbul 1996, XIV, 8; Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 496.

<sup>45</sup> Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 496.

<sup>46</sup> Hamidullah, *Hz. Peygamberi’in Savaşları*, 131.

<sup>47</sup> Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 496.

nakledildiğine göre Resulullah Şam'dan gelen bir Kureyş kervanını gözetlemek amacıyla, hicretin 8. yılı Recep ayında (630) Ebu Ubeyde b. Cerrah kumandasında, aralarında ensar ve muhacirin de yer aldığı 300 kişilik askeri bir kuvveti görevlendirmiştir. Bu askeri sefere Sifu'l-Bahr (Deniz Sahili) gazvesi denilir. Ancak bu sefer esasında bir deniz hareketi değildir. Her ne kadar birliklerin mevzi alanı, deniz sahili olsa da, bu bir kara seferidir. Söz konusu bu rivayetin bizi ilgilendiren bir diğer önemli yanı da, yolda büyük bir açlık tehlikesi ile karşılaşan ve “habat” denilen dikenli bir ağacın yapraklarını yemek zorunda kalan bu askeri birliğin, su yüzüne ölü olarak çıkan devasa bir balığı yaklaşık 15 ila 18 gün boyunca yiyerek bu sayede açlık tehlikesinden kurtulmalarındır<sup>48</sup>.

## **B) HULEFÂ-İ RÂŞİDÎN DÖNEMİNDE DENİZCİLİK ANLAYIŞI**

### **1) Hz. Ebu Bekir Dönemi (632-634)**

Hz. Peygamber'in vefatından sonra halife olan Hz. Ebu Bekir döneminde (632-634) denizcilik faaliyetleri ile ilgili olarak çok fazla kayda rastlanmamaktadır. Zira Hz. Peygamber'in vefatından sonra halife olan Hz. Ebu Bekir döneminde, dinin bizzat kendisine karşı yapılan bir çok isyan ve ayaklanma olmuştur. Bu nedenle öncelikle dinin korunmasına yönelik bir çalışma içine girilmiş ve Müslüman toplumun Hz. Peygamber'in vefatının ardından kendini toplama süreci beklenmiştir. Kısa süreli bu hilafet döneminde yapılan az sayıdaki fetih hareketi büyük ölçüde karada cereyan etmiştir. Zira Hz. Ebu Bekir'in hilafet yıllarının büyük bir kısmında Ridde harpleri yapılmış<sup>49</sup> daha sonra Irak-İran ile Suriye-Filistin istikametindeki fetihler gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde denizciliğin olmaması Suriye ve Mısır gibi önemli denizcilik merkezlerinin henüz fethedilmemiş olmasının da etkisi vardır. Hz. Ebu Bekir'in hilafet döneminin, İslam öncesi dönemlerde denizcilikle pek ilgisi olmayan Hicaz halkının denizde sefere çıkması için henüz hazır olmadığı bir dönem olduğunu söyleyebiliriz. Her ne kadar bu dönemde Sasaniler'e

<sup>48</sup> Bkz. Buhârî, *Sahîh-i Buhârî*, (trc. Kamil Miras), Ankara 1985, X, 366.

<sup>49</sup> Belâzuri, *Fütûhu'l-Buldan*, (çev. Mustafa Fayda), Ankara 1987, 136-155.

karşı yapılan seferler esnasında zaman zaman kayıkların kullanıldığından bahsedilse de<sup>50</sup>, bu ilk Müslümanların denizi bir nakil aracı olarak kullandıkları anlamına gelmez. Ancak İslam'ın ilk yıllarında ilk deniz seferinin Hz. Osman döneminde Kıbrıs'a<sup>51</sup> yapıldığı hususunda İslam kaynaklarında görüş birliği bulunmaktadır<sup>52</sup>. Bu konu hakkında Hz. Osman Dönemi başlığı altında bilgi verilecektir.

## 2) Hz. Ömer Dönemi (634-644)

Hz. Ebu Bekir'in kısa süren halifelik döneminin ardından Hz. Ömer'in hilafet dönemi (634-644) başlamıştır. Hz. Ömer dönemi, İslam tarihinde denizcilik faaliyetlerinin gelişimi açısından büyük önem arz etmektedir. Her ne kadar Hz. Ömer'in kendi hilafet döneminde denizcilik faaliyetlerinin karşısında yer aldığı bilinse de, bu dönem (634-644), İslam denizciliğinin başlamasına yol açacak mühim gelişmelere sahne olmuştur.

Nitekim bu dönemde, Suriye ve Mısır<sup>53</sup> gibi denizcilik açısından oldukça köklü bir geleneği olan ve zengin bir denizcilik mirasına sahip bulunan önemli yerleşim bölgeleri İslam topraklarına katılmıştır. Bunun neticesinde İslam topraklarına katılan bu bölgelerde bulunan İskenderiye, Beyrut, Akka, Sur ve Trablus gibi Akdeniz'e açılan önemli deniz üsleri ve limanlar Müslümanların eline geçmiştir<sup>54</sup>. İslam topraklarına katılan bu önemli ticaret ve denizcilik merkezleri, İslam öncesi dönemden beri denizcilik alanında belli bir tecrübeye sahiptiler. Bölgede gemi yapımında ustalaşmış insanların bulunması da ayrı bir önem arz etmektedir. Bu bölgelerin fethi, Müslümanların buralardan geçen, genellikle ticari amaçlı olan deniz yolları üzerinde hakimiyet kurmasına da imkan sağlamıştır. Bu gelişmeler neticesinde buraların muhafazasını sağlayabilmek amaçlı, denizcilik üslerinin tahkim edilmesine

<sup>50</sup> Muhammed Hamidullah, *İslam'da Devlet İdaresi*, (çev. Kemal Kuşçu), İstanbul 1963, 355.

<sup>51</sup> Kıbrıs Adası: Doğu Akdeniz'in Kuzeydoğu köşesinde bulunan ada Türkiye kıyılarından 70 km. açıktadır ve 9251 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahiptir. Bkz. Cevat Rüştü Gürsoy, "Kıbrıs", *DİA*, XXV, 370.

<sup>52</sup> Bkz. Belâzuri, *Fütûhu'l – Buldan*, 218-219.

<sup>53</sup> İbnü'l-Esir, *İslam Tarihi El-Kamil Fi't-Tarih Tercümesi*, (çev. M.Beşir Eryarsoy), İstanbul 1986, II, 515.

<sup>54</sup> İbnü'l-Esir, II, 395.

ve bölgedeki kalelerin ele geçirilmesine özen gösterilmiştir<sup>55</sup>.

İslam Devleti bu gelişmelerin neticesinde ele geçirmiş olduğu bölgeler nedeniyle, deniz ve denizcilik alanında gelişmiş devletlerle karşı karşıya gelmiş bulunmaktadır. Bu da İslam devletinin kuvvetli bir donanmaya sahip olması gerektiğini hissettirmiştir. Bu gereksinim ele geçirilen bölgelerdeki tersaneleri İslam devletinin kullanmasına sevk etmiş ve tersaneler tamir ettirilerek hazır hale getirilmişlerdir. Bu da İslam donanmasının kurulması açısından önemli bir gelişme olmuştur. Ancak bu dönem, deniz kuvvetlerinin kurulup güçlendirilmesinden söz edebilmek açısından henüz erkendir. Zira bu süre zarfında daha ziyade sahillerin karadan muhafazası tercih edilmiştir.

Her ne kadar bu dönemde, Şam ve Ürdün ordusunun başında bulunan Muaviye başta olmak üzere, Müslümanların da denize açılmaları gerektiği konusunda istekli komutanlar olmuşsa da, halife tarafından bu talepler şartların uygun olmadığı gerekçesiyle geri çevrilmiştir. Mesela Muaviye, deniz yoluyla Rum ülkelerine sefere çıkılması konusunda halifeden izin istemiş; hatta İslam memleketlerine coğrafi yakınlığı sebebiyle fetih için elverişli olduğunu söylediği Kıbrıs seferi konusunda halifeyi söylediği şu sözlerle ikna etmeye çalışmıştır: “Sahildeki köylerden birinde oturan müslümanlar bu adada yaşayan Rumların köpeklerinin ulumalarını ve horozlarının ötüşlerini bile duyuyorlar”. Rivayete göre, Muaviye’nin ısrarlı talepleri üzerine Hz. Ömer, denizcilik için elverişli bir coğrafya olan Mısır’da bulunan valisi Amr b. el-As’a mektup yazarak, ondan deniz ve deniz seferleri ile ilgili kendisini bilgilendirmesini istemiştir<sup>56</sup>. Amr’ın “Ey müminlerin emiri ! Ben denizde kalabalık insanların küçücük bir şeye bindiklerini gördüm. Denizde bulunanın etrafında su ve semadan başka bir şey bulunmaz. Deniz sakinleştiği zaman kalplere hüznün 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 denize açılmış insanların hali, bir sopa üzerine oturmuş kurtçukların haline benzer. Eğer kıpırdayacak olursa batar, kurtulursa da korkudan ve dehşetten gözleri görmez hale

---

<sup>55</sup> İbnü'l-Esir, II, 395.

<sup>56</sup> İbnü'l-Esir, III, 101; İbn-i Haldun, *Mukaddime*, (çev. Halil Kendir), İstanbul 2004, I, 341; Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 496.



gelir”<sup>57</sup> şeklindeki ifadeleri üzerine Hz. Ömer, Muaviye’ye bir mektup yazarak şunları söylemiştir; “Hz. Muhammed’i hak üzere gönderen Allah’a yemin ederim ki, hayatta olduğum müddetçe hiçbir müslümanı bu denize sokmayacağım. İşittiğime göre Akdeniz yeryüzündeki denizlerin en büyüklerinden birisiymiş ve böyle tehlikeli bir sefere ben Müslümanları nasıl çıkarıp, kafirler 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 bana bu konuda bir daha bir şey sormayasın. Sen bu konuda nasıl bir davranışta bulunacağımı benden iyi bilirsin”<sup>58</sup> diyerek deniz seferlerinin müslümanların can güvenliği açısından sakıncalı olduğu gerekçesiyle izin vermemiştir. Bunun dışında Hz. Ömer’in deniz seferlerine karşı tepki göstermesinde, müslümanların dönemin iki önemli gücü olan Bizans ve Sasanilere nispetle denizcilikte geri kalmış bir durumda olmalarının da etkili olduğunu söyleyebiliriz.

Yine Hz. Ömer döneminde Müslümanların ilk deniz tecrübelerinden biri sayılabilecek olan hadise şu şekilde zuhur etmiştir; Hz. Ömer, Becîle kabilesinin reisi Arfece b. Herseme el-Ezdi’ye gaza için Umman’a gitme emri vermiştir. Becîle kabilesinin reisi Arfece’nin bölgeye yapacağı hareket için gemilere binip denize açıldığı haberini alan Hz. Ömer onu sert bir şekilde azarlayıp kınamıştır.<sup>59</sup>

Bunun yanında Hz. Ömer’in çok daha sert bir tepkisi, 638 yılında Bahreyn’den, Hz. Ömer’in haberi olmadan on iki bin kişiyle İran’ın Istahr bölgesine çıkarma yapan el-A’la b. el-Hadrami’ye karşı olmuştur. el-A’la b. el-Hadrami’nin, Huleyd kumandanlığında gönderdiği askeri birliklerin yer aldığı gemilerin, İran sahilinde kıyıya oturduğunu haber alan halife, karadan gönderdiği takviye kuvvetleriyle önce birlikleri kurtarmış; ardından da el-A’la b. el-Hadrami’yi görevden almış ve yerine yardımcısı olan Sa’d b. Ebi Vakkas’ı Bahreyn valisi olarak tayin

---

<sup>57</sup> İbnü’l-Esir, III, 101.

<sup>58</sup> İbnü’l-Esir, III, 101; İbn-i Haldun, *Mukaddime*, I, 341; Adem Apak yazmış olduğu kitabında bu konuya değinerek, İbn Âsem’in Futûh’una dayanarak “Muaviye, Amr’ın verdiği rapora göre, sefere çıkmasının engellendiğini haber alınca “Amr, Kıbrıs’ın benim tarafımdan fethedilmesini istemiyor. Şayet bu emir ona verilmiş olsaydı, hemen koşar giderdi.” demiştir. Daha sonra, Muaviye’nin bu sözünü duyan halife de “Eğer Amr’a müsaade etseydik hemen giderdi.” diyerek Muaviye’yi desteklemiştir” demektedir. Bkz. Adem Apak, *Hz. Osman Dönemi Devlet Siyaseti*, İstanbul 2003, 80.

<sup>59</sup> İbn-i Haldun, *Mukaddime*, I, 341.

etmiştir<sup>60</sup>. Bu hadisenin üzerinden çok geçmeden, Hz. Ömer tarafından 641 veya 642 yılında, Alkame b. Mücezziz el-Müdlîcî komutasında, Habeşistan'ın Kızıldeniz sahillerindeki korsan saldırılarını durdurmak için Habeşistan kıyılarına gönderilen küçük deniz kuvvetinin fırtına sonucu Kızıldeniz'de batması<sup>61</sup>, deniz seferlerine karşı çıkan Hz. Ömer'i düşüncelerinde katı ve tavizsiz hale getirmiştir.

Netice itibariyle, Hz. Ömer dönemi, denizcilik faaliyetleri açısından, Müslümanların kendilerini denizde sınıadıkları bir geçiş süreci olmuştur. Muaviye gibi önemli bir komutanının sefer talebini dahi kabul etmeyen ve kendi hilafeti döneminde denizcilik faaliyetlerini sık sık kısıtlayan Hz. Ömer'in, buna en önemli gerekçe olarak yönetimi ve sorumluluğu altındaki Müslümanların zarar görmesini istememesinden kaynaklandığını ifade edebiliriz.

### **3) Hz. Osman Dönemi (644-656)**

Hz. Ömer'in (634-644) hilafetinin ardından, Hz. Osman iktidarında (644-656) denize karşı takınılan katı tavrın değiştiği hemen hissedilmeye başlamış ve Müslümanların denize bakışları da değişmiştir. Deniz artık, sadece üzerinde seyir yapılan bir alan değil aynı zamanda savaş da yapılabilen bir alan olmuştur. Bu anlamda Müslümanların denizciliğe resmen başlamaları Hz. Osman'ın hilafeti döneminde gerçekleşmiştir. Bizans'ın, Hz. Ömer'in hilafeti esnasında kaybettiği toprakları tekrar ele geçirme mücadelesi başlatması, Müslümanların denizi kullanmalarını zaruri hale getirmiştir. Zira artık Müslümanlar, Bizanslılarla mücadele etmenin ve elde edilen yerlerin savunmasını yapabilmeyen bir deniz filosu olmadan mümkün olamayacağını görmüşlerdir. Bu gelişmeler ışığında Mısır limanlarına sahip olan Müslümanlar, devletlerinin geleceği için denizin çok önemli olduğunun farkında olarak, denizcilik alanında ciddi hazırlıklara girişmişlerdir<sup>62</sup>.

<sup>60</sup> İbnü'l-Esir, II, 492-493.

<sup>61</sup> İbnü'l-Esir, II, 519.

<sup>62</sup> Andre Runciman, "Deniz Kuvvetlerinin Ortaçağ Tarihindeki Rolü", *III. Türk Tarih Kongresi (15-20 Kasım 1943)*, Ankara 1948, 158.

Hız. Osman döneminde tam manasıyla temellerinin atıldığını söyleyebileceğimiz Arap - İslam denizciliğinin gelişiminde şüphesiz Hz. Muaviye'nin katkısı çok büyüktür. Zira Hz. Ömer döneminde birçok kez deniz seferleri için halifeden izin isteyen Hz. Muaviye, ondan her defasında ret cevabı almıştı. Hz. Osman'ın hilafeti başlayınca yine aynı yönde girişimlerde bulunan Muaviye'nin teklifine Hz. Osman önce pek sıcak bakmamış, ona sahildeki kaleleri tahkim etmesini emretmiştir<sup>63</sup>. Ayrıca Halife Hz. Osman: "Ömer'den deniz savaşı için müsaade istediğin zaman ben de yanındaydım ve sana red cevabı verdiğini işittim."<sup>64</sup> cümlesini de kullanmıştır.

Muaviye kara savaşlarıyla fethedilen toprakların ve özellikle de sahil kesiminin muhafazası için bir deniz gücünün kurulması gerektiğine inanıyordu. Ayrıca siyasî ve ticarî açıdan, Akdeniz hakimiyetinin ele geçirilmesi büyük bir önem taşıyordu. Bu nedenle Kıbrıs'ın fethi stratejik konumu itibarıyla büyük önem arz etmekteydi. Ayrıca bu fetih ile birlikte Kıbrıs, Akdeniz'de gerçekleştirilecek olan diğer fetihler için de bir üs olarak kullanılabilirdi. Bu noktadan hareketle Muaviye, Kıbrıs'ın fethi için bir kez daha Hz. Osman'a müracaat ederek sefer için müsaade istemiştir. Halife ise "Eğer ısrar ediyorsan, denizin tehlikeli olmadığını ispatlamak için kadınınla birlikte git izinlisin, yoksa gitme!"<sup>65</sup> cevabını vermiştir. Ayrıca Hz. Osman "Bu sefer için Müslümanlardan asker seçme, onları serbest bırak. Böyle bir sefere çıkmak isteyen varsa gönüllü olarak çıksın. Sende onlara gerekli teçhizatı sağla"<sup>66</sup> demek suretiyle ancak gönüllülerden oluşacak bir orduyla bu sefere çıkılmasına izin vermiştir<sup>67</sup>.

Muaviye Kıbrıs seferi için talep ettiği müsaadeyi alır almaz hazırlıklara başlamış ve kısa sürede sefer hazırlıklarını tamamlamıştır. Muaviye yola çıkarken Hz. Osman'ın isteğini de göz önünde bulundurmuş ve sadece gönüllü olanların donanmaya katılmasına müsaade etmiştir. Bu bağlamda sefere katılmak için gönüllü

<sup>63</sup> Ali Çelik, *Tarihte Kıbrıs ve Hala Sultan*, İzmir 2005, 54.

<sup>64</sup> Belâzurî, *Fütûhu'l - Buldan*, 218.

<sup>65</sup> Belâzurî, *Fütûhu'l - Buldan*, 218; Çelik, *Tarihte Kıbrıs ve Hala Sultan*, 54.

<sup>66</sup> İbnü'l Esir, III, 96.

<sup>67</sup> İrfan Aycan, *Saltanata Giden Yolda Muaviye b. Ebi Süfyan*, Ankara, 1990, 91; Subhi Salih, *İslam Kurumları*, (trc. İbrahim Sarmış), Ankara, 1999, 305; Çelik, *Tarihte Kıbrıs ve Hala Sultan*, 305.

askerler toplamak üzere Ürdün ve Hıms valilerine haberciler gönderen<sup>68</sup> Muaviye, ayrıca sahildeki idarecilerine ve şehir halkına da haberler göndererek bölgedeki gemilerin bakıma alınması talimatını vermiştir<sup>69</sup>.

Subhi Salih *İslam Kurumları* adlı eserinde Muviye'nin söz konusu donanmayı oluştururken, sahil şehirlerinde yaşayan Rum ve Kıpti denizcilerden de istifade ettiğini zikretmektedir<sup>70</sup>. Nitekim İbn Haldun da *Mukaddime* sinde konu ile ilgili olarak; Arap devleti iyice güçlenip büyüyünce, Acem<sup>71</sup> halkların bir çoğu onların hakimiyetleri altına girmiş ve bu halklar içindeki meslek erbabı devlete yanaşmıştır. Onlar da (diğer sahalarda olduğu gibi) denizcilik konusunda deneyimli ve maharetli olan kişileri istihdam etmişler, onların tecrübelerinden yararlanmışlar ve böylece kendileri de denizcilikte uzmanlaşmışlardır<sup>72</sup> demektedir.

Üzerinde durmamız gereken bir başka husus ise; Kıbrıs seferini diğer seferlerden farklı kılan noktadır. Zira bu sefer Müslümanların ilk deniz seferi olma özelliğini taşımaktadır. Bu nedenle Kıbrıs seferine Hz. Peygamberin ashabının ileri gelenlerinden birçok kimse iştirak etmiştir. Ashaptan sefere katılanlar arasında Ebu'd-Derdâ, Ebu Zer el-Gıfârî, Fedâle b. Ubeyd el-Ensârî, Mikdâd bin el-Esved, Ebu Eyyûb Hâlid b. Zeyd b. Küleyb el-Ensârî, Vasile b. el-Eska' el-Kinânî, Abdullah b. Bişr el-Mâzinî, Hassan b. Sâbit'in kardeşinin oğlu Şeddâd b. Evs b. Sabit, Kâbu'l-Habr b. Mâti', Cübeyr b. Nüfeyr el-Hadramî, Umeyr b. Sa'd b. Ubeyd el-Ensârî, Ubade b. Sâmit ile birlikte eşi Ümmü Haram binti Milhan da bulunmaktaydı<sup>73</sup>.

Tüm bu gelişmeler ışığında Hz. Osman'ın talebi doğrultusunda oğlunu ve karısını da yanına alan Muaviye, komutasını Abdullah b. Kays el-Câsî'ye verdiği

<sup>68</sup> Hüseyin Algül, *Hala Sultan Ümmü Haram bint-i Milhan*, İstanbul 1985, 10-11.

<sup>69</sup> Aycan, *Saltanata Giden Yolda Muaviye b. Ebi Süfyan*, 91.

<sup>70</sup> Salih, *İslam Kurumları*, 305.

<sup>71</sup> İbn Haldun burada acem derken Subhi Salih'inde ifade etmiş olduğu Rum, Kıptî ve daha birçok Arap olmayan unsuru da içine alan geniş bir topluluğun çerçevesini çizmektedir.

<sup>72</sup> Bkz. İbn Haldun, *Mukaddime*, I, 341.

<sup>73</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 218; Çelik, *Tarihte Kıbrıs ve Hala Sultan*, 54-55.

donanmayla birlikte 649 yılının kış aylarında Akka<sup>74</sup> Limanından yola çıkmıştır<sup>75</sup>. Abdullah b. Kays el-Casi'nin komutasındaki donanma haricinde bir başka İslam donanması da Abdullah b. Sa'd b. Ebî Serh'in komutasında İskenderiye<sup>76</sup>'den hareket etmiştir<sup>77</sup>. Her iki donanma Tuzla (Larnaka) Limanı açıklarında birleşmişlerdir. Muaviye'nin gayretleriyle teşekkül eden bu gemilerin sayısı hakkında kesin bir bilgi olmamakla beraber<sup>78</sup>, bazı kaynaklarda donanmanın 1700 civarında kadırgadan teşekkül ettiği kaydedilmiştir<sup>79</sup>.

Larnaka Limanı'na tekbir sesleriyle çıkmış<sup>80</sup> ve Kıbrıslılara teslim olması ve cizye ödemeleri teklif edilmişse de adanın ileri gelenleri bu teklifi kabul etmemişler, ancak İslam ordusunun hücumu karşısında da pek varlık göstermemişlerdir. Nitekim savaş esnasında bunların bir kısmı öldürülmüş çoğu da esir alınmıştır. Yine savaş

<sup>74</sup> Akka: Akkâ, bugün İsrail Devletinin Filistin'in batı kıyısındaki sınırları içinde yer alan, Hayfa koyunun (eskiden Akkâ koyu) kuzeyinde milâttan önce III. binyıl içinde kurulan şehre verilen isimdir. Güneyinde bulunan Hayfa'ya 15 km. uzaklıktadır. Akkâ Hz. Ömer zamanında 636'da Şurahbîl b. Hasene tarafından fethederek İslâm sınırlarına dahil edildi. Daha sonra Bizanslılar'la yapılan savaşlar sırasında tahrip edildiyse de Halife Muâviye zamanında yeniden inşa edildi. Muâviye Suriye valisi iken (640), bölgede bulunan Bizans'tan kalma eski havuzları onartarak gemi inşasına uygun hale getirtti ve böylece Akkâ o devirde İskenderiye'den sonra gemi inşasına uygun ikinci büyük tersane oldu. Ayrıca Akkâ Limanı müslümanların Akdeniz'deki ilk deniz seferleri için donanma üssü olarak da kullanıldı. 649'da Kıbrıs'a, 654'te Rodos'a düzenlenen seferler Akkâ'dan başlatıldı. Emeviler devrinde önemli bir liman haline gelen şehirde Ahmed b. Tolun büyük dalgakıranlar yaptırttı. X. yüzyılın ortalarında İhşidîler'in, 969'dan itibaren de Fâtımîler'in eline geçen şehir, Fâtımîler döneminde bölgede faaliyet göstermeye başlayan Türkmenler ve Selçuklular tarafından zorlandı. 1074'te Selçuklu emirlerinden Şöklü burayı ele geçirdi. 1087'den sonra ise şehir yeniden Fâtımîler'in idaresine girdi. Bkz. Feridun EMECEN, "Akka", *DİA*, II, 265-266.

<sup>75</sup>İbnü'l Esir, III, 96; Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 218; Çelik, *Tarihte Kıbrıs ve Hala Sultan*, 55.

<sup>76</sup>Bahsi geçen dönemden yaklaşık beş asır sonra İskenderiye şehrine gelen İbn Battuta , seyahatnamesinde İskenderiye'yi şu şekilde tasvir etmektedir; "Burası çok sevimli, işlek ve güvenli bir limandır. Son derece düzenli bir şehir. Üstünlük, zarafet ve sağlamlığa dair ne ararsan burada bulabilirsin. Din ve dünya ile ilgili bütün kurumlara sahip. İskenderiye şehri ışıltısıyla gözleri alan bir zümrüde, baştan ayağa süslenmiş bir kıza benzer. Doğu ile batının tam ortasında bulunduğu için çeşit çeşit güzelliklerle donanmıştır. İnsanın dikkatini çeken garip hâdiseler meydana gelir burada." Bu güzel tarifin ardından yazar şehrin kapıları ve limanından bahseder. Buna göre şehrin, Bâbü's-Sidre, Bâbü'r-Reşîd, Bâbü'l-Bahr ve Bâbü'l-Ahdar adlarında dört kapısı bulunur. Bâbü'l-Ahdar sadece Cuma günleri halkın mezar ziyaretlerine gidebilmesi için açılırken, Batı yönüne çıkış ise Bâbü's-Sidre'den yapılırdı. İskenderiye'nin limanını muazzam ebatta olarak tarif ederken, Hindistan'ın Kavlem ve Kalikût limanları, Türk yurdunun Kırem[=Kırım] yöresindeki kâfirlerin Surdak limanı ve Çin'in Zeytûn limanları istisna tutulduğunda dünya üzerindeki en büyük ve güzel deniz ticaret merkezi olarak anlatmaktadır. Bkz. İbn Battuta, *Büyük Dünya Seyahatnamesi – Tuhfetü'n-Nüzzâr fî Garâibi'l-Emsar ve'l-Acâibi'l-Esfar*, (sad. Ali Murat Güven), Ankara (tarihsiz), 33.

<sup>77</sup> İbnü'l Esir, III, 96; Philip Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, (çev. Salih Tuğ), İstanbul 1989, I, 253.

<sup>78</sup> Erşibald Lewis, *el-Kuvva ve'l-Bahriyye ve't-Ticariyye fî Bahri'l-Mutvassıt* (Arapça trc. Muhammed İsa), Kahire, 1960, s. 90'dan naklen Çelik, *Tarihte Kıbrıs ve Hala Sultan*, 56.

<sup>79</sup> Bkz. Hüseyin Mehmet Ateşin, *Kıbrıs'ta İslami Kimlik Davası*, İstanbul (tarihsiz), 44.

<sup>80</sup> Algül, *Hala Sultan Ümmü Haram bint-i Milhan*, 13.

esnasında Kıbrıs'ın Salamis Konstantin bölgesi tahrip edilmiş ve İslam donanmasının bu ilk seferinde bir hayli ganimet elde edilmiştir<sup>81</sup>. Müslümanların ilerlemeye devam etmeleri üzerine Kıbrıslılar teslim olmak zorunda kalmışlar ve böylelikle İslâm tarihinin ilk deniz seferi amacına ulaşmıştır.

İslam tarihi kaynaklarında, bölgeye yapılan ilk seferin ardından adanın Müslümanların eline geçtiğinden ve sefer sonunda bir anlaşmanın akdedildiğinden bahsedilmektedir. Müslümanlara yılda yedi bin dinar cizye ödenmesini öngören bu anlaşmada, esas olarak Müslümanların başkalarıyla savaşlarında Kıbrıs halkının aleyhte müdahalede bulunmaması, Rumlara karşı yapılacak herhangi bir seferde adadan geçiş izni ve Bizans ülkesine gitmek üzere ordu sevk edebilme hakkı kazanmaları gibi hususlar garanti altına alınmıştır<sup>82</sup>. Anlaşma sonrasında Kıbrıs halkının, yeni tesis edilen İslam devletinin yanı sıra, Bizans'a da vergi ödemeye devam etmesi, adanın Müslüman hakimiyetine tam olarak girmediği şeklinde yorumlanmış ve bununla, denizde Bizanslılar kadar tecrübeli olmayan Müslümanların muhtemel bir tehlikeden uzaklaştırılmasının hedeflenmiş olabileceği ileri sürülmüştür. Gerçekten de sebep ne olursa olsun, Kıbrıs adası tam anlamıyla, bu ilk deniz seferiyle ele geçirilememiştir. Zira, onlar Müslümanlarla yaptıkları anlaşmayı bozarak, 653 yılında Rumların kendilerine verdikleri gemilerle Akdeniz'de yeniden Müslümanların karşısına çıkmışlarsa da<sup>83</sup>, 653-654'te Muaviye idaresindeki 500 gemilik bir deniz kuvveti sayesinde yeniden İslam hakimiyetine girmişlerdir. Adada Müslüman yerleşiminin gerçekleştirilmesi de, ancak bu seferin ardından mümkün olmuştur<sup>84</sup>. Sefer sonunda Kıbrıs halkıyla yapılan eski anlaşma yenilenmiş; bunun yanı sıra Muaviye tarafından divan defterlerine kayıtlı 12 bin asker ve Lübnan Baalbek halkından bir cemaat adaya yerleştirilerek şehrin Müslümanlaşması yolunda adımlar atılmış; camiler inşa edilmiştir<sup>85</sup>.

Kıbrıs'ın fethinin ardından donanma komutanlarından Abdullah b. Kays el-Casi bir müddet Kıbrıs'ta ikamet etmiş ve daha sonra, ölüm tarihi olan 673 yılına

<sup>81</sup> Besim Darkot, "Kıbrıs", *İ.A.*, VI, 672-674.

<sup>82</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 219; İbnü'l Esir, III, 96.

<sup>83</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 219.

<sup>84</sup> Darkot, "Kıbrıs", *İ.A.*, VI, 673.

<sup>85</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 219.

kadar Akdeniz’de elliye yakın sefere çıkmıştır. Bu seferler esnasında Abdullah b. Kays’ın komutasındaki İslam donanmasının herhangi bir sıkıntı ile karşılaşmaması<sup>86</sup> ve bu seferlerin çoğunlukla başarı ile tamamlanması, Hz. Osman döneminde denizcilik alanında kaydedilen ilerlemeyi ortaya koymaktadır.

Nitekim bu ilerlemenin birer neticesi olarak Hz. Osman’ın hilafeti döneminde, 650 yılında Arvad adası<sup>87</sup> Cünade b. Ebu Ümeyye tarafından fethedilmiştir<sup>88</sup>. 651 yılında ise Cünade b. Übeyye el-Ezdi tarafından Rodos adası fethedilmiştir<sup>89</sup>. Tıpkı Kıbrıs gibi Rodos adası da Bizans devletinin bir deniz üssü olma özelliğini taşımaktaydı. Akdeniz’in hakimiyetini ele geçirme iddiasında olan İslam devleti için bu adanın fethedilmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur. Zira bu durumun farkında olan Muaviye, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere Cünade’yi Rodos’un fethi ile görevlendirmiş ve Cünade de bu görevi başarı ile ifa etmiştir.

Hz. Osman’ın hilafeti dönemindeki bir başka sefer de Girit’e<sup>90</sup> yapılmıştır. Girit adası da stratejik açıdan Akdeniz’de önemli bir konuma sahipti. Zira batıdan gelip Suriye ve Mısır’a giden ulaşım yolunun üzerinde bulunan Girit, başlıca ticaret istasyonu<sup>91</sup> olma özelliğini taşımaktaydı. Ayrıca Girit adası, Kıbrıstan sonra Doğu Akdeniz’deki en büyük ada olması hasebiyle Ege denizinde bir nevi kilit vazifesi görmekteydi<sup>92</sup>. Tüm bu etkenler dolayısıyla Cünade, Rodos adasını fethettikten sonra Girit adasına yönelmiş ve Girit’te birçok köy ve kasabada savaşıp ganimet aldıktan sonra geri dönmüştür<sup>93</sup>. Yine Hz. Osman döneminde Akdeniz adalarına yapılan seferlerden biri de Sicilya<sup>94</sup> adasına gerçekleştirilmiştir. Sicilya adasına yapılan ilk

<sup>86</sup> İbnü’l Esir, III, 101-102.

<sup>87</sup> Belâzûrî, *Fütûhu’l – Buldan*, 338; Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, I, 338.

<sup>88</sup> Belâzûrî, *Fütûhu’l – Buldan*, 338.

<sup>89</sup> Rodos adasının fethi ile ilgili olarak ayrıntılı bilgi için bkz. Besim Darkot, “Rodos”, *İ.A.*, IX, 553-559.

<sup>90</sup> Girit Adası: Araplar’ın ikritiyye. Akritiş, ikridiş adını verdikleri Girit adası Akdeniz’i Ege’den ayıran bir konumda olup 8259 km<sup>2</sup> büyüklüğündedir. Mora yarımadası ile Anadolu’nun güneyindeki toros sıradağları arasında bir bağ oluşturmaktadır. Bkz. Cemal Tukin, “Girit”, *DİA*, İstanbul 1991, XIV, 85

<sup>91</sup> W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Ziya Karal), Ankara 1975, 307.

<sup>92</sup> Cemal Tukin, “Osmanlı İmparatorluğunda Girit İsyanları, 1281’e Kadar”, *Belleten*, Ankara 1964, XI, 34.

<sup>93</sup> Tukin, “Girit”, *DİA*, XIV, 85.

<sup>94</sup> Sicilya Adası: Akdeniz’de üçgen biçiminde ve mesâhası 105 mil olan bir adadır. Ada Bizans döneminde İfrikiyye valisine bağlı idi. Bkz. Mes’ûdi, *Kitâbu’t-Tenbîh ve’l-İşrâf*, (Ed.: M. J. De Goeje), Leiden 1967, 59.

deniz seferi 652 yılında olmuş ve Sirakuza şehrinden alınan ganimetlerle geri dönmüştür<sup>95</sup>.

“Zâtu’s-Savârî” (654) savaşı, Müslümanların gerçekleştirdiği askeri başarılarından biridir. Bu savaş neticesinde Kuzey Afrika’nın fethi ve Akdeniz’deki Bizans hakimiyetine son verme düşüncesine bir adım daha yaklaşılmıştır. Akdeniz’de Bizans donanmasına karşı yapılan ve Abdullah b. Sa’d b. Ebi Serh komutası altındaki Müslüman donanması savaşı kazanmayı bilmiştir.

Müslümanların İfrikiyye’yi ele geçirmesi neticesinde Bizans’ın buradan aldığı vergiler kesilmiştir. Bunun yanında Akdeniz’de Bizans’ın bir deniz üssü durumunda olan Kıbrıs ve Rodos adalarını kaybetmeleri Müslümanların İstanbul’a ulaşmasını kolaylaştırmıştır. Bütün bu gelişmeler ve Müslümanların zaten İstanbul’u ele geçirme isteği<sup>96</sup> Bizans İmparatoru II. Konstans’ı harekete geçirmiş ve Müslümanlarla savaşmak üzere bir donanma hazırlamıştır.

Bizans donanmasının başına geçen II. Konstans İstanbul’dan denize açılmış ve Akdeniz’e doğru ilerlemeye başlamıştır. Bizans donanması 1000 gemiden<sup>97</sup> oluşmaktaydı. Bunun karşısında Mısır valisi Abdullah Sa’d b. Ebi Serh de 200 gemilik bir donanma hazırlamıştır<sup>98</sup>. İki donanma 654’de Akdeniz’de Likya (Finike açıklarına) sahillerine yakın bir yerde karşılaşmıştır. Karşılıklı ok atışlarıyla başlayan savaş, daha sonra mancınıklarla taş atışları şeklinde gelişmiştir. Devam eden mücadelede gemiler birbirlerine yaklaşmışlar ve kılıç kılıca çarpışmaya başlamışlardır. Savaş birkaç gün sürmüştür. Her iki tarafta büyük zayıat verdikten sonra Bizans donanması dağılmış ve birçok askeri gemilerin batması nedeniyle boğulmuşlardır. Bizans İmparatoru II.Konstans bu savaştan yaralı olarak kaçabilmiş

<sup>95</sup> Abdülaziz Salim, *Târihu'l-Bahriyyeti'l-İslâmiyye fî Havdi'l-Bahri'l-Ebyadi'l-Mütevassıt, el-Bahriyyeti'l-İslâmiyye fî Mısır ve's-Şam*, Beyrut 1981, 47; Montgomery Watt, “İslam Medeniyetinin Avrupa’ya Tesiri”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi*, (ter. Hulisi Yavuz), İstanbul (tarihsiz), 499-546.

<sup>96</sup> Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, (çev. Fikret Işıltan), Ankara 1981, 108-109.

<sup>97</sup> Hasan İbrahim Hasan bu rakamı 1800 olarak vermektedir. Bkz. Hasan İbrahim Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, (çev. İsmail Yiğit), İstanbul 1987, I, 334-335; Hitti ise Bizans donanmasının 500 gemiden oluştuğunu ifade etmektedir. Bkz. Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, I, 253.

<sup>98</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, s. 317-318.



ve Sicilya adasına sığınmıştır. Bu savaş iki donanmada da gemilerde bulunan direklerin çokluğu sebebiyle “Zâtü’s-Savari”<sup>99</sup> adı verilmiştir<sup>100</sup>.

Netice itibariyle Hz. Osman’ın hilafeti döneminde gerçekleştirilen seferler ve fethedilen adalarla Akdeniz’deki Bizans egemenliği ağır bir darbe almıştır. Gerek Kıbrıs’ın fethi ve gerekse Zâtü’s – Sevâri savaşının kazanılmasıyla Doğu Akdeniz’in hakimiyeti büyük ölçüde Müslümanların eline geçmiştir. Bununla beraber Akdeniz’deki ticaret yollarının hakimiyeti de Müslümanların kontrolü altına girmiştir. Doğal olarak bu gelişmeler Müslümanların daha da zenginleşmesini sağlamış ve yeni tersaneler kurulmakla beraber daha güçlü bir donanmaya sahip olma sonucunu ortaya çıkarmıştır. Müslümanlar arasında Hz. Osman döneminde hızla gelişen denizcilik faaliyetleri yine Hz. Osman döneminde devlet bünyesinde ortaya çıkan iç çekişmeler neticesinde ve daha da önemlisi Hz. Osman’ın şehit edilmesiyle birlikte tamamen durma noktasına gelmiştir.

### 3) EMEVİLER DÖNEMİNDE DENİZCİLİK ANLAYIŞI

656 yılında Hz. Osman’ın şehit edilmesini takip eden süreçte Hz. Ali ve Muaviye arasında yaşanan hilâfet mücadelesi neticesinde durma noktasına gelen denizcilik alanındaki gelişmeler, Hz. Muaviye’nin halife olmasıyla tekrar ivme kazanmıştır.

Zira Hz. Osman döneminde bir zaruret olarak ortaya çıkan Müslümanların deniz seferlerine başlamaları neticesinde Suriye ve İskenderiye’den denize açılarak birçok sefer düzenlenmiş ve bu süreçte güçlü bir İslam donanmasının bir nevi temelleri atılmıştır. Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere özellikle Muaviye’nin hilafeti döneminde önceki dönemlere nazaran çok daha güçlü donanmalar tesis edilmiş ve bunun bir sonucu olarak da önemli fetihler gerçekleştirilmiştir.

<sup>99</sup> Bazı kaynaklarda bahsini ettiğimiz bu savaşın adı “Zü’s - Sevâri” ve “Mevkiatü’s - Sevâri” olarak geçmektedir. Bkz. Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, I, 334-335.

<sup>100</sup> İbnü’l Esir, III, 117-119, 147, 199.

Hız. Ömer döneminden itibaren deniz seferleri yapılması hususundaki ısrarını sık sık tekrarlayan Muaviye, deniz seferlerinin İslam devletine ganimet ve toprak kazandırmakla birlikte İslam dininin de hızla yayılacağını düşünüyorlardı. Ancak dışında Bizans ile mücadelede güçlü bir donanmaya sahip olmaksızın başarı kazanılamayacağını da farkındaydı.

Tüm bu gelişmeler ışığında Muaviye, kendi hilafeti döneminde denizcilik faaliyetlerine büyük önem vermiştir. Nitekim Hız. Muaviye döneminde, Şam, Mısır ve Kuzey Afrika donanmalarından oluşan deniz kuvvetlerinin personel ve silahla donatılmış olduğunu ve gemi sayısının da 1700-1800<sup>101</sup>'e ulaştığını görmekteyiz. Belâzûrî, eserinde bu döneme ilişkin şu cümleyi sarf etmektedir; "Emeviler Rumlarla (Bizans) yaz-kış savaşlırdı, sahil boyunca muhtelif kaleler inşa ederek buralara muhafızlar yerleştirdiler"<sup>102</sup>. Örneğin Antakya'nın fethinden sonra Hız. Muaviye buraya Müslümanlardan bir grubu yerleştirmişti. Bizanslılar Antakya'yı tekrar ele geçirmek için gemilerle gelerek sahilden asker çıkarmışlardı<sup>103</sup>. Fakat Bizanslılar'ın bu teşebbüsleri sonuçsuz kalmıştı. Çünkü İslâmiyet Antakya'ya iyice yerleşmiş ve şehir tahkim edilmişti.

Hız. Muaviye'nin hilafetinin başlamasıyla birlikte denizcilik alanında gerçekleştirilen en önemli seferlerin İstanbul'a yapıldığını söyleyebiliriz. Zira Emeviler döneminde ikisi Hız. Muaviye tarafından olmak üzere İstanbul üç kez kuşatma altına alınmıştır. 668 tarihinde gerçekleştirilen ilk sefer için Hız. Muaviye biri kara, biri deniz olmak üzere iki ordu hazırlamıştır. Buna göre Hız. Muaviye'nin oğlu Yezid kara ordusunun başında, Sufyan b. Avf ise donanmanın başında bulunmaktaydı. Sahabenin önde gelen isimlerinden Abdullah b. Abbas, Abdullah b. Zübeyr, Abdullah b. Amr ve Ebû Eyyüb el-Ensârî'nin de<sup>104</sup> katıldığı bu seferde İslam orduları, surların

<sup>101</sup> Salih, *İslam Kurumları*, 305; Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV, 9; Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, I, 409-410.

<sup>102</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 233.

<sup>103</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 217.

<sup>104</sup> Bu sefer esnasında büyük kahramanlıklar gösteren Ebû Eyyüb el-Ensârî şehit olmuş ve surlar yakın bir yerde defnedilmiştir. Bkz., Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, I, 319; Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, I, 356.

sağlam olması, erzağın tükenmesi, hastalığın baş göstermesi ve kış mevsiminin gelmesi üzerine kuşatmayı kaldırarak geri dönmek zorunda kalmıştır.

“Yedi Sene Harbi” olarak da adlandırılan<sup>105</sup> ve İstanbul’a yönelik gerçekleştirilen ikinci askerî harekât ise, 674 yılında Girit adasını fetihden dönen Cünâde b. Ebî Ümeyye el-Ezdî komutasında gerçekleştirilmiş ve bu sefer sırasında İstanbul yakınlarındaki Arvad adası (Kapıdağı yarımadası) fethedilmiştir<sup>106</sup>. Muaviye’nin hilafetinin son dönemlerinde Abdullah b. Halid<sup>107</sup> kumandasındaki İslam donanması tarafından yalnızca denizden gerçekleştirilen İstanbul kuşatması<sup>108</sup> ise 7 yıl gibi uzun bir süre devam etmiştir. Bizans’a karşı uzun ve zorlu bir mücadele veren İslâm donanması, gerek soğuk, hastalık, İstanbul surlarının sağlam, şehrin mevkiinin ise müstahkem oluşu gibi sebeplerle, gerekse Bizans’ın “Grejuva” denen Rum ateşini<sup>109</sup> kullanması nedeniyle çok sayıda kayıp vermiş ve bu ateş İslâm donanmasının mağlup olmasında oldukça etkili olmuştur.

Netice itibariyle II. İstanbul seferine gerek Bizans’ın gerekse Müslümanların barış istemeleri sonucunda yapılan görüşmeler ve bu görüşmeler sonucunda yapılan anlaşma ile son verilmiştir<sup>110</sup>. 680 yılında Boğaziçi ve Ege’den çekilen İslâm donanmasının dönüş yolunda Antalya açıklarında tutulduğu fırtına sonucu kurtulan ancak birkaç gemi ile geri dönebilmeyi başarmıştır<sup>111</sup>.

Muaviye’nin vefatıyla II. İstanbul kuşatmasını kaldıran İslâm donanması uzun bir müddet İstanbul’u fethetmeye yönelik sefer düzenlenmemiştir. Yaklaşık 35 yıl sonra yani 715 yılında Emevi halifesi olan gelen Süleyman b. Abdülmelik, İstanbul’u fethedebilmek gayesiyle bir askeri harekât düzenlemiştir. Sefer için hazırlıklara

<sup>105</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, 320.

<sup>106</sup> Belâzûrî, *Fütûhu’l – Buldan*, 338; İbnü’l-Esir, III, 497.

<sup>107</sup> Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, 115-116.

<sup>108</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, 320.

<sup>109</sup> Robert Mantran ise Bizanslıların Gregmar Ateşi de denilen bu ateşi Suriyeli bir göçmenden öğrendiklerini ifade etmektedir. Bkz. Robert Mantran, *İslam’ın Yayılış Tarihi*, (çev. İsmet Kayaoğlu), Ankara 1981.

<sup>110</sup> Ostrogorsky eserinde bu anlaşmanın Muviye’nin sağlığında; İbnü’l-Esir ise Muviye’nin ölümünden sonra gerçekleştiğini ifade etmektedir. Bkz. Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, 115-116; İbnü’l-Esir, III, 458.

<sup>111</sup> Işın Demirkent, “Bizans”, *DİA.*, İstanbul 1992, IV, 233; Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, I, 356.

başlayan halife ordunun başına da kardeşi Mesleme b. Abdülmelik'i komutan olarak tayin etmiştir<sup>112</sup>.

Mesleme b. Abdülmelik tarafından hem karadan hem de denizden gerçekleştirilen III. İstanbul seferi, o zamana kadar yapılan seferlerin en büyüğüdür. İslâm ordularının bir kısmı karadan bir kısmı da denizden İstanbul surları önüne gelmiştir. III. İstanbul seferi olarak adlandırılan bu sefere Suriye ve Mısır sahillerinden yola çıkan donanmalar da destek vermişlerdir. Böylelikle Şam, Mısır ve Kuzey Afrika donanmalarından oluşan İslâm donanmasında bulunan gemi sayısı 1800'e ulaşmıştır<sup>113</sup>. İslam kuvvetlerinin hem karadan hem de denizden İstanbul önlerine gelmesi üzerine Bizans İmparatoru II. Anastius bu kuşatmayı kaldırmak ve savaşı engellemek için harp tazminatı adı altında çok büyük miktarda para ödemeyi teklif etmişse de Mesleme b. Abdülmelik bu teklifi geri çevirmiştir<sup>114</sup>.

Bu süreçte Bizans'ın içinde bir takım karışıklıklar çıkmaya başlamış ve Bizans komutanı olan Leon İzarien Bizans İmparatoru olabilmek için Müslümanlarla işbirliği yapmaya teşebbüs etmiştir. Ancak daha sonra Müslümanlardan da ayrılarak kendisini Bizans İmparatoru olarak ilan etmiş ve Müslümanlara karşı savaşılmaya başlamıştır. İslam kuvvetleri ile Bizanslılar arasındaki bu mücadele esnasında içeriden Rum ateşi dışarıdan da Bulgar hücumu, Müslümanlara büyük zararlar vermiştir. Buna ilaveten kıyım şiddetini arttırması, yiyecek sıkıntısının ve salgın hastalıkların baş göstermesi Müslümanları zor duruma düşürmüştü de Mesleme tüm bu olumsuzluklara rağmen ısrarlı bir şekilde kuşatmayı sürdürmüştür. Ancak bu sırada halife Süleyman b. Abdülmelik vefat etmiş ve onun yerine Ömer b. Abdülaziz (717-720) geçmiştir. Ömer b. Abdülaziz hilafet makamına oturduktan sonra İstanbul muhasarasının kaldırılmasını ve Mesleme'nin geri dönmesini emretmiştir<sup>115</sup>. Halifenin bu talebini yerine getiren Mesleme kuşatmayı kaldırmış ve geri dönmek üzere yola çıkmıştır. Ancak dönüş yolunda çıkan fırtınadan dolayı 1800 gemiden oluşan İslâm donanmasından sadece 5 tanesi Suriye sahillerine ulaşabilmiştir<sup>116</sup>.

<sup>112</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, 318-320.

<sup>113</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, 318.

<sup>114</sup> İbnü'l-Esir, V, 27.

<sup>115</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, 320.

<sup>116</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, 321.

Bu sefer Emeviler döneminde İstanbul'a yapılan son sefer olmuştur. Özellikle ikinci ve üçüncü İstanbul seferlerinde İslam donanmalarının neredeyse tamamı yok olmuştur. Bu durum bir bakıma Hz.Ömer ve Hz. Osman'ın deniz seferlerine karşı mesafeli durmalarında ve izin vermemelerinde haklılık paylarının olduğu kanaatini oluştursa da; özellikle Hz.Ömer'in takip ettiği denizcilik faaliyetlerine uzak durma politikası ilerleyen süreçte de devam ettirilerek İslam donanması oluşturulmamış olsaydı İslam fetihlerinin bu derece kalıcı ve geniş çapta olamayacağını da ifade etmemiz gerekir.

Yaklaşık olarak doksan yıl süren Emevi iktidarında İstanbul'a yapılan seferler haricinde Endülüs'e ve Akdeniz'de bulunan bazı adalara da seferler düzenlenmiştir. Örneğin daha önce de ifade ettiğimiz üzere İstanbul'a düzenlenen ikinci seferin hemen öncesinde Girit ve Arvad adaları fethedilmiş<sup>117</sup> ve Arvad adası İstanbul'a gerçekleştirilen seferlerde üs olarak kullanılmıştır. Bunun dışında Sicilya, Sardunya, Kıbrıs, Rodos, Mayorka ve Minorka adalarına sefer düzenlenmiş, Trablus, Kartaca ve İspanya fethedilmiştir.

Bu seferlerden Sicilya adasına yönelik olanı Musa b. Nusayr'ın valiliği döneminde 705 yılında gerçekleşmiştir. Hemen ardından Musa b. Nusayr, 706 yılında oğlu Abdullah b. Musa'yı Sardunya<sup>118</sup> üzerine göndermiştir. Abdullah bu adaya çıkmış ve pek çok ganimet alarak geri dönmüştür.

707-708 yıllarında Endülüs ile Sicilya adası arasında bulunan Mayorka<sup>119</sup> ve Minorka<sup>120</sup> adaları ile Malyar adaları ismini de taşıyan etraftaki küçük adacıklar da Musa b. Nusayr tarafından fethedilmiştir. Bu sefere Musa b. Nusayr ile birlikte

<sup>117</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 338; İbnü'l-Esir, III, 497.

<sup>118</sup> Sardunya Adası: Akdeniz'de Endülüs'e yakın bir adadır. Mesâhası 300 mildir. Bkz. İbn Hurdazbih, *Mesâlik*, 85-93; Yakut el-Hamevî, *Mu'cemu'l-Büldân* (thk. Ferdinand Wüstenfeld), Leipzig 1866, III, 73.

<sup>119</sup> Mayorka Adası: Endülüs'ün doğusunda, Cezayir'in karşısında küçük bir adadır. Bkz. Yakut el-Hamevî, *Mu'cem*, IV, 720-723.

<sup>120</sup> Minorka Adası: Endülüs'ün doğusunda, Cezayir'in karşısında ve Mayorka adasına yakın küçük bir adadır. Bu ada, Mayorka adası ve civardaki diğer irili ufaklı adalara Malyâr adaları denmektedir. Bkz. Yakut el-Hamevî, *Mu'cem*, IV, 720.

Arapların önde gelenlerinden birçok kişi katıldığı için “Gazvetü'l-Eşraf” ismi verilmiştir<sup>121</sup>. Burada belirtmemiz gereken bir diğer önemli husus da İslam tarihi açısından büyük önem arzeden Endülüs’ün fethinin de yine Emeviler döneminde gerçekleşmiş olduğudur.

Musa b. Nusayr’ın, Tanca’ya vali olarak bıraktığı Târik b. Ziyâd 711 yılında Endülüs’ün fethine çıkmıştır. Târik, Sebte valisi Jülien ile irtibat kurarak ve Endülüs’ün fethi konusunda onun lojistik desteğini alan<sup>122</sup> Târik b. Ziyâd mektubunu alan Musa b. Nusayr’a bir mektup bu konuda halife Velid b. Abdilmelik’in muvâfakatını almış ve Târik’a yazdığı cevapta, bir gemi daha ilavesiyle yedi gemi ve çoğunluğu Berberî olmak üzere 12 bin kişilik bir ordu ile Endülüs’e çıkmasını emretmiştir. Târik da 28 Nisan 711 Salı günü Sebte limanından İspanya’ya hareket etmiştir<sup>123</sup>.

711 yılında İspanya’ya çıkan Târik b. Ziyâd, Kurtuba’ya kadar olan kısmı fethetmiştir<sup>124</sup>. Tarık bu başarılarından Musa b. Nusayr’ı da haberdar etmiştir. 712

<sup>121</sup>İbnü'l-Esir, IV, 483-484. İbn Tağriberdî, *Nücûm*, I, 216;

<sup>122</sup> Sebte valisi Jülien, Endülüs hakimi Rodrigo’ya itaat etmiş ve ona yıllık vergi ödemekteydi. Jülien Rodrigo’ya kızını göndermiş ve onun eğitim-öğretimiyle ilgilenmesini istemişti. Ancak Rodrigo, onun kızına göz koymuş ve hamile bırakmıştı. Jülien de buna çok kızmış, Rodrigo’dan intikamını almak için Târik ile anlaşmıştır. Târik onun samimi olduğunu anlamak için rehineler istemiş, o da oğlu olmadığı için diğer iki kızını Târik’a göndermiştir. Bkz. İbn Abdilhakem, *Fütûhu Mısr ve Ahbâruhâ* (nşr. C.C.Torrey), Leiden 1922, 205.

<sup>123</sup> İbn Abdilhakem, *Fütûh*, 205-206; Belâzûrî, *Fütûhu'l – Buldan*, 330-331; Taberî, *Tarihu'l-Ümem ve'l-Mülük*, (thk. Muhammed Ebu'l-Fadl İbrahim), Beyrut 1387/1967, VI, 468; İbnü'l-Esîr, IV, 503; İbn Kesir, Ebu'l-Fidâ, el-Bidâye ve'n-Nihâye (thk. Ahmed Ebû Mulhim ve dğr.), Beyrut 1409/1989 (V. Baskı), IV, 88-89; İbn Tağriberdî, *en-Nücûmu'z-Zâhire fî Mülûki Mısr ve'l-Kâhire*, Kahire 1383/1963, I, 225; Bazı İslâm tarihi kaynaklarımız müslümanların Endülüs’e ilk defa Osman b. Affan’ın halifeliği zamanında çıktığını rivayet etmektedir. Bkz. Taberî, *Tarih*, IV, 225; İbnü'l-Esîr, III, 99-100; İbn Kesir, *Bidâye*, VII, 158; İbn Tağriberdî, *Nücûm*, I, 84;

<sup>124</sup> İbn Abdilhakem, *Fütûh*, 207.

yılında Musa'nın da Tarık'a eşlik etmesiyle birlikte<sup>125</sup> Müslümanlar tüm İspanya'yı ele geçirmişler ve Pirenelere ulaşmışlardır<sup>126</sup>.

Emeviler döneminde bu olumlu gelişmelere karşın birtakım olumsuzluklarda yaşanmıştır. Buna örnek olarak Yezid'in (680-684) daha önce fethedilmiş olan Kıbrıs'a yerleştirilen Müslüman askerleri geri çekmesi karşılığında Rumlar tarafından kendisine teklif edilen parayı kabul ederek askerleri geri çekmesi, İslâm donanmasının adalarda kazandığı zaferlere ciddi bir darbe vurması gösterilebilir. Kıbrıs'taki Müslüman askerlerin geri çekilmesi üzerine burada inşâ edilen cami ile yerleşim yerleri Kıbrıs halkı tarafından yıkılmış<sup>127</sup> ve İslâmın burada yayılması sekteye uğramıştır. Rodos'ta da benzer bir geri adım atılmış ve yedi yıldır adada yerleşmiş bulunan Müslümanların geri çekilmesiyle<sup>128</sup>, İslâm donanmalarının, Ege ve Doğu Akdeniz sularından çekilmesi sağlanmıştır. Netice itibariyle Yezid dönemi İslam denizciliği duraklama dönemine girmiştir. Ancak bu döneminin sona ermesiyle birlikte Emeviler devletinde iktidara gelen halifeler tekrar denizciliğe gereken önemi vermişler Bizans hakimiyeti altında bulunan bölgelere seferler düzenlemişlerdir.

Hız. Peygamber döneminden başlayıp Emeviler döneminin sonuna kadar ki süreçte Müslümanlar denizcilik alanında önemli gelişmeler sağlamıştır. Halifeler döneminde ise özellikle Hız. Ömer'in deniz ve denizciliğe bakış açısının oldukça sert olmasından dolayı bu dönemde pek bir gelişme olamamıştır. Fakat halifeler döneminin sona ermesi ve Muaviye'nin hilafeti ile başlayan Emeviler döneminde denizcilik alanında Müslümanlar açısından önemli gelişmeler olmuştur. Bu dönemde Müslümanlar Suriye, Mısır, Mağrib gibi kıyı şeritlerini ele geçirdikten sonra buradaki

---

<sup>125</sup> Nadir Özkuyumcu, *Fethinden Emeviler'in Sonuna Kadar Mısır ve Kuzey Afrika*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1993, (Basılmamış Doktora Tezi), s. 181'den naklen, İbn Abdilhakem, *Fütüh*, 207; Belâzûrî, *Fütühu'l – Buldan*, 330-331; İbnü'l-Esîr, IV, 576; İbn Kesir, *Bidâye*, IX, 88-89; İbn Tağriberdî, *Nücûm*, I, 226; Emeviler'in yıkılışına kadar Endülüs'te gerçekleştirilen fetihler konusunda İslam tarihi kaynaklarında bulunan rivayetler ve burada valilik yapanlar hakkında bkz. İbn Abdilhakem, *Fütüh*, 204-225, Taberî, *Tarih*, VI, 454, 468, 492, 496, 523; İbnü'l-Esîr, IV, 499-511, 518. İbn Tağriberdî, *Nücûm*, I, 222, 225, 226, 232; Abdulaziz Salim, *Târihu'l-Bahriyyeti'l-İslâmiyye fî Havdi'l-Bahri'l-Ebyadi'l-Mütevassıt, Tarihu'l-Bahriyyeti'l-İslâmiyye fî'l-Mağrib ve'l-Endelüs*, Beyrut 1969, II, 263 vd.; S. Muhammed İmâdüddîn, *Endülüs Siyasi Tarihi* (ter. Yusuf Yazar), Ankara 1990.

<sup>126</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, I, 402.

<sup>127</sup> Belâzûrî, *Fütühu'l – Buldan*, 219-220.

<sup>128</sup> Belâzûrî, *Fütühu'l – Buldan*, 338.

denizcilik sahasında tecrübeli olan Rum ve Kıptîleri kendi hizmetlerinde kullanmışlardır. Bu coğrafyanın Arapların hakimiyetine girmesi sonucu bu bölgelerde konuşulan lisan da Arapça olmuştur.

## **II. BÖLÜM**

### **ABBASİLER'DE DENİZ VE DENİZCİLİK**



Abbasiler döneminde deniz ve denizcilik konusuna geçmeden önce bu dönemde Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Akdeniz’de gemi yapımı ve adı geçen bölgelerde kullanılan gemiler hakkında kısa bir malumat vermek konunun daha iyi anlaşılması bakımından fayda sağlayacaktır.

## A) ABBASİLER’DE GEMİ YAPIMI VE KULLANILAN GEMİLERİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Müslümanların denizciliği birbirinden tamamen ayrı iki sahada yapılıyordu: Akdeniz ve Hint Okyanusu. Süveyş kanalı bu irtibata mani oluyordu<sup>129</sup>. Bunun neticesi olarak da Akdeniz ve Hint Okyanusu’nda kullanılan gemiler ve bunların yapımları da birbirlerinden farklıydılar. Kızıldeniz ve Basra Körfezinde kullanılan gemilerde Hint Okyanusundaki gemilerle aynı özelliklere sahipti<sup>130</sup>. Akdeniz’den Hindistan ve doğu Asya’ya gitmek isteyenler, Faramâ’da mallarını develere yüklemeleri ve yedi konak uzaklığında bulunan Kulzûm’a kadar yürümeleri gerekiyordu. Burada tekrar gemiye binerlerdi<sup>131</sup>. Gemiler de başka türlü idi.

Akdeniz’de gemilerin tahtaları birbirine çivilenirken Hint Okyanusunda armozların urganla bağlanıp katranlanmasıyla birbirine tutturuluyordu. Böylesi bir yapım tarzı, halkın denizaltında bulunan bir mıknaş dağının çivileri çekip gemiyi dağıtacağı yolundaki efsaneye inanmasıyla açıklanıyordu. Katranlanmış bir geminin fırtınada ve sığ sularda kayalara çarpma halinde, çivilerle tutturulmuş bir gemiden daha dayanıklı ve daha esnek olması düşünülebilir. Bu yapım tarzı, oradaki tersanelerin başlangıçta halat için bitki liflerini, demir çivilerden daha kolayca tedarik etmeleri ile açıklanabilir<sup>132</sup>. Bu konuyla ilgili Marco Polo da şunları söylemektedir; “Hürmüz’de yapılan tekneler en kötü türden ve çok tehlikelidirler. Bunun sebebi yapılışında

<sup>129</sup> Adam Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, (çev. Salih Şaban), İstanbul 2000, 571.

<sup>130</sup> İdris Bostan, “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği”, *Türkler*, Ankara 2002, X, 9.

<sup>131</sup> Chan ise bu yolu Hint Okyanusu tarafından Akdeniz’e geçiş yönünde tarif ederek şunları söylemektedir; “Oysa ikisi arasındaki uzaklık, Süveyş veya Basra üzerinden Suriye kıyılarına bağlantı kurulabileceği düşünülürse, hiç de o kadar fazla değildir”. Chan bununla birlikte bu mesafenin kısa olmasına değinerek bu iki farklı denizde, farklı türde gemiler kullanılmasını biraz şaşırtıcı bulmaktadır. Claude Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, (çev. Esat Mermi Erendor), Ankara 1990, 155. Bu da bu iki deniz arasında gerek iklimsel ve coğrafi, gerekse kültürel farklılıkların olduğu intibasını bizde uyandırmaktadır.

<sup>132</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 155.

çivilerin kullanılmamasıdır. Tahtalar demir burgu ile mümkün olduğu kadar dikkatlice kenarlarına yakın yerlerden delinir ve bu deliklerin içine ağaç çivileri ve kazıklar sokulur ve tahtalar bu şekilde birleştirilirdi. Bu yapıldıktan sonra büyük Hindistan cevizi kabuğundan yapılan bir nevi kablo ipliği ile birbirine bağlanır, daha doğrusu dikilirdi. Bu gemilerin yapımında zift kullanılmazdı. Ayrıca tahtalara balıkyağından yapılan bir yağ sürülürdü<sup>133</sup>’.

Kızıldeniz’de kullanılan gemiler daha çok Kuzlûm şehrinde imal ediliyordu. Burada imal edilen gemilerde de çivi kullanılmazdı. Kızıldeniz’de kayaların çokluğu nedeniyle iplerle ve liflerle bağlanmış olan gemiler daha uzun süre bu denizde dayanabilmekteydi<sup>134</sup>. Marco Polo’ya göre ağaç çok serttir ve toprak gibi kolay çatlar.<sup>135</sup>

Hint Okyanusu gemileri daha çok tik ağacı veya koko palmyesi kerestesinden yapılmaktaydı. Gemilerin yapımında kullanılan Lif, halat ve yelken de bu ağaçlardan sağlanmaktaydı. Ayrıca zaman zaman direk yapımı için hurma ağacından yararlanılmaktaydı. Burada ilginç olan şudur ki; aslında sadece meyvesi için yetiştirilen, bundan dolayı da ancak sınırlı olarak kullanılabilen hurma ağacı bir yana, zaten kereste tedariki konusunda büyük problemlerle karşılaşılmaktaydı. Zira gemi yapımında kullanılan kerestelerin elde edildiği ağaçlar, İslam bölgesinin hemen hemen hiçbir yerinde yetişmiyordu. Bu nedenle deniz seferleri ve deniz ticaretinin temel unsuru olan gemilerin yapımında Hindistan ve Doğu Afrika’dan gelecek malzemeye bağlı kalınmıştır. Çoğu kez ağaçlar olduğu gibi gemilerin arkasına bağlanıp yüzdürülerek taşınmıştır. Gemilerin birçoğu da, özellikle palmyeden yana zengin olan Lakadiv ve Malediv Takımadalarında yapılmıştır<sup>136</sup>.

Akdeniz’de kullanılan gemiler için en kıymetli kereste Antinâ’da yetişen Lebek ağacından sağlanmaktaydı. Ancak Akdeniz’de de gemiler için yapım kerestesi

<sup>133</sup> Marco Polo, *Geziler Kitabı*, (çev. Ömer Güngören), İstanbul 1985, 34.

<sup>134</sup> Abdülhalık Bakır, “Ortaçağ İslam Dünyası’nda Deri, Tahta ve Kağıt Sanayi”, *Belleten*, Ankara Nisan-2001, LXV, S. 242, 103.

<sup>135</sup> Marco Polo, *Geziler Kitabı*, 34.

<sup>136</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 155.

bulmak bir sorundu. Zira çevredeki İslam ülkelerinde ağaç çok azdı, üstelik var olan ağaçlarda böyle bir amaç için elverişli değildi. Özellikle işlenmek üzere iğne yapraklı ağaçlar aranmaktaydı. Mısırlılar, İskenderun Körfezinden getirilen ağaçları tercih ediyorlardı. Bazen İtalya'dan yapılmış gemiler de satın alınıyor ya da kazaya uğramış yabancı gemilerin parçalarından yararlanılıyordu<sup>137</sup>.

Bunun dışında Müslümanlar, 10. asırda Venedik'ten de gemi inşaatında kullanılan kereste tedarik etmişlerdir. Öyle ki Bizans imparatoru, Müslümanlara kereste satılmasından rahatsız olarak Venedik Dukasına şikayette bulunmuştur. Venedik Dukası da de önlem olarak gemi yapımında kullanılan keresteden ziyade sadece alelade kereste, yani dişbudak ve kavak kerestesi ticaretine müsaade etmiştir. Ticaretine izin verilen keresteler en fazla 5 kadem uzunlukta yarım kadem genişlikte olacaktı. Bu gelişme Mısır'da o kadar büyük bir kereste sıkıntısı yarattı ki, yeni bir harp filosunun inşâsı için darphanenin ve güvercin pazarındaki hastanenin çatı ve direkleri sökülüp kullanılmıştır<sup>138</sup>. İslam deniz seferlerinin, bir süre Avrupalılar karşısında geri kalması kısmen kereste tedarikinde zorluk çekilmesine bağlanabilir.

Akdeniz gemileri Okyanus'ta seyrüsefer edenlerden büyüktü. Nitekim Adam Mez'in bildirdiğine göre Çin gümrük müfettişi Chan-Yu-Kua M.S. 13. asrın başında gemilerden bahsederken şunları söylemektedir; "Bir tek gemi birkaç bin kişi taşıyor. İçinde şarap ve gıda maddeleri dükkanları ve dokuma tezgahları da vardır<sup>139</sup>." İki dümenli gemiler ancak Akdeniz'de vardı. Okyanusunkilerin ise genellikle bir güvertesi ve bir tek direği bulunuyordu.

Hint Okyanusunda bulunan gemiler arasında en büyükleri Çin gemileriydi. Çin'li olmayan kaptanların idaresinde olan bu gemiler Basra Körfezi'nde diğer gemilerin geçebildiği dar yerlerden geçemezlerdi ki bunlar Malabar limanında diğer gemilerin ödediği ücretin 5-50 mislini ödemek zorundaydılar. Bu gemiler suyun

<sup>137</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 156.

<sup>138</sup> Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, 573.

<sup>139</sup> Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, 572.

üstünde o kadar yüksekti ki, güverteye çıkmak için onlarca kademelik merdiven gerekiyordu<sup>140</sup>.

Dönemin bir başka gemi çeşidi olan üç köşeli «Latin» denilen yelken, dört köşeli Akdeniz yelkeni yerine ilk olarak Hint Okyanusunda, hem de İslamiyetten önce kullanılmıştır. Bu yelkenle şiddetli fırtınalarda, rüzgâra karşı volta vurmak tekniği henüz gelişmemiş olmasına rağmen, esnek manevra yapılabilirdi. Ortaçağın sonuna kadar denizciler, kıyıda fazla uzaklaştıkları zaman, yıldızlara bakarak yönlerini ve yıldızların durumuna göre usturlab yardımıyla da enlem ve boylamları kestiriyor, şaşılacak derecede doğru ölçümler yapıyorlardı<sup>141</sup>.

“Konuyla ilgili bir başka önemli ayrıntı ise, gemilerde görev alan mürettebat arasında dalgıçların bulunmasıydı. Zira XI. asrın Çin gemilerinde gözleri açık olarak dalabilen siyah köleler bulunuyordu. XIV. asırda bir Arap, Hint Okyanusu’ndaki gemilerin umumiyetle dört dalgıç (gavvâs) bulundurduğunu anlatmaktadır. Yine aynı şahıs dalgıçlardan bahsederken şu ifadeleri kullanmaktadır: “Gemide suyun yükselmesi halinde bunlar, susam yağı ile yağlanarak ve burun deliklerini balmumu ile tıkayarak gemi seyir halinde iken onun etrafından yüzüp sızıntı deliklerini balmumu ile tıklarlar. Günde 20-30 delik tıkayabilirler”. Gemilere dair bir başka ayrıntı ise, bahsini ettiğimiz gemilerde haberleşme amacıyla kullanılan güvercinlere dairdir. Konuyla ilgili olarak IX. asırda yaşamış bir Çinlinin şu sözleri sarfettiğini yazmaktadır: “Acemlerin deniz gemilerinde birçok güvercin tutuluyor. Bunlar birkaç bin mil uçabilir ve salıverilince bir uçuşta eve dönerler. Böylece iyi haberci olarak hizmet ederler.” Okyanus gemilerinde bu koruyucu meleklerine yemek olarak her gün bir kap pilav konuluyordu”<sup>142</sup>.

## **B) ABBASİLER’DE DENİZCİLİK VE DENİZLERDEKİ SAVAŞLAR**

<sup>140</sup> Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, 572.

<sup>141</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 156.

<sup>142</sup> Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, 573.

Abbâsîler'in hilâfet merkezini Suriye'den Bağdad'a nakletmelerinden itibaren merkezi hükümet Akdeniz'e daha az ilgi göstermeğe başlamıştır<sup>143</sup>. Bunun neticesi olarak, 752-827 yılları arasında İslâm donanması bir duraklama devrine girmiştir<sup>144</sup>. Emevîler döneminin sonlarından itibaren ihmal edilen donanma gücü bu dönemde de ihmale uğramaya devam etmiştir. Bu zamanda, Hilafet merkezinin Irak'a nakli, Suriye ve Mısır sahillerinin savunmasını, bizzat bölge valilerinin ilgi alanı haline getirmiştir<sup>145</sup>. Abbasi hilafeti daha ziyade kara ordusunu kuvvetlendirmeye önem vermiş, Akdeniz'deki donanmayı ve deniz kuvvetlerini ihmal etmiştir<sup>146</sup>. Zira Emevî donanması ölçüsünde güçlü bir donanmaya sahip olmayan Abbasîler, ilk dönemlerinde Bizans ile olan ilişkilerinde bunu hissetmişlerdir. Bunun neticesi olarak Doğu Akdeniz'de Bizans lehine bir durum ortaya çıkmıştır<sup>147</sup>. İktidarı ele geçiren Abbasîler, Emevîlerin Bizanslılara karşı İstanbul'un alınmasına dayalı bir siyaset gütmelerinden biraz daha farklı olarak, donanmayı yıpratma amaçlı kullanmayı tercih etmişler ve kara savaşlarına yardımcı bir unsur olarak bulundurmışlardır<sup>148</sup>. Donanmanın ihmali Halife Harun Reşit döneminde son bulmuş ve bu dönemde<sup>149</sup> Abbasiler Doğu Akdeniz'de kaybettikleri hâkimiyeti yeniden sağlamış ve Akdeniz'de önemli faaliyetlere girişmişlerdir<sup>150</sup>.

Denizlerdeki yaklaşık elli yıl süren bu duraklama dönemine rağmen<sup>151</sup>, Müslüman tacirler, deniz yolu ile ikinci Abbasi halifesi Mansur (754-775) zamanında, Basra limanından hareketle Hind ve Çin ülkelerine kadar ulaşmışlardır<sup>152</sup>. Ayrıca Abbasi halifelerinden Mehdi (775-785), 775 yılında asker ve gönüllülerden meydana

<sup>143</sup> Bernard Lewis, *Tarihte Araplar*, İstanbul 2003, 155.

<sup>144</sup> Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV, 497.

<sup>145</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, IV, 221.

<sup>146</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 54; Hakkı Dursun Yıldız, "Abbasiler", *DİA*, İstanbul 1988, I, 47-48.

<sup>147</sup> Bu konu ile ilgili olarak Abdülaziz Salim eserinde şunları söylemektedir; İslam donanmasının ihmal edilmesinin yanında, Bu dönemde Bizans devleti de Müslümanlarla savaşı bırakmışlardır çünkü Bizans'ında içinde fitne baş göstermiştir. Ta ki V. Lio tahta geçene kadar bu böyle devam etmiştir. Bu dönemde mücadele tekrardan başlamıştır. Bkz. Abdülaziz Salim, *Târihu'l-Bahriyyeti'l-İslâmiyye fî Havdi'l-Bahri'l-Ebyadi'l-Mütevassıt, el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye fî Mısır ve's-Şam*, Beyrut 1981, 37.

<sup>148</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 54; Runciman, "Deniz Kuvvetlerinin Ortaçağ Tarihindeki Rolü", *III. Türk Tarih Kongresi (15-20 Kasım 1943)*, 159.

<sup>149</sup> Salim, *Mısır ve's-Şam*, 38.

<sup>150</sup> Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV, 9.

<sup>151</sup> Salim, *Mısır ve's-Şam*, 38.

<sup>152</sup> Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, II, 527.

gelen büyük bir orduyu deniz yoluyla Hindistan'a göndermiştir. Bu ordunun başında Âbdülmelik b. Şihâb el-Misma'î bulunuyordu. Bu ordu Bârbed şehrine gelince burasını dört bir yandan muhasara altına alarak şehri ele geçirmişlerdir<sup>153</sup>. Denizlerdeki bu duraklama Bizans ile olan ilişkileri de etkilemiş ve bu dönemde deniz ticareti açısından rahat bir dönem geçirmiş, Abbasiler, Bizans'a karşı ancak IX. yüzyılın başlarında denizcilik alanında varlık göstermeye başlamışlardır.

Abbasi devleti bu durumdayken, Mağrib'deki ve Endülüsteki Müslümanlar siyasi olarak doğudaki Müslümanlardan ayrılmışlar ve buldukları yerlerde kendi deniz kuvveti ve donanmalarını oluşturmuşlardır<sup>154</sup>. Özellikle Endülüsteki Müslümanların denizcilik alanında geliştiklerini ve deniz yoluyla birçok yere fetih hareketlerinde bulduklarını görmekteyiz<sup>155</sup>.

Abbasiler döneminin önemli deniz üsleri ve limanları olarak İskenderiye, Dimyat, Akka, Sayda ve Sur, Girit ile Sicilya'yı sayabiliriz. Konunun genişliği açısından bahsi geçen bu yerleri ayrı ayrı ele almakta fayda görüyoruz. Bunun yanında Abbasiler dönemi deniz savaşları çok olmadığından konuyu limanlar ve tersaneler merkezli işlemenin de uygun olacağını düşündük.

## 1) İskenderiyye

İskenderiyye, Doğu Akdeniz havzasında önemli bir deniz üsüdür. Doğu ve batı ticareti için çok önem teşkil eden bir konumu vardı. Bu nedenlerden dolayı İskenderiye'de ticari ve savaş gemilerini üretmek için bir tersane kurulmuştur. Bu tersanede üretilen gemilerin ahşapları birçok farklı yerden buraya gelmekle beraber, buranın yerel ahşapları ve ahşaplar da kullanılmıştır.

Mısır, Müslümanların eline geçtikten sonra burada bulunan tersanede üretime devam edilmiştir. Müslümanlar bu konuda bilgili olmamalarına rağmen burada

<sup>153</sup> İbnü'l-Esir, VI, 48.

<sup>154</sup> Salim, *Mısır ve's-Şam*, 38.

<sup>155</sup> Bu konu ile ilgili olarak Abdülaziz Salim eserinde şunları söylemektedir; Endülüsten çıkıp çeşitli yerlere sefer çıkan bu kişilerin genellikle günlük yaşamlarını sürdürmek için ganimet amaçlı seferler yaptıklarını ve uzun vadeli bir yerde durmadıklarından bahseder. Bkz., Salim, *Mısır ve's-Şam*, 40.

bulunan Kıptîler gemi üretimi konusunda oldukça uzman ve maharetli idiler. Müslümanlar da bu Kıptîlerden faydalanmışlar ve tersanede üretime devam etmişlerdir<sup>156</sup>.

Bu dönemde Abdullah b. Sa'd, Kıbrıs adasının fethi için Şam ve Mısır'daki gemileri hazırlamıştı. Tıpkı 668 yılında olduğu gibi İskenderiyye'den yola çıkan bu gemiler sadece Kıbrıs adasına sefer düzenlemekle kalmamış aynı zamanda Zatü's – Savari savaşına da katılmışlardır.

Ukbe Mısır valisiyken, Muaviye onu görevden alarak deniz kuvvetleri komutanı yapmıştır. Ukbe'nin kumanda ettiği deniz kuvvetleri öncelikle Rodos adasına bir sefer de bulunmuştur. Daha sonraları Doğu Akdeniz dışında bulunan Batı Akdeniz adalarına da İskenderiye'den kalkan bu gemilerle seferlerde bulunulmuştur. Bahsini ettiğimiz bu dönemde Batı Akdeniz adalarına düzenlenen seferlerin çok uzak mesafede bulunan İskenderiye'den kalkan gemilerle yapılması Tunus'ta bir tersane kurulana kadar devam etmiştir<sup>157</sup>.

## 2) Tunus

Tunus tersanesi İfrikıyye orduları komutanı Hassan b. en-Nu'mân'ın girişimleri neticesinde kurulmuştur<sup>158</sup>. Hassan b. en-Nu'mân, Bizanslılar'ın, başta

<sup>156</sup> Bu konu ile ilgili Nadir Özkuyumcu "Tolunoğulları" çalışmasında şunları ifade etmektedir; tersanelerin kurulması ve gemilerin yapımında daha çok Kıptî, Rum ve Berberîlerden istifade edilmiştir. Bkz. Nadir Özkuyumcu, "Tolunoğulları", *Türkler*, Ankara 2002, s. 32

<sup>157</sup> Tunus'ta bir tersane kurulması, Halife Abdülmelik b. Mervân tarafından 689 yılında İfrikıyye orduları komutanlığına tayin edilen Hassan b. en-Nu'mân el-Gassânî tarafından düşünülmüştür. Bkz. Ebû Abdillâh Muhammed Mâlikî, *Riyâdu'n-Nüfûs fî Tabakati Ulemâi'l-Kayrevân ve İfrikıyye ve Zühhâdihim ve Nüssâkihîm ve Seyru min Ahbârihim ve Fedâilihîm ve Evsâfihîm* (thk. Beşîr el-Bekkûş), I, Beyrut 1983, s.48. Özkuyumcu, *Fethinden Emevîler'in Sonuna Kadar Mısır ve Kuzey Afrika*, 181.

<sup>158</sup> Tersane'nin yapım yılı olarak, Mağrib tarihi araştırmacılarından Musâ Lakbal, -el-Mağribu'l-İslâmî, adlı eserinde 701-702 tarihini vermektedir. Buna göre Lakbal, tersanenin, Kartaca'nın 703'de ikinci fethinden önce kurulduğunu kabul etmiş olmaktadır. Ancak biz Hassan'ın tersaneyi Kartaca'yı

Sicilya olmak üzere Akdeniz'deki bazı adalarını üs olarak kullanmak suretiyle, İfrikiyye'ye yapabilecekleri saldırıları önlemek ve Akdeniz'de İslâm hâkimiyetini tesis etmek için, burada yeni bir tersane ve donanma kurmayı düşünmüştür. Bu tersane aynı zamanda, Mısır'dan sonra müslümanların Akdeniz'deki ikinci deniz üsleri olmuştur. Bunun için Abdülmelik b. Mervân'a bir mektup yazan Hassan b. en-Nu'mân, bu konudaki fikirlerini halifeye bildirmiştir. Halife Abdülmelik de Hassan'ın bu düşüncelerini olumlu karşılamış ve Mısır valisi olan kardeşi Abdülaziz b. Mervân'a bir mektup göndererek, İfrikiyye'de kurulacak yeni tersane için 1000 Kıbtî gemi ustasını aileleri ile beraber göndermesini emretmiştir. Hassan b. en-Nu'mân, Abdülaziz b. Mervân'ın gönderdiği kıbtî gemi ustalarını, tersanenin kurulması için en uygun yer olarak belirlediği, Kartaca'nın güney-doğusunda kalan Tunus'a yerleştirmiş ve tersane inşasını başlatmıştır<sup>159</sup>. Bizanslılar devrinde "Tirtiş" diye anılan Tunus göl görünümünde olduğundan "Buhayratu Râdis = Râdis Gölü" diye de isimlendirilmiştir<sup>160</sup>. Tersanenin kurulmasıyla, daha önce bir köy durumunda olan Tirtiş gelişmiş, buraya önce 1000 gemi ustası Kıbtî daha sonra da Müslümanlar yerleştirilmiştir. Böylece, İslâm tarihçilerinin "Tunus" ismini verdiği bu şehir, zamanla gelişmiş ve İslâm medeniyeti içinde yerini almıştır.

İskenderiye Abbasilerin emrine girdiği zaman, Abbasiler buraya özel bir ilgi göstermişlerdir. Zira Mağrib, İskenderiye'de üretilen ve buradan yola çıkan gemilerden oluşan donanmanın fethedilmesinde önemli rol oynadığı Mağrib bölgesinin kontrolü için İskenderiye çok önemliydi. Abbasiler Mağribi elde geçirmek için Mısır'dan buraya saldırılar düzenlemişlerdir. Nitekim 754/136 yılında Ebu'l Abbas es-Saffah, Amir b. İsmail komutasında ordusunu Mağrib'e göndermiştir<sup>161</sup>.

---

fethedip, Rumları İfrikiyye'den tamamen çıkardıktan sonra kurduğu kanaatindeyiz. Çünkü tersanenin kurulduğu yere çok yakın olan Kartaca'daki Rumları bölgeden çıkarmadan ve askerî ve siyasî istikrarı tam olarak sağlamadan Hassan'ın tersane kurma işine girişmesi bize makul görünmemektedir. Buna göre biz Hassan'ın tersaneyi 703 yılı sonlarında veya 704 yılı başlarında kurduğunu düşünmekteyiz. Bkz. Özkuyumcu, *Fethinden Emeviler'in Sonuna Kadar Mısır ve Kuzey Afrika*, 181'den naklen.

<sup>159</sup> Abdülaziz Salim-Muhtar İbadî, *Tarihu'l Bahriyeti'l-İslâmiyye fi Havdi'l-Bahri'l-Mutavassıt, Tarihu'l Bahriyeti'l-İslâmiyye fi'l Mağrib ve'l-Endülüs*, Beyrut 1969, II, 32.

<sup>160</sup> Abdülaziz Salim el-Bahriyyetü'l Mısriyye Fi'l Asri'l Fâtimî (*Tarihu'l-Bahriyyetü'l-Mısriyye*), Mısır 1973, 521-529. Salim-İbadî, *Tarihü'l-Bahriyye, (Mağrib-Endülüs)*, II, 28-34.

<sup>161</sup> Salim, *Mısır ve's-Sam*, 39.



870 yılında Ahmed b. Tolun'un valiliği döneminde İskenderiye'ye ve buradaki deniz üslerine Mısır'ın sahil şeridini korumak için özel bir önem vermiştir. Bunun yanı sıra Muvaffak'ın Tolunoğullarına düşman olması<sup>162</sup>, Mısır ve Şam'daki denizle bağlantılı yolları koruma düşüncesi de Ahmed b. Tolun'un buraya önem vermesinin diğer nedenleridir. Ahmed şehre birçok bina yaptırmış, iç ve dış ticaret açısından Nil nehri şehrin irtibatını sağlamış<sup>163</sup>, bu maksatla. Ahmed ölmeden önce gerek yolcu ve ticarî, gerekse savaş gemisi olmak üzere gemilerinin sayısı 1000'e ulaşmıştır<sup>164</sup>. Ahmed'den sonra yerine geçen oğlu Humâraveyh de babası gibi burayla ilgilenmiştir.

### 3) Dimyat

Dimyat, İslamî dönemin önemli deniz üslerinden olup Akdeniz'in kıyısında ve Nil nehrinin denize döküldüğü yerde bulunmaktadır<sup>165</sup>. Hem iç hem de dış ticaretin yürütüldüğü bir yer olduğu için dışarıdan da bakıldığında buranın önemli bir yer olduğu hemen fark edilmektedir. Mağrib'den gelen ve Şam ile irtibatları olan gemiler burada demirliyordu. Girit adasının Endülüs Müslümanları tarafından fethedilmesi buranın önemini daha da artırmıştır. Girit'in fethinden sonra, burası ile Dimyat arasında irtibat kurulmuştur. Bunu takiben Dimyat ile Girit arasında ticari faaliyetlerin arttığını görmekteyiz.

Bu durum Bizans'ın rahatsız olmasına ve Dimyat'ın önemini daha iyi anlamalarına neden olmuştur. Bunun üzerine Bizans, Girit'e yapılan yardımlardan rahatsızlık duyduğu için Dimyat'a saldırıda bulunmuştur. 853 yılında üç yüz kadar Rum gemisi üç kumandanın komutasında Mısır'a doğru gelmiş, bu komutanların

<sup>162</sup> Konu ile ilgili Nadir Özkuyumcu "Tolunoğulları" çalışmasında şunları ifade etmektedir; 876 yılında Muvaffak'ın emri ile Mısır'a hareket eden Musa b. Boğa'ya karşı Ahmed b. Tolun savunma amaçlı olarak Nil Nehri üzerindeki Ravza Adası'na bir kale yaptırmış ve 100 adet savaş kayığını adanın etrafına yerleştirmiştir. Nadir Özkuyumcu, "Tolunoğulları", *Türkler*, V, 32.

<sup>163</sup> Makrızî, *Hıtat*, I, 300.

<sup>164</sup> Nadir Özkuyumcu, "Tolunoğulları", *Türkler*, V, 32.

<sup>165</sup> Nil nehri ve nehrin döküldüğü yere dair Mesudî *Murûc ez-Zeheb* adlı eserinde şu bilgileri vermektedir; Nil nehri, Sudan toprakları üzerinden Zenc ülkesini takiple kollara ayrılmakta ve Kanbelu Adası Denizi denilen Zenc Denizi'ne dökülmektedir. Bu ada, mamur bir adadır ve üzerinde Müslüman bir halk yaşamaktadır, ama dilleri zenci dilidir. Müslümanlar bu adada hâkimiyeti ele geçirerek, tıpkı Rum Denizi'ndeki [Akdeniz] İkrituş Adası'nda olduğu gibi, oradaki zencileri Müslüman ettiler. Bu olay, Abbasî Devleti'nin ilk yıllarında ve Emevî hâkimiyeti zamanında olmuştur. Bkz. Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, (çev. Ahsen Batur), İstanbul 2004, 28.

birisi yüz parça gemi ile Dimyât'a gelip demirlemiştir<sup>166</sup>. Dimyat ile nehir arasında göle benzeyen ve bir hayli sığ olup ayakta duran bir adamın göğsüne varan su birikintisi vardı. Bu gölü aşabilenler deniz tarafından gelen gemilerden kurtulduklarından, burayı aşan bir grup Müslüman Mısır'a ulaşarak kurtulmayı başarmıştır. Ne var ki karşıya geçerken birçok kadın ve çocuk bu gölü geçemeyerek ölmüştür. Mısır valisi olan Anbese b. İshâk (853-857) bayram gelince Dimyat'ta bulunanların Mısır'a gelmelerini emretmiş bunun üzerine Dimyât'a varan Rumlar boş şehirle karşılaşmışlardır. Şehre giren Rumlar bunun üzerine talana girişip şehri yakmışlar ve orada kalan Müslüman ve zimmî kadınlardan altı yüz kadarını da esir almışlardır. Bu arada Anbese'nin Dimyat'ta hapsetmiş olduğu Büsr b. el-Ekşef prangalarını kırarak hapisten kaçıp bir grup askerle birlikte Rumlarla çarpışmaya başlamış ve Rumlardan bir hayli kimseyi öldürmüşlerdir. Bu olayın akabinde Rumlar, bir suru ve el-Mu'tasım tarafından yaptırılmış demirden iki büyük kapısı bulunan Tinnis'e gitmişlerdir. Rumlar burada bulunan silâhları ve bu iki kapıyı herhangi bir direnişle karşılaşmadan alarak geri dönmüşlerdir<sup>167</sup>. Bizanslıların Dimyatı işgali üzerine, zamanın Mısır valisi Anbese b. İshak, Abbasi halifesi Mütevekkilalellah'ın da isteğiyle, Mısır'ın diğer limanlarını tahkim ettirdiği gibi, Dimyat'ta da bir tersane yaptırmıştır<sup>168</sup>. Ondan sonraki Mısır valileri de Tolunoğulları devleti kurulana kadar bu tersaneye büyük önem vererek Mısır donanmasını güçlendirmek için çalışmışlardır<sup>169</sup>.

Abbasi halifesi Mütevekkilalellah da 854 yılında buraya bir kale yapılmasını emretmiştir. Bunun üzerine de Dimyat, Tinnis ve Farama'ya kale yapılmış, ayrıca deniz seferlerinin zayıflamaması için Mısır'a da bir tersane inşa edilmiştir<sup>170</sup>. Hicri 247 yılında ise 200 gemiyle Dimyat'a saldıran Bizanslılar, Dimyat sahillerine çıkmışlardır<sup>171</sup>, bu durum üzerine Abbasi halifesi Mütevekkil askerlerini Dimyat sahillerine göndererek Bizanslıları başarısızlığa uğratmıştır<sup>172</sup>.

<sup>166</sup> Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, 64.

<sup>167</sup> İbnü'l-Esir, VI, 64; Taberî, *Tarih*, XI, 48.

<sup>168</sup> Makrızî, *Hıtat*, I, 378.

<sup>169</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, IV, 222.

<sup>170</sup> Makrızî, *Hıtat*, I, 378.

<sup>171</sup> Makrızî, *Hıtat*, I, 378.

<sup>172</sup> Belâzûrî, *Fütûhu'l-Buldan*, 193.

#### 4) Akka

Filistin topraklarında bulunan ve oldukça korunaklı bir yer olan Akka'da sanayi gelişmiş ve Muaviye'den Hişam b. Abdülmelik'e kadar burası sanayi merkezi vazifesi görmüştür. Doğuda bulunan sahiller içinde önemli bir yere sahip olan Akka, 871 yılında Mütevekkilalellah'ın emriyle gemiler sürekli hazır konumda bulundurulmaya başlanmıştır. Tolunoğullarının döneminde Akka'nın önemi biraz daha artmıştır. Çünkü Ahmed b. Tolun Akka'ya özel bir ilgi göstermiştir. Ahmed, Akka'yı ziyaretinden sonra burayı daha korunaklı hale getirebilmek amacıyla deniz içinden yükselen bir kale ve gemilerin demirlemesine müsait bir liman yaptırmıştır. Bu limanın kapıları zincirlerle bağlanıp limanın daha ilerisinde bir yerde bu zincirler birleştirilmiştir<sup>173</sup>. Bu nedenle kapatıldığı zaman hiçbir gemi artık buraya yanaşamıyordu.

#### 5) Sayda ve Sur

Bu iki şehrin denizcilik tarihindeki yeri eskiden beri bilinmektedir. Bir nevi "s" biçiminde ve üç yönden denize bakan korunaklı şehir durumundaydılar. Sayda halkı herhangi bir saldırıya karşılık vermek için buradan çıkarlardı<sup>174</sup>. Bu şehrin gemicileri, gemileri kullanma açısından olduğu kadar denizdeki savaş yöntemleri konusunda da çok iyidiler. Burası, Emeviler döneminde sanayi bölgesi olmamasına rağmen Muaviye buradan yardım talep etmiştir. Deniz ve donanma açısından önemli olan bu iki şehre bütün Emevi halifeleri özel bir önem vermişler ve 750 yılında Mervan b. Muhammed burayı restore ettirmiştir<sup>175</sup>.

<sup>173</sup> Şemsüddîn Ebû Abdullah Muhammed b. Ahmed Ebî Bekr Makdisî, *Kitâbu Ahseni't-Tekâsim fî Ma'rifeti'l-Ekâlim*, (Ed. M. J. De Goeje), Leiden 1967, 123-126.

<sup>174</sup> Makdisî, *Ehsenü't-Tekâsim*, 164.

<sup>175</sup> Salim, *Mısır ve's-Şam*, 39.

Abbasi halifesi Mütevekkil de bu şehirlere büyük önem vermiş, Bizans saldırıları karşısında burayı koruma ve muhafaza görevini de batıda bulunan emirlerine vermiştir. Burası 879 yılından sonra Ahmed b. Tolun tarafından fethedilmiştir<sup>176</sup>.

## 6) Girit Adası (İkrîtiş):

Girit adası Anadolu ile Yunanistan arasında köprü vazifesi gören bir konumda olup Akdeniz'in ortasında yer alması nedeniyle stratejik açıdan önemli bir konumda bulunuyorlardı. Birçok Ege adasına yakın olan ada, Bizans devletinin savunulması açısından bir nevi ön set vazifesi görmekteydi. Bu sebeple Girit adasının fethi Bizans Devleti için önemli bir tehditti<sup>177</sup>. 805 senesinde halife Harun Reşid tarafından Şam donanması komutanı yapılan Hamid b. Ma'yuf el-Hemadâni Girit adasına çıkartma yaparak buradaki bazı yerleri ele geçirmiştir. Ancak İslam kuvvetleri burada tutunamamışlar ve geriye dönmek zorunda kalmışlardır<sup>178</sup>. Bu kuvvetler elde ettikleri ganimeti satmak için İskenderiye'ye giderek bir müddet burada kalmışlardır<sup>179</sup>. Halife Me'mun zamanında Mısır'daki iç karışıklıklara son vermek üzere Abdullah b. Tahir<sup>180</sup> komutasında Horasandan buraya asker gönderilmiştir. Tahir, Mısır'da bulunan Endülüslü Müslümanları kuşatma altına almış, bunun üzerine Endülüslü Müslümanlar barış yapmak suretiyle oradan çıkmak istemişlerdir. Yapılan anlaşma üzerine Tahir tarafından serbest bırakılan<sup>181</sup> Endülüslü Müslümanların amacı Girit'e saldırmak idi. 40 gemi ile İskenderiye'den yola çıkan bu grubu Abbasi halifeliği de destekliyordu. Nitekim bunlar Girit adasına ulaşarak burayı ele geçirmişlerdir (827). Burada Kandiye (Rabaz el-Hendek) şehrini kuran Endülüslü Müslümanlar adada bir de tersane inşa etmişlerdir<sup>182</sup>. Girit'in ele geçirilmesine dair

<sup>176</sup> Salim, *Mısır ve's-Şam*, 39.

<sup>177</sup> Salim, *Mısır ve's-Şam*, 40.

<sup>178</sup> Salim, *Mısır ve's-Şam*, 40; Tükin, "Girit", *DİA*, XIV, 85.

<sup>179</sup> Cemal Tükin makalesinde bahsi geçen Endülüslü Müslümanların kimler olduğunu açıklamakta ve şöyle demektedir; "Endülüs Emevî Hükümdarı Hakem b. Hişâm zamanında Kurtuba'da çıkan isyan üzerine (Rabaz Vakası) 818'de Endülüs'ten sürülen binlerce kişinin bir bölümü bir süre İskenderiye'de kaldıktan sonra 827 yılında Me'mûn'un yeni Mısır valisi İbn Tâhir tarafından şehri terk etmek zorunda bırakıldılar". Bkz., Tükin, "Girit", *DİA*, XIV, 85.

<sup>180</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, II, 366.

<sup>181</sup> İbnü'l-Esir, VI, 48, Salim, *Mısır ve's-Şam*, 42.

<sup>182</sup> Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV, 498. Bu şehrin ismi hakkında Cemal Tükin makalesinde "Haneliye (Rabazulhandak)" isimlerini zikretmiştir. Bkz. Tükin, "Girit", *DİA*, XIV, 85., Jhon H. Pryor,

Belâzurî şunları nakletmiştir; “Girit adasındaki kaleleri bir bir ele geçirmeye başlamışlardı. Bu da 844 yılına kadar devam etti ve adanın fethi sonuçlanmış oldu.” Burada önceden yerleşmiş bulunan Müslümanlar<sup>183</sup> zaten kendilerini himaye edecek bir güç aramaktaydılar. Dolayısıyla onlar Abbasilerin idaresine girmişler ve Bizans’ın aleyhine faaliyetlerde bulunmuşlardır<sup>184</sup>.

Endülüs Müslümanları Girit’i ele geçirdikten sonra Ege adalarına fetih hareketlerinde bulunmuşlar ve Yunan sahillerini tehdit etmeye başlamışlardır. Bunun üzerine tehlikenin farkına varan Bizanslılar Girit’i alabilmek için birçok kez girişimde bulunmuşlar, fakat başarılı olamamışlardır. Bizanslıların her seferinde başarısızlığa uğraması Müslümanları daha da cesaretlendirmiştir. Bizans gemilerini gördükleri her yerde mağlup eden Müslümanlar, Bizans sahillerini de yavaş yavaş ele geçirmeye başlamışlardır. Endülüs’ten gelen Müslümanlar<sup>185</sup> daha sonra Anadolu sahillerine de seferler düzenlemişlerdir. Bu durum karşısında Bizans imparatoru, Endülüs emiri Abdurrahman’a bir mektup göndererek “bu adamlar senin adamların onları Girit’ten çıkar” demiştir. Endülüs emiri ise bunların Endülüslü olduklarını kabul etmekle birlikte bu insanların isyancı olduklarını belirterek onlara söz geçiremediğini ifade etmiştir<sup>186</sup>.

İlerleyen süreçte Girit’teki Müslümanlar Bizans’a fetih hareketlerinde bulunmaya devam etmişlerdir. Nitekim 862 yılında Atos ve Midilli adalarına sefer düzenleyen Müslümanlar, 866 yılında Niyon adasını fethetmişlerdir. Bunun üzerine Bizanslılar savunmaya çekilmişler ve Müslümanlara karşı sefer düzenleyemez hale gelmişlerdir. Müslümanların hücumları öylesine etkiliydi ki bunlardan birinde

---

*Akdeniz’de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, (çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç), İstanbul, 2004, 110.

<sup>183</sup> Burada önceden yerleşmiş Müslümanlar için şu bilgi bize açıklama yapacaktır. Girit ilk olarak 825 ile 961 tarihleri arasında Müslüman yönetimine girdi. Bu dönemde bütün sakinleri İslam katıldı. Bkz., İ.R. el-farukî – L.L. el-farukî, *İslam Kültür Atlası*, 250.

<sup>184</sup> Salim, *Mısır ve’s-Şam*, 40.

<sup>185</sup> Bu konu ile ilgili Jhon H. Pryor eserinde şunları söylemektedir; 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 üstün, 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. Pryor, *Akdeniz’de Coğrafya Teknoloji ve Savaş*, 110.

<sup>186</sup> Salim, *Mısır ve’s-Şam*, 43.

Selanik'ten<sup>187</sup> 22.000 kişiyi esir almışlar ve bu esirleri İskenderiye ve Kandiye'de satmışlardır<sup>188</sup>.

I. Basil (867-886) Bizans tahtına geçtikten sonra Bizans'a ait bütün gemileri Yunan adalarını korumak için göndermiştir. Fakat buna rağmen Müslümanların saldırılarından tam manasıyla kurtulamamışlardır. Bu durum Romanos Likopinos zamanına kadar devam etmiştir. X. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde Müslümanlar artık Ege adalarına çok fazla sefer düzenlemez olmuşlardı. Bu dönemde Bizans imparatoru Likopinos devletin bekâsı için denizlerde de başarılı olunması gerektiğini anlamıştı. Nitekim Bizans imparatoru II. Romanos 959 yılında şu sözleri sarfetmiştir; “bizim en önemli amacımız Girit adasını geri almaktır”. İki yıl sonra yani 961 yılında Nekfur Fukas<sup>189</sup> komutasında güçlü bir donanmayla Girit adasına saldıran Bizanslılar Girit'i tekrar ele geçirmişlerdir<sup>190</sup>. Kaybettikleri toprakları tekrar ele geçirmeyi hedefleyen Bizanslılar kısa bir süre sonra da Kıbrıs (965 yılında) adasını Müslümanlardan geri almışlardır<sup>191</sup>.

X. yüzyılın en önemli olayları Girit ve Kıbrıs adalarının Bizanslıların eline geçmesiydi. Zira Girit ve Kıbrıs adalarının Müslümanların elinden çıkmasıyla birlikte Müslümanlar Bizans sahillerinden uzaklaşmış ve Doğu Akdeniz artık Bizanslıların hâkimiyetine geçmiştir<sup>192</sup>.

Uzun yıllar boyunca Bizanslıların hâkimiyeti altında kalan Girit, IV. Haçlı Seferi sırasında Bizans İmparatorluğu arazisi taksim edilirken (1202) Montferrat Markisi Boniface'ın payına düşmüştür. Fakat Marki, adada karşılaşacağı güçlükleri dikkate alarak Girit'i satmaya karar vermiştir. Durumdan haberdar olan Cenevizliler adayı satın almak istedilerse de karşılarında rakip olarak Venedikliler'i bulmuşlardır.

<sup>187</sup> Nebi Bozkurt makalesinde Müslümanların bir ara Selanik'i ele geçirdiklerini söylemektedir. Bkz. Bozkurt, “Bahriye”, *DİA*, IV, 498. Fakat Müslümanların buradan birçok esir elde ettikleri tarayabildiğimiz kaynaklarda geçmesine rağmen, Selanik'in ele geçirildiğinden bahsedilmemektedir.

<sup>188</sup> Salim, *Mısr ve's-Şam*, 43.

<sup>189</sup> Cemal Tükin'in makalesinde bu isim “Nikephoros Phokas” şeklinde geçmektedir. Bkz., Tükin, “Girit”, *DİA*, XIV, 86.

<sup>190</sup> Bkz., Tükin, Tükin, “Girit”, *DİA*, XIV, 86; Salim, *Mısr ve's-Şam*, 45.

<sup>191</sup> Salim, *Mısr ve's-Şam*, 45.

<sup>192</sup> Salim, *Mısr ve's-Şam*, 45.

Marki Boniface, imparatorun iznini aldıktan sonra 12 Ağustos 1204'te yapılan bir anlaşma ile Girit'i 100.000 gümüş karşılığında Venedikliler'e bırakmıştır. Girit'e yerleşen Venedikliler adadaki hâkimiyetlerini sürdürmek için tıpkı Romalılar gibi ana vatandan bir kısım halkı getirterek burada yerleştirmişlerdir<sup>193</sup>.

## 7) Sicilya

Sicilya, Akdeniz Ticareti açısından büyük önem taşıyan jeopolitik bir konuma sahipti ve bu öneme binaen İslam donanmaları bölgeye pek çok sefer düzenlenmiştir. Sicilya'ya ilk sefer Hz. Osman döneminde, 652 yılında yapılmış, müteakip yıllarda da bölgeye İslam donanmaları tarafından seferler gerçekleştirilmiştir.

Kaynaklardan öğrendiğimize göre, Musa b. Nusayr zamanında Sicilya adasına iki defa sefer düzenlenmiştir. Bunlardan ilki Musa b. Nusayr'ın valiliğe başladığı yıl olan 705'de vuku bulmuştur. Bu seferde Muğîre b. Ebî Bürde el-Abdî komutasındaki İslâm donanması Sicilya adasının kıyı şehri olan Uliyye'ye çıkmış ve ganimetlerle geri dönmüştür. İkinci sefer ise, İyâş b. Ahyel komutasındaki donanma ile gerçekleştirilmiş ve bu defa adanın başkenti konumundaki Sarakosa şehrine kadar ilerleyen İslâm ordusu, buradan pek çok ganimet ve esirle Tunus limanına dönmüştür<sup>194</sup>. İbnü'l-İzârî tarafından rivayet edilen bu ikinci seferin tarihi ise belli değildir.

Sicilya'ya karşı İslam seferleri 720, 727, 728, 730, 732, 752 ve 753 yıllarında tekrarlanmış, bir süre Afrika'daki toplumsal karışıklıklar nedeniyle durulmuş, ancak

---

<sup>193</sup> Steven Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, (çev. Fikret Işıltan), Ankara 1992, III, 110; Tukin, "Girit", *DİA*, XIV, 86.

<sup>194</sup> İbnü'l-İzârî, *Kitâbu'l-Beyâni'l-Muğrib fî Ahbâri Endelüs ve'l-Mağrib* (thk. G.S. Colin-I.Lewi Provençal), Leiden 1948, I, 42. Özkuyumcu, *Fethinden Emeviler'in Sonuna Kadar Mısır ve Kuzey Afrika*, 186

827'de Ağlebî<sup>195</sup> Emiri Ziyadetullah döneminde yeniden başlamıştır<sup>196</sup>. Aşağıda da bahsi geçeceği üzere, bazı tarihçiler tarafından adanın fethinin gerçek sebebi olarak kabul ettikleri olay, kanaatimizce sadece bu değildir. Çünkü adanın konumu ve zenginliğini Müslümanların fark etmemiş olmaları mümkün değildi. Ayrıca adada bulunan Rum kuvvetler Müslüman tüccarlara saldırıyor ve onların mallarını yağma ediyorlardı<sup>197</sup>.

Hasan İbrahim Hasan eserinde bu konudan bahsederken şu ifadeleri kullanmıştır; “Sicilya’nın fethini anlatan tarihçiler, adanın Ziyadetullah b. Ağleb (827-831) devrindeki fethinin gerçek sebebi olarak şu hadiseyi zikrederler: Bizans İmparatoru II. Mihail, Sicilya adasına Patrik Konstantin’i vali olarak tayin etti. Bu vali, İfrikiyye sahilini yağmalamak için Euphemius komutasında bir donanma gönderdi. Ancak İmparator, bu komutanın oradan bir rahibeyi kaçırmaması haberini duyunca öfkeleni. Bunun üzerine Euphemius, Sicilya’nın doğu sahilinde bulunan Sirakuza’ya kaçtı. Orada adanın hakimine karşı ayaklandı. İmparatorun ordusuna ve donanmasına karşı koyacak gücü olmadığını anlayınca İfrikiyye emiri olan Ziyadetullah b. İbrahim b. Ağleb’e sığındı. Ondan yardım istedi ve Sicilya adasının fethinin kolay olduğunu söyleyerek onu bu işe teşvik etti. Bunun üzerine Ziyadetullah, yüz gemiden oluşan bir donanma ve ordu hazırladı<sup>198</sup>. Ziyâdetullah’ın ordusu Sicilya’ya varınca, bir tarafta Müslümanlar ile Euphemius diğer tarafta ada hükümdarı olmak üzere savaş başladı. Savaşlar, Bizanslıların hezimetleriyle sona erdi. Bu seferlerde bazı yerlerde mağlubiyetlere uğramalarına rağmen Müslümanlar, Mineo ve Girgente gibi birçok kaleyi almayı başardılar. Euphemius ise Kasriyana (Castrogiovanni) şehrine giderek

<sup>195</sup> Ağlebîler devleti Tunus’ta Harun Reşid tarafından Berberî ve diğer isyancı grupların isyanlarını bastırmak ve İdrisîler devletinin Abbasi devleti topraklarına saldırılarını önlemek için takip edilen siyasetin neticesinde kurulmuştur. Bkz. Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarih*, III, 25. 800 senesinde İfrikiyye (Tunus), Ağlebî hanedanının eline geçti. Ağlebîler Bağdat’taki Abbasî halifesi namına şehri resmen idare ettiler; fakat hakikatte hemen tamamen müstakildiler. Bkz. Watt, “İslam Medeniyetinin Avrupa’ya Tesiri”, *DGBİT*, III, 502; Abdülkerim Özaydın, “Ağlebîler”, *DİA*, İstanbul 1988, I, 476.

<sup>196</sup> Henri Pirenne, *Hz. Muhammed ve Charlemagne*, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara 1984, 193, Lewis, *Tarihte Araplar*, 155.

<sup>197</sup> İbnü’l-Esir eserinde bu konuyla ilgili bizlere şunlardan bahsetmektedir; Abdullah b. Habîb 752 senesinde Sicilya adasına savaş açtı ve orada ganimet ve esirler elde etti. Tilimsân’la savaştıktan sonra kendisinden önce hiç bir kimsenin elde edemediği bir başarı kazandı. Afrika devletlerinin başkanları Berberi fitnesiyle meşgulken Sicilya güven içerisinde olup Rum her cihetten orasını imar etmişti. Orada çok sayıda kale ve setler yaptılar. Her yıl gemiler çıkartıyor, adayı dolaştırıyor, onu müdafaa ediyorlar ve rastladıkça Müslüman tüccarların yolunu kesip yağmalyorlardı. Bkz., İbnü’l-Esir, V, 371.

<sup>198</sup> Hasan *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 31, Lewis, *Tarihte Araplar*, 156.



yönetimi ele geçirdi ve Müslümanların aleyhine döndü. Bunun üzerine Müslümanlar, ayaklanıp onu öldürdüler. Fakat Müslümanların arasında veba hastalığı yayılınca donanma komutanı başta olmak üzere birçok Müslüman asker öldü. Bu durum karşısında Müslümanlar ülkelerine geri dönmek zorunda kaldılar<sup>199</sup>.

Ağlebî Emîri I. Ziyâdetullah tarafından başlatılan ve halefleri zamanında devam ettirilen seferler sonunda Müslümanlar 831'de Palermo şehrini ele geçirmişlerdir<sup>200</sup>. Müslümanlar 834 yılında Kasrîyana'ya sefer düzenlemişler fakat orayı ele geçirememişlerdir. Kasrîyana'ya defalarca seferler düzenleyen Müslümanlar, daha sonraları bu adadaki diğer kalelere de baskınlar yaparak buraları ele geçirmek için uğraşmışlardır. Bu durum Ziyâdetullah b. Ağleb'in 838 yılında vefat etmesine kadar devam etmiştir<sup>201</sup>. 840 yılına gelindiğinde Sicilya adasının üçte biri Ağlebîler'in eline geçmiştir<sup>202</sup>. Böylece Ağlebîler, Akdeniz ticaretine hâkim olan limanlar ve bu limanların zengin iç bölgelerini ellerine geçirmiş oluyordular. Malta adasının alınmasıyla da (869) Akdeniz'deki Ağlebî üstünlüğü giderek artmıştır. Sicilya, Ağlebîler'in Akdeniz'deki fetih hareketleri için bir üs vazifesi görmüş ve daha sonra adanın tamamını ele geçiren Fâtımîler zamanında da özellikle İtalya topraklarına yapılan akınlarda bir deniz üssü olarak kullanılmıştır<sup>203</sup>.

Bu iki önemli adanın fethi Akdeniz'de Müslümanların üstünlüğü ele geçirmeleri sonucunu doğurmuştur. Bizans donanması, Sicilya'yı kaybedince neredeyse batıdan tamamıyla kopmuş, Batı Akdeniz'de ara sıra ve sonuçsuz seferler düzenlemekten başka bir şey yapamaz hale gelmiştir<sup>204</sup>. Bundan sonra Müslümanlar bir buçuk asır boyunca Akdeniz ve Ege denizini kontrol altında tutmuşlardır. Sicilya'dan da iki buçuk asır boyunca İtalya, Batı Yunan adaları, Sardunya ve Korsika adalarına seferler düzenlemişler ve güney İtalya'daki bazı önemli şehirleri ele geçirmişlerdir.

<sup>199</sup> Hasan *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 31; Özeydın, "Ağlebîler", *DİA*, I, 476-477.

<sup>200</sup> Henri Pirenne, *Hz. Muhammed ve Charlemagne*, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Ankara 1984, 186-187; Watt, "İslam Medeniyetinin Avrupa'ya Tesiri", *DGBİT*, III, 502; Özeydın, "Ağlebîler", *DİA*, I, 476.

<sup>201</sup> İbnü'l-Esir, VI, 294. Özeydın, "Ağlebîler", *DİA*, I, 476.

<sup>202</sup> Bostan, "Akdeniz", *DİA*, İstanbul 1998, II, 232.

<sup>203</sup> İbn-i Haldun, *Mukaddime*, I, 342; Bostan, "Akdeniz", *DİA*, II, 232; Özeydın, "Ağlebîler", *DİA*, I, 476-477.

<sup>204</sup> Pirenne, *Hz. Muhammed ve Charlemagne*, 186-187

848 yılında Endülüs Emevî Emîri II. Abdurrahman (822-852), Mayorka adasını zapt etmiştir. Ağlebîler 835'te Kavsara adasına, 869'da Malta adasına hâkim olmuşlar ve Bizans'ın en etkili silâhı olan Grek ateşini kullanmaya başlamışlardır. 843'te Sicilya donanması Napoli donanmasının da yardımıyla Messina şehrini ele geçirip<sup>205</sup> Gloria ile Sicilya arasındaki boğaza hâkim olmuştur. Bu süreçte Palermo ve Messina'da tersaneler kurulmuş olup, aynı yıl Brindizi, 841'de de Bari, Sicilya Müslümanları tarafından fethedilmiştir. Giritli Müslümanlar Otranto'yu da alınca Venedik ve Roma, Müslüman açık hedefi haline gelmiştir. Bundan sonra Adriyatik, Güney İtalya ve Ege denizinde Müslümanlarla bu denizlere komşu olan hıristiyan devletleri arasında uzun mücadeleler olmuştur<sup>206</sup>.

Nitekim 842-843 yıllarında el-Fazl b. Ca'fer el-Hemdânî sefere çıkarak Messina limanında karaya çıkmış ve bu bölgeden önemli miktarda ganimetler elde etmiştir. Bu arada Napoli halkı emân dileyerek itaatlerini bildirmişlerdi. el-Fazl iki yıl müddetle buradaki çarpışmalarına devam etmiş, ancak buna rağmen Messina'yı alamamıştı. Nihayet askerlerinden bir kısmı şehre doğru sarkan bir dağın arka tarafından dolanarak hâkim bir noktaya gelmişler ve oradan şehire girmişlerdi. O sırada Messina halkı Ca'fer ve yanındakilerle birlikte çarpışmakla meşgul olurken Müslümanların ansızın şehre girdiklerini ve kendilerinin arkadan kuşatılmış olduklarını görmüşlerdir. Böylece hezimete uğrayan Messina halkı, şehirlerinin Müslümanlar tarafından fethedilmesine engel olamamışlardır. Yine bu yıl içinde Meskân şehri de Müslümanlar tarafından fethedilmiştir<sup>207</sup>.

232 (846/847) yılında ise el-Fazl b. Ca'fer Lantina şehrini muhasara altına almıştı. Bu muhasara sırasında el-Fazl, Lantina halkının Sicilya kumandanı ve valisine mektup yazıp yardım istediklerini, bu yardım isteklerine olumlu cevap aldıklarını ve kumandanın gelen haberde Lantinalılara şunların yazılmış olduğunu öğrenmişti: «Size yardım etmek üzere geldiğime işaret olarak falan dağın başında üç

<sup>205</sup> Pirene, *Hz. Muhammed ve Charlemagne* 193-194; Watt, "İslam Medeniyetinin Avrupa'ya Tesiri", *DGBİT*, III, 502.

<sup>206</sup> Bkz. Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV, 498; Watt, "İslam Medeniyetinin Avrupa'ya Tesiri", *DGBİT*, III, 502.

<sup>207</sup> İbnü'l-Esir, VII, 13; Özeydin, "Ağlebîler", *DİA*, I, 476-477.

gün üst üste ateş yaktıracağım. Bu ateşi görürseniz dördüncü günde size ulaşacağımı bilmiş olun. Toplanıp hep birlikte ve aniden Müslümanlara saldırıya geçelim.» Bu haberleşmeyi öğrenen el-Fazl b. Ca'fer adı geçen dağın başında üç gece üst üste ateş yaktırmış, Lantinalılar da bu ateşin üç gün üst üste yandığını görünce hemen hazırlıklara geçmişlerdi. Diğer taraftan el-Fazl da gerekli hazırlıklarını yapmış bulunuyordu. Askerlerini pusuya yerleştiren el-Fazl, şehri muhasara edenlere de Lantinalılara karşı çarpışmaya devam etmelerini, fakat bir müddet sonra yenilmiş gibi görünerek geriye doğru çekilmelerini ve pusuları geçtikten sonra tekrar geri dönüp düşmanı iki ateş arasında bırakmalarını emretmişti<sup>208</sup>.

Dördüncü gün olunca Lantinalılar Müslümanlar üzerine hücum ederek çarpışmalara girişmiş ve kumandanlarının gelmesini beklemeğe koyulmuşlardı. Bu arada Müslümanlar yenilir gibi çekilmeğe ve düşmanı diğer arkadaşlarının kurmuş oldukları pusuya doğru çekmeğe başlamışlardı. Bu arada Lantina'da hiç kimse kalmamış, hepsi Müslümanları kovalamaya katılmışlardı. Nihayet pusuları geçtikten sonra kaçma oyunu yapan Müslümanlar tekrar geriye dönerek savaşıma başlamışlar, pusulara gizlenmiş olan Müslümanlar da yerlerinden çıkıp düşmanı iki ateş arasına almışlardı. Müslümanların iki ateş arasında kalan Lantinalılardan çok azı bu savaştan sağ çıkmıştı. Sağ kalanlar ise malları ve canlarını kurtarmak için Müslümanlardan emân dilemişler, Müslümanlar da onlara gerekli emânı vererek şehri teslim almışlardı<sup>209</sup>.

843 yılı içinde Müslümanlar, Langobartlıların Taranto şehrini ele geçirerek buraya yerleşmişlerdi. 848–849 yıllarında Müslümanların saldırılarıyla baş edemeyen Ragosa halkı da Müslümanlarla barış andlaşması yaparak şehirlerini teslim etmişler, Müslümanlar da şehri yıkarak taşınması mümkün olan her şeyi alıp gitmişlerdi. 849–850 yıllarında ise Müslümanlar, Kasrıyânne (Castrogiovanni) şehrine hücum ederek birçok ganimet ele geçirmiş, esirler almış, şehri yakıp yıkarak tamamen ele geçirmişlerdi. O yıllarda Sicilya emîri Muhammed b. Abdullah b. el-Ağleb idi. Adı geçen şahıs 851 Ocak ayında vefat etmişti. Palermo'da oturur, oradan hiç çıkmaz,

<sup>208</sup> İbnü'l-Esir, VII, 13-14

<sup>209</sup> İbnü'l-Esir, VII, 14

Müslüman asker ve seriyyeleri etrafa gönderir, onlar da fetihler yapar ve ganimetler ele geçirirlerdi. Muhammed b. Abdullah b. el-Ağleb'in Sicilya'da on dokuz yıl emirlik yaptığı kaydedilmektedir<sup>210</sup>.

Bütün bu gelişmelerin yanında Müslümanlar, Ifrikiyye'den kendilerine yardımların gelmesine rağmen adayı bütünüyle elde etmeleri uzun zaman almıştır. II. İbrahim zamanında Sicilya'nın tamamının İslam hakimiyeti altına alınması için çok gayret gösterilmiştir<sup>211</sup>. Bu dönemde 878<sup>212</sup> yılında elde ettikleri en son yer Sirakuza olmuştur<sup>213</sup>.

İslâm hakimiyetindeki Sicilya, idarî ve siyasî bakımdan önce Tunus'a bağlı idi; Ağlebîler'in ortadan kaldırılmasından<sup>214</sup> sonra adanın hâkimiyeti Fâtımîler'in eline geçmiştir. Başlangıçta Sicilya valileri merkezî hükümet tarafından tayin ediliyorlardı. Kriz devresinde de valiler Palermo'nun ileri gelenleri tarafından seçilmişlerdir. Fâtımîler'in 972 yılında merkezlerini Mısır'a nakletmelerinden sonra ada üzerindeki otoriteleri zayıflamıştır. Bu süreçte valilik müessesesi Hasan b. Ali el-Kelbî'nin ailesinin elinde babadan oğula geçer bir hal almıştı. el-Kelbî ailesinin 1040'a kadar devam eden hâkimiyeti Sicilya'da İslâm tesirinin parlak devrini teşkil etmiştir. Coğrafyacı İbn Havkal, X. yüzyılda yalnız Palermo'da üç yüz caminin bulunduğunu belirtmektedir. Bu, adadaki Müslüman nüfusunun çokluğunun açık bir delilidir<sup>215</sup>.

### C) ABBASİLER'DE DENİZ TİCARETİ

Ticaret trafiğinin asıl yönetim merkezinin VIII. yüzyılın sonlarında Irak olduğunu ifade edebiliriz. İran Körfezinden, Hint Okyanusundaki, yada uzak

<sup>210</sup> İbnü'l-Esir, VII, 14

<sup>211</sup> Nadir Özkuyumcu, "İbrâhim II", *DİA*, XX, 282.

<sup>212</sup> Hasan İbrahim Hasan eserinde Sirakuza'nın fethi konusunda yıl olarak 877 yılını vermişse de, İbnü'l-Esir ve Henry Pirenne'nin eserlerinde 878 yılının mayıs ayında fethin gerçekleştiği söylenmektedir. Bizde bunu esas alarak 878 yılını kullandık.

<sup>213</sup> Bkz. Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 32; Pirenne, *Hız Muhammed ve Charlemagne*, 193-194.

<sup>214</sup> 910 yıllarında Fatimilerin, Ağlebîlerin bulunduğu bölgede kurulmasıyla, Ağlebîler tarih sahnesinden çekilmişlerdir.

<sup>215</sup> Lewis, *Tarihte Araplar*, 157.

kuzeydoğu ve doğudaki ülkelere uzanan yollar, birinci derecede önemli ticaret bölgelerini birbirine bağlıyordu. Bu bölgeler kendi içlerinde önemli ticaret yolları olmasının yanında, elbette ki kısmen Akdeniz'den gelen yolları da doğuya bağlıyordu. Önceleri bu iki denizin birbirlerine bağlantısı Kızıldeniz için önemli bir yer tutmaktaydı. Fakat İslamiyetin gelişip iyice genişlemesinden sonra Kızıldeniz eski etkinliğini kaybetmiştir. Ancak XI. yüzyıldan itibaren Akdeniz kıyısındaki önemli merkezler yeniden gelişmişler ve Kızıldeniz'e eski üstünlüğünü geri vermişlerdir<sup>216</sup>.

Hakimiyetleri döneminde Irak'ın coğrafi bir merkez olması, kara ve deniz ulaşım yollarının üzerinde bulunmasından istifade eden Abbasiler, ticareti teşvik etmişler ve bu suretle ticarete olan ilgiyi arttırmışlardır. Ticari faaliyetler, bir yandan Batıda Endülüs'e ve Doğu Afrika'ya, bir yandan Rusya ve Baltık havzasına, bir yandan da Hindistan'a, Çin'e ve Kore'ye kadar uzanmıştır<sup>217</sup>. Abbasiler devrinde Araplar, Bağdat'tan<sup>218</sup> başlayıp, Basra körfezine giden; hattâ günümüzde Malezya diye bilinen Malaka yarımadasına kadar ulaşan deniz seyahatleri düzenlemişlerdir<sup>219</sup>. Bu sebeptendir ki Hint okyanusunda cereyan eden faaliyetlerde Basra körfezi bir üs olarak kullanılmaktaydı<sup>220</sup>.

Bu dönemde ülkenin Okyanus'ta en önemli limanları Aden, Sîraf<sup>221</sup> ve Umman'dı. İkinci sırada ise Basra<sup>222</sup>, Deybul (İndus'un denize döküldüğü yerde) ve

<sup>216</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 149.

<sup>217</sup> Abdülaziz Duri, *İslam iktisat tarihine giriş*, (çev. Sabri Orman), İstanbul 1991, 96

<sup>218</sup> Bağdat şehri Abbasi Halifesi Mansur tarafından 766 yılında kurulmuş olan bir şehirdir. *Yeni Rehber Ansiklopedisi*, İstanbul (Basım yılı yok), III, 129.

<sup>219</sup> J.H.Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, (çev. Ömer Rıza), İstanbul 1934, 28.

<sup>220</sup> J.H.Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, 25.

<sup>221</sup> Sıraf limanını, Basra, Umman ve bu taraftaki diğer yerlerden ticaret eşyalarıyla yüklü olarak dönen, Arap ve İran ticaret mallarını Çin diyarına taşıyan bu gemiler için büyük bir ticarî liman haline getirmişlerdi. Bkz. Hasan *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 140

<sup>222</sup> Cahen eserinde Basra ve Sıraf limanları ile ilgili şunları söylemektedir; X. yüzyılın sonuna kadar Basra ile Sıraf, İran Körfezinde en önemli gemi yükleme limanlarıydı. Basra'nın bir kusuru vardı, gemiler Fırat'ın ağzına yaklaşırken uzun bir süre körfezin kıyısındaki sığ sulara gitmek zorundaydılar. Kuşkusuz ağzı kesimi de bugünkü kadar genişlemiş değildi; alüvyonlar da kıyı şeridini henüz o kadar ötelere atmamıştı. Ne var ki, bu rota Bağdat'a en kısa yoldan ulaşmak isteyen tacirleri zahmetli bir kara yolculuğundan kurtarıyordu. Sıraf ise çok daha iyi bir limandı, fakat Irak'tan çok İran için elverişliydi; üstelik sıcak ve verimsiz bir kıyıda bulunuyordu. Bağlama limanı Sıraf olan pek çok gemi, Uygun iş verilmişse, Basra üzerinden yeniden denize açılıyordu. Hint Okyanusundaki ticaretin tarihine ilişkin en önemli ilk belgeleri, bu Sıraf'lı tacirler veya gemiciler sayesinde elde etmekteyiz. Bkz. Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 150

Kirmân'ın liman şehri olan Hürmüz gelmekteydi. Aden, Arap ticaretinin büyük merkezi ve Çin, Hint ve Mısır arasındaki ticaretin üssü durumunda idi. Aden şehri ve limanı çeşitli malların en mühim pazaryerlerinden biri, Afrika ve Asya sahillерinden gelen gemilerin buluşma yeri idi<sup>223</sup>. Hindistan ile yapılan deniz ticaretinin bir kısmı Aden yolu ile Kızıldeniz limanlarına varıyor ve buradan İslam aleminin batı kısmına gidiyordu<sup>224</sup>.

Basra şehri belirttiğimiz gibi dönemin önemli ticaret merkezlerinden birini teşkil etmekteydi. Fakat Basra, Emeviler dönemi valisi Ubeydullah b. Ziyad'ın (686) ölümünden sonra sürekli olarak çeşitli isyan ve çatışmalara sahne olmuştur. Bu isyanlardan birisi olan Zenci ayaklanmasında, 869-883 yılları arasında deniz ticaretinde kullanılan birçok gemiye el konulmuştur. Bu da şehrin ticaretini önemli ölçüde etkilemiştir. Abbasilerin şehri hakimiyetlerine almalarından sonra Bağdat şehrini kurmaları, Basra şehrinin siyasi ve idari önemini biraz daha azaltmasına<sup>225</sup> karşın hiçbir zaman tam manasıyla önemini yitirmemiştir.

Sîraflar, Basra körfezinin dünya çapında bir limanı idi. Dolayısıyla burası bütün İran'ın ihracat ve ithalatının gerçekleştirildiği geçiş noktasıydı. Bilhassa Çin için iyi bir limandı. Yemen'den gelen ve Çin'e gönderilen mallar bile burada aktarılıyordu. Burada alınan gemi ücretleri 912 senesi civarında senede 250.000 dinar tutuyordu. Sîraflılar İran'ın en zengin tüccarlarıydılar. Çok kıymetli meşe kerestesi kullanılmak suretiyle yapılan yüksek, birkaç katlı evleri onların zenginliklerini yeteri derecede ortaya koymaktaydı. Giyimde ise göze çarpan derecede sade idiler. O kadar ki İstahrî, orada dört milyon ve hatta daha fazla dinara sahip olup da giyinişte kendi adamlarından farksız olan kişilere rastlamanın mümkün olduğunu söylemektedir<sup>226</sup>.

Sîraflılar Basra'dan da ticaret yaparlardı. İbn Havkal'ın başka hiçbir yerde rastlamadığı aşağı yukarı 3 milyon dinara sahip birisine burada rastlamıştır. Bazı Sîraflılar bütün hayatlarını denizlerde geçiriyorlardı ve bu husus, birisinin 40 sene

<sup>223</sup> Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 41.

<sup>224</sup> J.H.Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, 31.

<sup>225</sup> Abdülhâlik Bâkır, "Bahriye", *DİA*, İstanbul 1998, V, 110-111.

<sup>226</sup> Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, 576.

müddetle gemiden gemiye geçmek suretiyle karaya ayak basmadığı hikâyesine vesile olmuştur<sup>227</sup>.

Müslüman tüccarlar, deniz yollarındaki faaliyetleriyle birlikte karayollarından da mümkün olduğunca yararlanarak Hindistan'a ve Uzak Doğu'ya giden yolların başlıcaları üzerinde hâkimiyet kurmuşlardır.

Bu dönemde yani IX. ve X. yüzyıllarda yukarıda gerçekleştiğini ifade ettiğimiz ticarete konu olan mallara dair ise şu bilgileri aktarabiliriz; bu dönemde Doğu Afrika'dan; misk, Tibet'ten kaliteli kurşun, Malaka'dan ipek elbiseler, toprak mamulleri ve kağıt, Çin'den kilim, Ermenistan'dan baharat, değerli taşlar, ilaçlar, mızraklar ve kafur, Hindistan'dan pamuk, ipek dokumalar, kağıt, kürk ve köle Maveraünnehir'den kilimler, başlıklar, meyveler ve içecekler, İran'dan Bizans ipeklileri, keten elbiseler ve eteklikler İslam tüccarlarının tercihiydi. Ayrıca bunların, Hindistan (Seymur)'da, Seylan'da, Çin (Kanton ve Huang Chu)'de, Hazar diyarı (başkent İdil)'nda, Kuzey Sumatrâ'da ve Nikobar adalarında ticari temsilcileri ve merkezleri bulunurdu. Zamanla bu tüccarlar çok geniş çaplı servetlere sahip olmuşlardır<sup>228</sup>. Ayrıca yine Hindistan'ın doğu sahillerinin zümrütleri, Aden ve Mekke yoluyla batıya yayılırken, Uzak Doğu prensleri yukarı Mısır'ın mamulü olan ve Habeşistan'da pek bol olan vahşi fildişlerini tercih ediyorlardı<sup>229</sup>.

Hicrî ikinci asırda (VIII. yüzyılda) Arapların Çin'e ulaşmış olmaları ve 700 yılında Kanton limanına giriş izni verilen yabancılar arasında bulunmaları kuvvetle muhtemeldir<sup>230</sup>. Nitekim bu şehirde 758 yılında meydana gelen karışıklıklar, Arapların orada bulunduğu kesinlik kazandırmaktadır. Yine Araplar, Abbasîlerin birinci döneminde, Seylân adasına da gitmişler ve Çin'e kadar varan uzun seyahatler düzenlemeye başlamışlardır. Bu, onların, Çin'e hakim iktidarlar tarafından benimsendiğini de gösterir. IX. ve X. yüzyıllarda Hint kıtasında, Arap tüccarlara itibar eden hükümdarlar vardı. Nitekim bazı Malabar prensleri İslâmîyeti kabul ederek

<sup>227</sup> Mez, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, 577.

<sup>228</sup> Duri, *İslam İktisat tarihine giriş*, 96.

<sup>229</sup> Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 41.

<sup>230</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 140; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 38.

ülkelerinin herhangi bir bölgesinde Arapların yerleşme yerleri kurup, camiler yaptırılmalarına izin vermişlerdir. Böylece Arap tüccarlarla birlikte onlara ait yerleşim yerleri de buralarda kurulmaya başlamıştır<sup>231</sup>.

“Bahsini ettiğimiz bu dönemde Arap gemileri, Malabar’a kadar Fâris ve Hindistan sahilleri paralelinde seyredediler. Bu yolun tercih edilmesi, batmak korkusuyla değil, ticaret mallarının yüklenmesi ve çeşitli limanlarda boşaltılması arzusuyla ilgilidir. Gerçekten bu gemiler, Hindistan’ın Koromandel sahillerini geçince, aynen Çin gemilerinin yaptığı gibi Bengal körfezine doğru bir istikamete geçiyorlardı”<sup>232</sup>.

İslâmiyet’in zuhuru ve siyasî merkezinin Irak’ta kurulması, doğu ile yapılan ticaret faaliyetini büsbütün canlandırmıştır. X. asır ortalarına doğru İslam gemileri Çin’in bugün Kanton namı ile anılan liman şehri olan Hanfu’ya varmışlardı. Bu dönemde Hanfu’da önemli miktarda İslâm cemaati yaşamaktaydı<sup>233</sup> ve burası, Çin ile yapılan ticaretin merkezi olmuştu. Kore, Japonya ve Sumatra’da İslam seyyahları ile tacirlerinin bir kısmı buradan daha fazla şimale ilerlemiş oldukları için onların Kore ve Japonya’ya varmış ve buraları tanımış oldukları muhtemeldir<sup>234</sup>. 878’de Çin’de vuku bulan olaylar<sup>235</sup> yüzünden Hanfu’da harap olmuş ve Çin’deki iç karışıklıklarının sonucu, Kanton’daki Müslüman halkının toplu kırım kurbanı olmaları üzerine ticaret faaliyetleri kesintiye uğramıştır<sup>236</sup>. Çünkü bu tarihten sonra İslâm gemicileri Malaka’nın garp sahillerinde bulunan Kalah şehrinde ileri gitmemişlerdir<sup>237</sup>. Bu

<sup>231</sup> Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 38.

<sup>232</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 141

<sup>233</sup> Müslüman Araplar, VIII. asrın sonlarından itibaren şimdiki Şanghai şehrinin güneyinde bulunan ve bir liman şehri olan Hanfu’ya yerleşmeye başlamışlardır. Bkz. Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, 49.

<sup>234</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 141, J.H.Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, 26.

<sup>235</sup> Mesudî bu olaylardan bahsederken şunları anlatmaktadır; Çin Hanedanından olmayan Yanşu, 875 yılında çapulcuları ve eşkıyaları, etrafına toplayarak Çin’de huzuru bozan hareketlenmeye başladı. Ordusu iyice büyüyünce harekete geçerek yerleşim birimlerine saldırmaya başladı ve Hanfu şehrine geldi. Hanfu, Çin Denizi’ne dökülen ve Dicle’den daha büyük veya aynı büyüklükte olan büyük bir nehrin sahilindeydi. Şehirle deniz arası altı yedi günlük yoldur. Basra, Siraf, Umman’dan, Hint şehirlerinden, Zabic ve Sanf adalarından ve diğer ülkelerden mal ve eşya getiren gemiler bu nehre girerlerdi. Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, 47.

<sup>236</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 150; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 36-37; J.H.Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, 26.

<sup>237</sup> Mesudî eserinde bu konuyla ilgili şunları bildirmektedir; Kalah, Çin yolunun yarısı veya ona yakın kısmıdır. O sıralar Sıraflı ve Ummanlı Müslümanların gemileri buraya gelir, yine gemileriyle Çin



şehir, Hindistan'da Umman ve Çin arasındaki yolun ortasında Ekvator tarafında kalan bir limandır<sup>238</sup>. O güne kadar bir nevi ara durak niteliği taşıyan Kalah şehri zamanla Batı Asya ile Doğu Asya tüccar gemilerinin buluşma yeri olmuştur<sup>239</sup>.

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere Kalah şehri zamanla, batı ve doğu Asya ticaret mallarını taşıyan gemiler için bir nevi ana liman olmuştur. Böylelikle Arap tüccarlarının önüne, Hind-i Çini ürünleriyle ticaret yapmak için yeni bir pazar açılmıştır. Bu mallar genelde, kâfur, karanfil, sandal ağacı, hind cevizi, güzel kokular ve diğer baharattan ibaretti ve bu ticaretin potansiyeli zamanla çok büyümüştür. O kadar ki, milâdî onuncu asırda Malaka yarımadasına seyahat etmek, Cava adasını da, tanımış olan Siraf denizcileri nazarında, dünyanın en kolay seyahatlerinden biri haline gelmişti<sup>240</sup>. Tabî ki bütün seyahatler bu kadar kısa süreli olmuyordu. Arabistan sahillerinden batı Hind sahillerine yapılan seyahatler iki-üç ay arasında değişen bir sürede gerçekleşiyordu. Ancak rüzgârın yardımcı olduğu zamanlarda, bu seyahatler bazen bir aya kadar inebiliyordu.

Arap tüccarların, 699 yılından önce Seylan'a ulaştıkları ve Seylan'a ticaret için gidenlerden bazılarının oraya yerleştikleri bilinmektedir<sup>241</sup>. Bunun dışında Müslüman Arapların, Hindistan sahilleri ve bazı şehirlerinde Arap kolonileri kurduklarını, ordularının, milâdî sekizinci asrın başlarından itibaren Fâris sınırını geçmiş olduklarını ve Sind bölgesini istilâ ettikleri de bilinmektedir. Bunun doğal bir sonucu olarak da Militan ve Deybul'da ticarî hayat canlanmıştır. Arap gemileri Hindistan ile Çin'e giderken ve oraların hâsılatını yüklenip dönerken bu bölgelere uğramaktaydılar. Yine bu dönemde, Yemen, Hicaz, Habeşistan ve Mısır ile Doğu Asya arasında ticarî trafik kurulmuştu. Nitekim Doğu Hindistan sahilinin zümrüdü Aden ve Mekke yoluyla batıya taşınırken, aynı yolla Uzak Doğu prensleri yukarı Mısır zümrüdünü ve

---

topraklarından gelenlerle toplanırlarmış. Başlangıçta bunun aksiymiş. Yani Çin gemileri Umman, Siraf, Fâris sahili, Bahreyn, Übülle [Bula] ve Basra sahillerine gelir; diğer adı geçen yerlerden gemiler de buraya demir atarlarmış. Fakat Çin'de fitne çıkıp, adalet ortadan kalkınca ve niyetler bozulunca, her iki taraf bu orta yerde buluşmaya başlamış. Bkz. Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, 49; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 36-37.

<sup>238</sup> Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, 47.

<sup>239</sup> Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, 49; Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 36-37

<sup>240</sup> Hasan, Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 32.

<sup>241</sup> Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, 26.

Habeşistan'da çok bulunan fildişini getiriyorlardı. Bu suretle Aden limanı, ticari mallar için hareketli bir pazar olmuş ve Asya ile Kuzeydoğu Afrika sahillerinin her tarafından gelen gemilerin uğradığı bir liman olmuştur<sup>242</sup>.

İran Körfezinden çıkan denizcilerin ve tacirlerin durumuna değinecek olursak, bunların Doğu Afrika'daki faaliyetleri hakkında çok fazla bir malumatımız olmamasına rağmen, bu denizcilerin Komor Adalarına, Madagaskar'ın<sup>243</sup> kuzey kıyılarına geldiklerini biliyoruz. Yine Yemenliler, Habeşler ve Somaliler arasında bölgesel ilişkilerin olduğunu, bunlara ait gemilerin Mekke'nin limanı olan Cidde'ye kadar geldiklerini, fakat pek azının Kızıldeniz'in en kuzey kesimine kadar uzanabildiği de bilinmektedir. Buna karşılık Mısırlılar bu denizi boydan boya dolaşmaktaydılar. Zira çok sayıda Mısır gemisi Cidde'ye gelip kutsal kentlerin besin maddelerini sağlamaktaydı. Ayrıca kervanlarla çöllerden geçirilerek getirilen malların, kuzey kıyılarından ya da Aydaş gibi yukarı Mısır limanlarından gemilere yüklendikleri bilinmektedir. Mısırlı gemicilerden çok azı Yemen'den öteye yani açık denizlere açılmaktaydı<sup>244</sup>.

Açıkça bilinen bir durum da, Akdeniz ile Hint Okyanusu tacirlerinin birbirinden ayrı iki bölgede oldukları, birbirlerinin alanına girmedikleridir. Gerçi XI. ve XII. yüzyıllarda Mağrib'den<sup>245</sup> Hindistan'a giden tacirler olmuştur, ancak bunlar İslam devleti uyruğuydular, aralarında hiçbir zaman yabancı bulunmamıştır, üstelik bunlar herhangi bir ticarete gerçekleştirilmiş değillerdi, bütün yaptıkları da aslında

<sup>242</sup> Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, III, 141-142.

<sup>243</sup> Komuyla ilgili Kramers şu bilgileri bize vermektedir; Afrikanın doğu sahillerinde Müslümanlar, onuncu asırdan itibaren altınları ile meşhur Sufala memleketine ulaştılar. Bu bölgenin karşısında bulunan Madagaskar adası, Müslümanlarca Vak vak adası diye biliniyordu. Kramers, *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, 27.

<sup>244</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 152.

<sup>245</sup> Mesudi, Mağrib bölgesindeki alışveriş usulüne dair bizleri aydınlatıcı bilgiler aktarmaktadır. Mesudi'nin naklettiğine göre; "Mağrib'in Sicilmasse denilen bölgesinde, büyük bir nehrin ötesinde yaşayan halk birbirlerini görmeden alışveriş ederler. Satıcılar buraya gelerek mallarını bırakır giderler. Daha sonra geldiklerinde mallarının yanına üst üste dizilmiş altınlar görürler. Malın sahibi altını alırsa malı bırakır, eğer malını alır götürürse altına dokunmaz; şayet malının yanına konulan altını az bulmuşsa ikisine de dokunmaz. Bu alışveriş şekli Mağrib'in Sicilmasse bölgesinde meşhurdur. Tacirler, oldukça geniş ve bol sulu olan bu büyük nehrin sahiline mallarını getirirler. Aynı âdet Türk topraklarını takiben Horasan'ın uç kısımlarında da vardır. Orada da halk birbirini görmeden, birbiriyle konuşmadan alışveriş ederler. Onlar da orada büyük bir nehir kenarında yaşarlar". Bkz. Mesudî, *Murûc ez-Zeheb*, 211.

birbirini izleyen iki ayrı yolculuktu. Bu konudaki tek istisna ise IX. yüzyılda karşımıza çıkan Yahudi tacirlerdir<sup>246</sup>.

Yahudi tacirler hususuna geçmeden evvel Müslümanlar ile Avrupalılar arasındaki ticari faaliyetlere ilişkinde burada ifade etmemiz gereken birkaç husus vardır ki; bu da, VIII. yüzyıldan sonra Müslümanlar ile Avrupalılar arasındaki ticari faaliyetlerin gitgide gelişmeye başlamış olmasıdır. Bu gelişimde Müslüman Arapların büyük tesiri vardır. Arapların Akdeniz’de üstünlüğü ele geçirmesi sonucu ekonomik faaliyetleri de gitgide artmıştır. Avrupalılar da mecburen Müslümanlarla ticari faaliyetlere daha fazla önem vermeye başlamışlardır. Avrupalılar, Suriye’ye ticaret mallarını götürürken İskenderiye limanına uğramaya başlamışlardır. Bu olay İskenderiye’nin önemini bir kat daha arttırırken bir yandan da Avrupalılar ile ticarî faaliyetlerin gelişmesini sağlamıştır. 800’lü yıllara gelindiğinde Ege ve Adriyatik denizlerinde Bizanslılar hâkim iken, Akdeniz’in büyük bir kısmında İslam donanmaları hâkimdi. Hatta XI. yüzyıla kadar Korsika ile Sardunya’da üsleri bulunan Arap denizcileri yine bu yüzyıllarda Amalfi ve Pisa’da da duyulmaya başladılar<sup>247</sup>.

Yukarı da bahsini ettiğimiz Yahudi tacirler ise, 9. asırda deniz ticaretinin hakimiyetini ellerine geçirmişler ve ticarete yön vermişlerdir. Bunlar Fransa’dan kadın esirler, köleler, diba, ipek kumaşlar, kunduz, sansar ve diğer kürklerle kılıçları gemilere yüklerlerdi. Süveyş berzahını geçerek orada tekrar gemilere binerler, Mekke ve Medine duraklarından sonra Acem denizi üzerinden Hindistan ve Çin’e geçerlerdi. Bu tacirler avdette gemilerine yük olarak bilhassa misk, sabun, tarçın gibi şarka ait birtakım baharatı Akdeniz’e geçirerek İstanbul’daki Rumlara devrederler kısmen de Franklara satarlardı. Bunlar bazen Antakya yolu ile Fırat’a geçen yolu seçerler, bazen de Bağdat üzerinden Acem denizine inen yolu seçerlerdi. Acemce, Rumca, Frenkçe, İspanyolca ve Slavca konuşurlardı. İslam deniz seferlerinin artmasıyla istediklerinin dışındaki yabancı unsurlar ticaretten ellerini çekmek zorunda kalmışlardır. 965 tarihinde Müslüman, Yahudi ve Türkler Avrupa’nın başlıca esir pazarı olan Prag’a Türk memleketlerinden altın ile gelirler ve oradan esir, bakır ve

<sup>246</sup> Cahen, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, 157.

<sup>247</sup> Watt, “İslam Medeniyetinin Avrupa’ya Tesiri”, *DGBİT*, III, 502.

kunduz derileri ihraç ederlerdi<sup>248</sup>. Buna karşılık 10. asırda İslam ticareti de gurur verici bir durumdaydı. Bu ticaret İslam alemine tamamıyla hakim olduğu gibi, gemiler ve kervanları ile her tarafa kervanlar düzenleyerek dünya ticaretine tamamen hükmediyordu<sup>249</sup>.

Akdeniz’de ise Suriye ve Kıbtî denizcilerin ticarî faaliyetleri devam etmekteydi. Yunanistan tarafında ise hicrî V. yüzyıldan beri basit bir ticarî faaliyet görülmekteydi. Bunlar doğunun mallarını Batıda İrlanda’ya kadar taşımaktaydılar. IX. yüzyılda bunların faaliyeti zayıflamış ve pek çoğu Avrupa’ya yerleşmişti. Onların yerini er-Radânî tüccarları aldı. Yahudi tüccarları olan er-Radânîyyeler, kara ve deniz yoluyla Avrupa ve Afrika ile Asya sahillerinden Hind, Güney Doğu Asya ve Çin arasında ticaret yapıyorlardı. Bu dönemde, Abbasî Devletinin kuruluşu ve Bağdat’ın bu büyük devletin başkenti olarak inşasından sonra, Arap Yarımadasın (Ceziretü’l-Arab)’ın güneyi, Basra Körfezi (Hâlîc) ile Çin arasındaki denizcilik faaliyetleri gelişerek artmıştır. Ayrıca bu faaliyet Kızıldeniz ve Doğu Afrika sahillerine kadar ulaşmıştı. Güneyin mallarıyla yüklenen gemiler Sayraf ve Basra yolu ile Bağdat’a ulaşıyordu. Bu düzenli denizcilik faaliyetleri sayesinde Bağdat, Konstantîniyye (İstanbul)’nin yanında IX. ve X. yüzyıllarda en büyük ticaret merkezi olmuştu. Ancak bu canlı faaliyet ağı dünyanın tamamına yayılmış değildi. Bu dönemdeki başarıda maceracı ve gayretli tüccarların sezonluk rüzgarları iyi kullanmaları ve idarecilerin denizlerdeki güvenliğe önem vermeleri etkili olmuştur. Bu gelişmeler sayesinde Basra güneyin önemli bir limanı hâline gelmiştir<sup>250</sup>.

<sup>248</sup> A. Metz, “Ortazaman Türk İslam Dünyasında Ticaret”, (çev. Cemal Köprülü), *Ülkü Halkevleri Dergisi*, Ankara, Eylül 1936-Şubat 1937, VIII, Sayı 43-48, s 12-13

<sup>249</sup> Metz makalesinde bunu söylemesine rağmen Bkz. Metz, “Ortazaman Türk İslam Dünyasında Ticaret”, VIII, s. 13, Watt eserinde demiştir ki; X. yüzyılda Avrupa ve İslam alemi arasındaki ticaret belli bir seviyeye gelmiş ve hacmi iyice büyümüştü. Akdeniz’e nakledilen mallar Müslümanların değil İtalyanların eliyle olmaktadır. Onlar sayesinde Amalfi ve Venedik şehirleri hem Tunus, Mısır ve Suriye’ye bu şekilde uğrayabiliyorlardı. Çok geçmeden bunları Pisa ve Cenova şehirleri takip etti ve kuzeyden yapılan mal sevkiyatı için daha uygun konumda limanlara sahip olmalarından ötürü Amalfi’yi geride bırakabildiler. Watt bunu söylemekle Müslümanların o dönemde Akdeniz’de hâkimiyetlerini yitirdiklerini ifade etmektedir. Watt, “İslam Medeniyetinin Avrupa’ya Tesiri”, *DGBİT*, III, 502.

<sup>250</sup>Subhi LEBİB, *Siretu Mısır et-Ticariyye fi 'Asri'l-Eyyübiyyin ve'l-Memâlik (Eyyübiler ve Memlükler Devrinde Mısır'ın Ticaret Politikası)*, (çev. Altan Çetin), Ankara 2002, 4

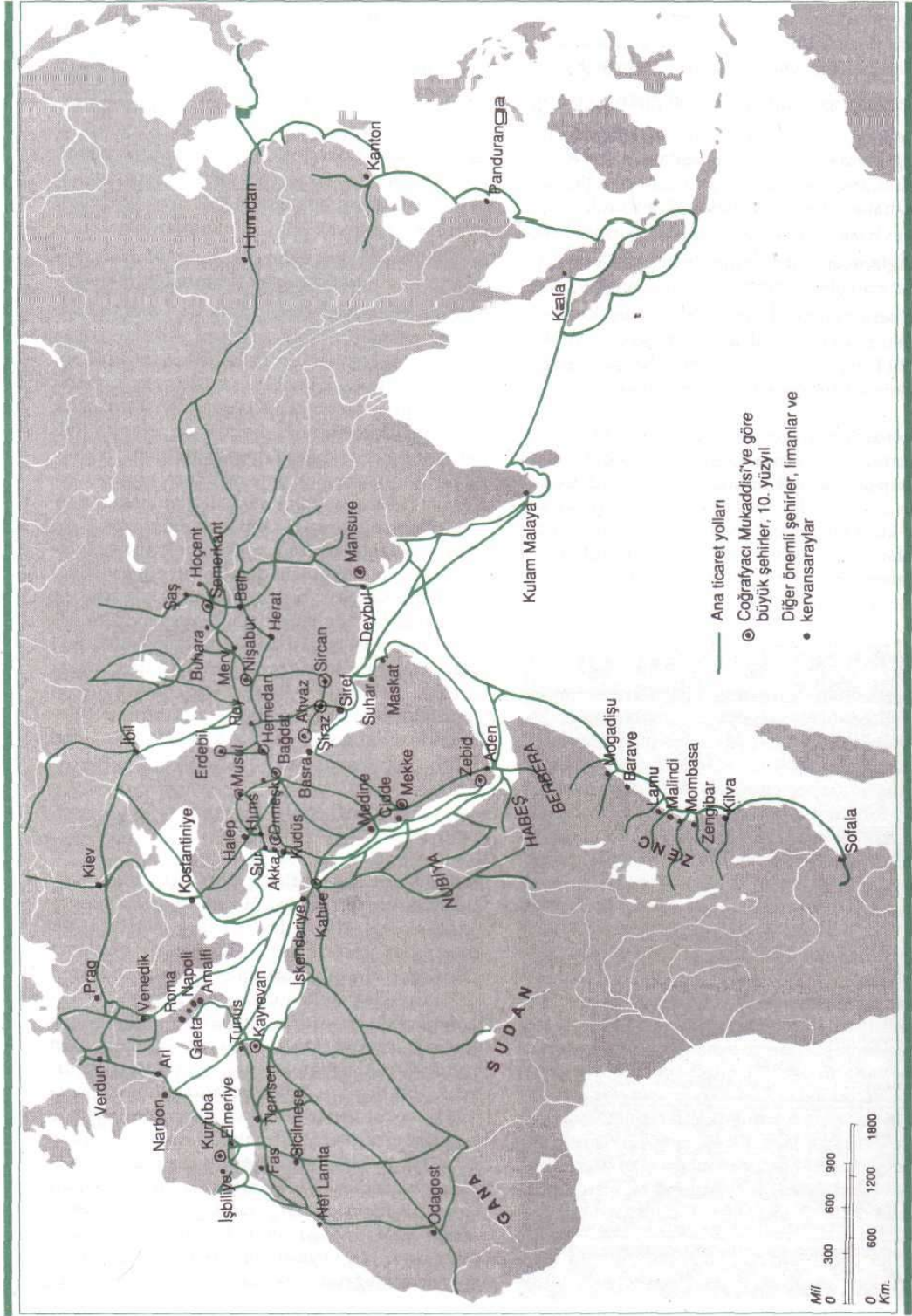
## SONUÇ

Arap toplumunda Hz. Peygamber döneminden başlayarak Abbasiler döneminin sonlarına kadar ele aldığımız süreçte, Müslümanların denizcilik alanında oldukça büyük mesafe kaydettiğini ifade edebiliriz. Ancak Hulefâ-i Raşidîn dönemini de kapsayan bu süreçte, özellikle Hz. Ömer'in deniz ve denizciliğe olumsuz bir yaklaşım sergilemesinden dolayı kısır bir süreç yaşanan denizcilik alanında, Muaviye'nin hilafeti ile başlayan Emeviler döneminde hızlı bir gelişim sergilenmiştir. Nitekim bu süreç Müslümanların denizcilik alanında en hızlı ilerlediği dönem olarak göze çarpmaktadır.

Bahsini ettiğimiz bu dönemde Müslümanlar, Suriye, Mısır ve Mağrib gibi kıyı şeritlerini ellerine geçirdikten sonra bu bölgelerde yaşamlarını idame ettiren ve denizcilik sahasında oldukça tecrübeli olan Rum ve Kıptileri kendi hizmetlerinde kullanmışlardır. Bu fetihlerin bir başka neticesi olarak da, ele geçirilen Suriye, Mısır ve Mağrib gibi kıyı şeritlerinde konuşulan lisanın Arapça olması hasebiyle, denizcilik terminolojisinde birçok Arapça kavram ortaya çıkmıştır.

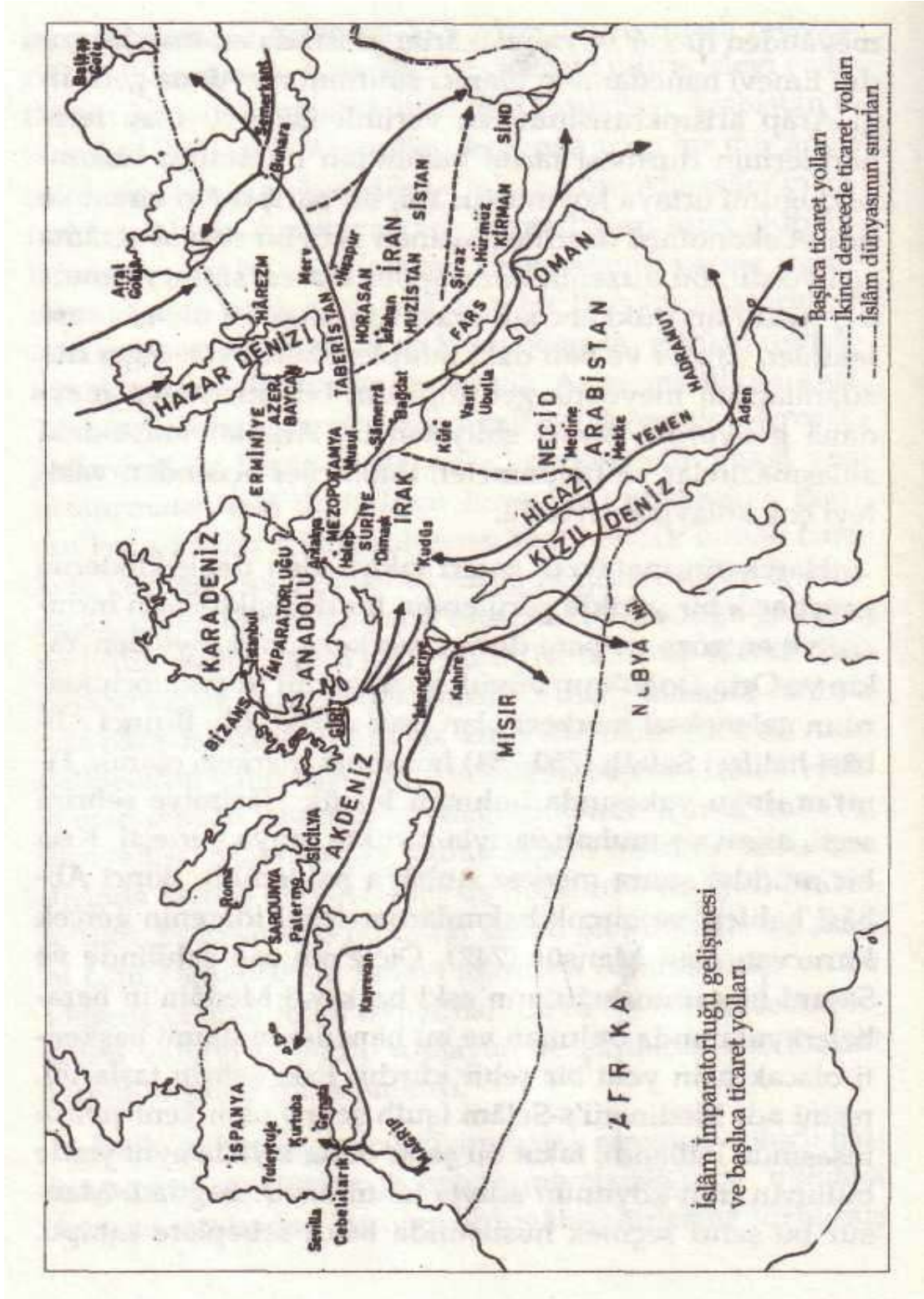
Abbasiler döneminde denizcilik faaliyetlerini ele aldığımızda ise, Abbasiler'in ilk dönemlerinde denizcilik alanında bir duraklama devri yaşadıklarını ifade edebiliriz. Bu sürecin yaklaşık olarak elli yıl kadar devam ettiğini söyleyebiliriz. Elli yıl kadar süren bu süreçten sonra Abbasiler, denizcilik alanında hızlı bir gelişim sergilemişlerdir. Nitekim Abbasiler, özellikle Akdeniz adalarının ele geçirilmesi hususunda büyük çabalar sarf etmişlerdir. Bunun dışında Mağrib bölgesinde yaşayan Müslümanların denizcilik sahasında önemli başarılar elde ettikleri dikkatimiz çekmektedir. Bu bölgede kurulan Ağlebiler döneminde, Sicilya adasına yapılan deniz seferleri ve adanın ele geçirilmesi özellikle ticari açıdan büyük önem taşımıştır. Burada dikkatimizi çeken bir diğer önemli husus ise, Ağlebiler'in aslında kendi başlarına bir devletmiş gibi gözüküyor olmalarına rağmen hutbelerini Abbasi halifeleri adına okutmalarıdır. Zira bu durum onların Abbasi devletine bağlı özerk bir statülerinin olduğunu ortaya koymaktadır.

Ağlebiler Abbasilerden aldıkları denizcilik mirasını bir adım daha öteye götürmüşlerdir. Ağlebilerin yanında yine denizcilik alanında etkili faaliyetlerini gördüğümüz Tolunoğulları devleti de Abbasilerden aldıkları denizcilik alanındaki mirası iyi kullanmışlardır diyebiliriz. Daha sonraki dönemlerde Fâtımîler devletinin bölgeye hâkim olmasıyla birlikte Abbasilerin XI. asırdan itibaren bölgedeki hâkimiyeti azalmıştır. Nitekim batı da denize kıyısı kalmayan Abbasi devletinin denizcilik alanındaki faaliyetleri bitme noktasına gelmiştir. Bu süreçte Abbasiler'in denizcilik faaliyetleri, askeri alandan ticari alana kayarak varlığını devam ettirebilmiştir. Netice itibariyle, bölgeye hakim olan Fâtımîler'in denizcilik alanında devraldıkları mirası olumlu bir şekilde kullandıklarını ifade edebiliriz.



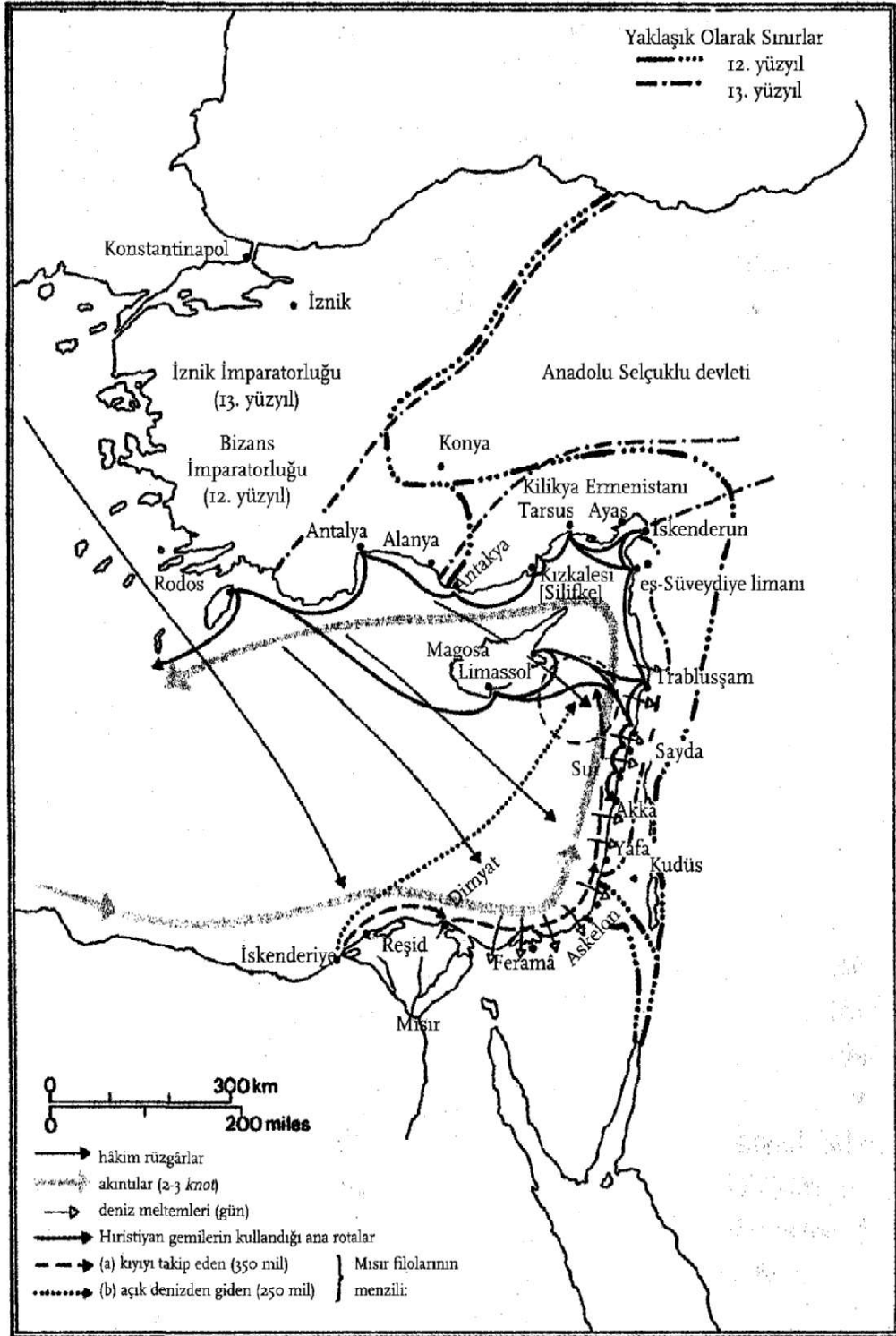
Müslüman dünyasının ticaret yolları.

İ.R. el-farukî – L.L. el-farukî, *İslam Kültür Atlası*, çev. Mustafa Okan Kibaroglu – Zerrin Kibaroglu, İnkılâb Yay., İstanbul, 1999, s.278

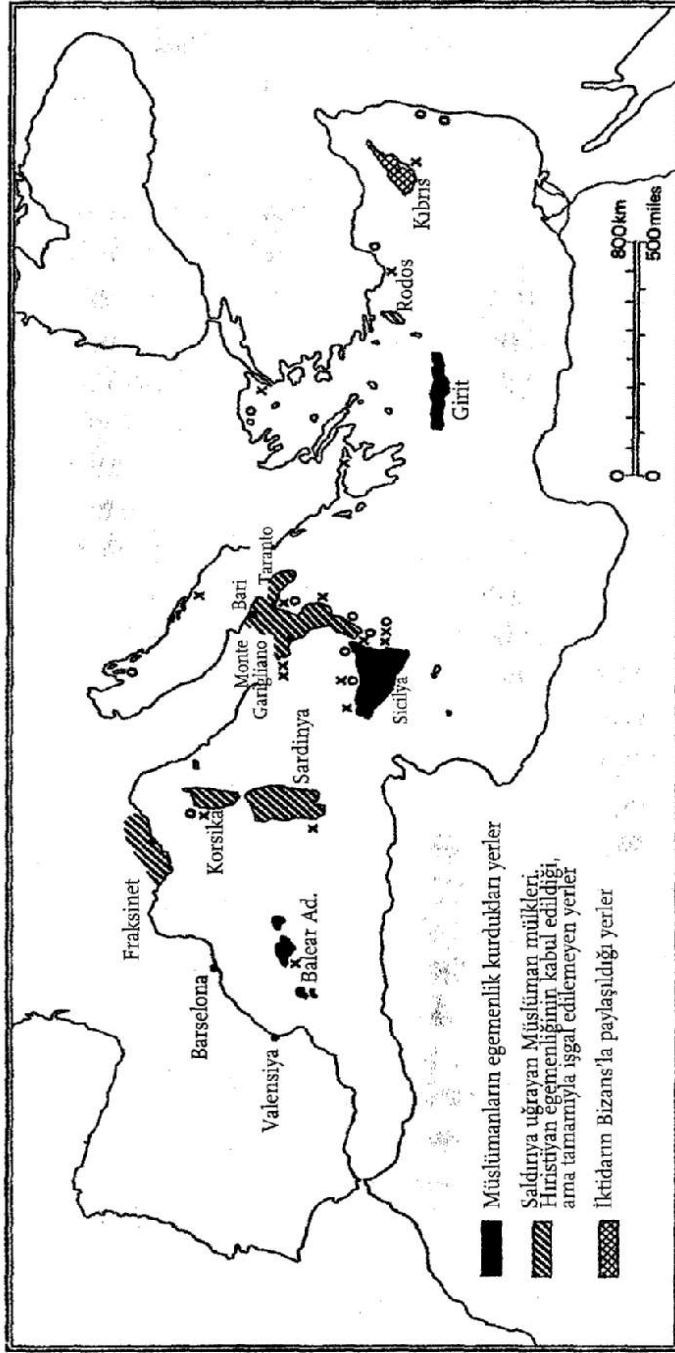


Bernard Lewis, *Tarihte Araplar*, çev. Hakkı Dursun YILDIZ, Anka Yay., İstanbul, 2003, s. 114





Jhon H. PRYOR, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, çev. Füsün Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul 2004, s.123



Müslüman mülkleri	Başlıca deniz savaşları	Hıristiyanların kazandıkları	Müslümanların kazandıkları
Balcar Adaları 902-1229	Malta 869-1091	Apulia 858 (o)	Crotone [italya] 840 (o)
Barselona 711-802	Monte Garigliano 882/3-915	Antalya 790 (o)	Kibris 963 (x)
Bari 840-871	Rodos 654-?	Beyrut 973 (o)	Dubrovnik 867 (x)
Fraksinet yak. 888-975	Sardinia yak. 900-1015	Silo Burnu [italya] 880 (x)	Limni (Lemnos) 923 (x)
Girit yak. 824-961	Sicilya 827-yak. 1070	Cefalu [sicilya] 879 (o)	Lykia 1035 (x)
Kibris 649-965	Taranto 840-880	Koninthos 879 (x)	Mayorka 813 (x)
Korsika yak. 900-1077	Valensiya yak. 711-1238	Korsika 806 (o), 807 (x)	Messina 965 (o), 1005-1006 (x)
			Taranto 867 (x)
			Sur 998 (o)
			Milazzo [sicilya] 880 (x), 888 (o)
			Napoli 842 (x), 879 (x)
			Palermo 1063 (x)
			Quarnero 841 (o)
			Sardinia 1015 (x)
			Siracusa 827 (x), 868 (x), 878 (o)
			Taranto 867 (x)

Ana rotalar boyunca Müslüman mülkleri

Jhon H. PRYOR, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, çev. Füsün Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul 2004, s.111.

## **BİBLİYOGRAFYA**

ALGÜL, Hüseyin, *Hala Sultan Ümmü Haram bint-i Milhan*, İstanbul 1985.

APAK, Adem, *Hız. Osman Dönemi Devlet Siyaseti*, İnsan Yayınları, İstanbul, 2003.

ATEŞİN, Hüseyin Mehmet, *Kıbrıs'ta İslami Kimlik Davası*, İstanbul (tarihsiz)

AYCAN, İrfan, *Saltanata Giden Yolda Muaviye b. Ebi Süfyan*, Ankara, 1990.

BAKIR, Abdülhalık, "Ortaçağ İslam Dünyası'nda Deri, Tahta ve Kağıt Sanayi", *Bellekten*, Ankara Nisan-2001, LXV, S. 242.

BEBEL, August, *Hız. Muhammed ve Arap İslam Kültürü Dönemi*, (çev. Veysel Atayman), İstanbul 2003.

BELÂZURÎ, Ahmed b. Yahya, *Fütûhu'l – Buldân*, Çev. Mustafa Fayda, Ankara 2002.

BERKİ, Ali Himmet-Osman Keskiöglü, *Hatemu'l-Enbiya Hazreti Muhammed ve Hayatı*, Ankara 1998.

BOZKURT, Nebi, "Bahriye", *DİA.*, IV, İstanbul 1991.

BOSTAN, İdris, "Gemi", *DİA.*, XIV, İstanbul 1996.

BOSTAN, İdris, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler*, Ankara 2002.

BUHÂRÎ, Muhammed b. İsmail, *Sahih-i Buhârî*, Tercüme ve şerhi: Abdullah Feyzi Kocaer, Ankara 2004.

CAHEN, Claude, *Doğuştan Osmanlı Devletinin Kuruluşuna Kadar İslamiyet*, çev. Esat Mermi Erendor, Ankara 1990.

ÇELİK, Ali, *Tarihte Kıbrıs ve Hala Sultan*, İzmir, 2005.

DARKOT, Besim, "Kıbrıs" maddesi, *İA.*, VI, Eskişehir 1997.

\_\_\_\_\_, “Rodos” maddesi, *İA*, IX, Eskişehir 1997.

DEMİRKENT, Işın, “Bizans” , *DİA*, IV, İstanbul 1992

DURİ, Abdülaziz, *İslam İktisat Tarihine Giriş*, çev. Sabri Orman, İstanbul 1991.

EBU DAVUD, *Sünen-i Ebû Dâvûd Terceme ve Şerhi*, haz. Necati Yeniçel-Hüseyin Kayapınar, İstanbul 1988.

EMECEN, Feridun, “Akka”, *DİA*, II, İstanbul 1992.

ESAD, Mahmud, *İslam Tarihi*, İstanbul 1983.

GÜRSOY, Cevat Rüştü, “Kıbrıs”, *DİA*, XXV, İstanbul.

HAMİDULLAH, Muhammed, *Hz. Peygamberi'in Savaşları*, çev. Nazire Erinç Yurter, İstanbul 2006.

\_\_\_\_\_, *İslam'da Devlet İdaresi*, çev. Kemal Kuşçu, İstanbul 1963.

HASAN, İbrahim Hasan, *Siyasi, Kültürel, Sosyal İslam Tarihi*, çev. İsmail Yiğit, V, İstanbul 1987,

HEYD, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (trc Enver Ziya Karal), Ankara 1975.

HİTTİ, Philip K., *Siyasi ve Kültürel İslam Tarihi*, çev. Salih Tuğ, I-IV, İstanbul 1989

İBN ABDİLHAKEM, Ebu'l-Kasım Abdurrahman b. Abdillah, *Fütûhu Mısır ve Ahbâruhâ* (nşr. C.C.Torrey), Leiden 1922.

İBN BATTUTA, Muhammed b. Abdullah et-Tancî, *Büyük Dünya Seyahatnamesi – Tuhfetü'n-Nûzzâr fî Garâibi'l-Emsar ve'l-Acâibi'l-Esfar*, (sad. Ali Murat Güven), Ankara (tarihsiz).

İBN-İ HALDUN, Ebu Zeyd Veliyyüdü'n, *Mukaddime*, çev. Halil Kendir, Ankara 2004.

İBNÜ'L-ESİR, İzzüddin Ebu'l-Hasan Ali b. Muhammed el-Cezerî, *El-Kamil Fi't-Tarih Tercümesi, (İslam Tarihi)*, İstanbul 1986.

İBNÜ'L-İZÂRÎ, Muhammed el-Merâkeşî, *-Kitâbu'l-Beyâni'l-Muğrib fî Ahbâri Endelüs ve'l-Mağrib* (thk. G.S. Colin-I.Lewi Provençal), Leiden 1948.

İBN KESİR, Ebu'l-Fidâ; *el-Bidâye ve'n-Nihâye* (thk. Ahmed Ebû Mulhim ve dğr.), Beyrut 1409/1989.

İBN TAĞRİBERDÎ, Ebu'l-Mehasin Cemâlüddin Yusuf, *en-Nücûmu'z-Zâhire fî Mülûki Mısır ve'l-Kâhire*, Kahire 1383/1963.

İMÂDÜDDİN, S. Muhammed, *Endülüs Siyasi Tarihi* (ter. Yusuf Yazar), Ankara 1990.

İsmail Raci el-farukî – Luis Lamia el-farukî, *İslam Kültür Atlası*, çev. Mustafa Okan Kibaroğlu – Zerrin Kibaroğlu, İstanbul 1999.

KAZICI, Ziya, *İslam Medeniyeti ve Müesseseleri Tarihi*, İstanbul 2003.

Kütüb-i Sitte, I-XVIII, İstanbul 1993.

KRAMERS, J.H., *İslam Medeniyeti Tarihinde Coğrafya ve Ticaret*, çev. Ömer Rıza, İstanbul 1934.

LEBİB, Subhi, *Siretu Mısır et-Ticariyye fî 'Asri'l-Eyyûbiyyin ve'l-Memâlik (Eyyübiler ve Memlükler Devrinde Mısır'ın Ticaret Politikası)*, çev. Altan ÇETİN, Ankara 2002.

LEWIS, Bernard, *Tarihte Araplar*, İstanbul 2003.

MAKDİSÎ, Şemsüddin Ebû Abdullah Muhammed b. Ahmed Ebî Bekr, *Kitâbu Ahseni't-Tekâsim fî Ma'rifeti'l-Ekâlim*, Leiden 1902.

MAKRİZÎ, Takiyyüddîn Ahmed, *el-Mevâiz ve'l-İtibar fî Zikri'l-Hitâti ve'l-Âsâr*, I-II, Bulak 1270.

MÂLİKÎ, Ebû Abdillâh Muhammed, *Riyâdu'n-Nüfûs fî Tabakati Ulemâi'l-Kayrevân ve İfrikıyye ve Zühhâdihim ve Nüssâkihim ve Seyru min Ahbârihim ve Fedâilihim ve Evsâfihim* (thk. Beşîr el-Bekkûş), Beyrut 1983.

MANTRAN, Robert, *İslam'ın Yayılış Tarihi (VII – XI. Yüzyullar)*, çev. İsmet Kayaoğlu, Ankara 1981.

MARCO POLO, *Geziler Kitabı*, (çev. Ömer Güngören), İstanbul 1985.

MESUDÎ, Ebu'l-Hasan Ali b. Hüseyin b. Ali, *Murûc ez-Zeheb*, (çev. Ahsen Batur), İstanbul 2004.

METZ, Adam, *Ortazaman Türk İslam Dünyasında Ticaret*, çev. Cemal Köprülü, Ülkü Halkevleri Dergisi, VIII, Sayı. 43-48, Ankara Eylül 1936-Şubat 1937.

MEZ, Adam, *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti*, (çev. Salih Şaban), İstanbul 2000.

OSTROGORSKY, Georg, *Bizans Devleti Tarihi*, çev. Fikret Işıltan, Ankara 1981.

ÖZAYDIN, Abdülkerim, “Ağlebîler”, *DİA*, İstanbul 1988.

ÖZKUYUMCU, Nadir, *Fethinden Emeviler'in Sonuna Kadar Mısır ve Kuzey Afrika*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1993, (Basılmamış Doktora Tezi).

\_\_\_\_\_, “Tolunoğulları”, *Türkler*, Ankara 2002.

\_\_\_\_\_, “İbrâhim II”, *DİA*, XX, İstanbul 2000.

PİRENNE, Henri, *Hz. Muhammed ve Charlemagne*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Ankara 1984.

PRYOR, Jhon H., *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, çev. Füsün Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul 2004

RUNCİMAN, Andre, “Deniz Kuvvetlerinin Ortaçağ Tarihindeki Rolü”, *III. Türk Tarih Kongresi (15-20 Kasım 1943)*, Ankara 1948.

RUNCİMAN, Steven, *Haçlı Seferleri Tarihi*, çev. Fikret Işıltan, Ankara 1992.

SALİM, Abdülaziz, *Bahriyetü'l-İslâmiyye fî Mısır ve 'ş-Şâm*, Beyrut 1981.

SALİM, Abdülaziz -Muhtar İbadî, *Tarihu'l Bahriyeti'l-İslâmiyye fî Havdi'l-Bahri'l-Mutavassıt, Tarihu'l Bahriyeti'l-İslâmiyye fî'l Mağrib ve'l-Endülüs*, Beyrut 1969.

SALİM Abdülaziz, *el-Bahriyyetü'l Mısriyye Fi'l Asri'l Fâtimî (Tarihu'l-Bahriyyetü'l-Mısriyye)*, Mısır 1973.

SUBHÎ Salih, *İslam Kurumları*, çev. İbrahim Sarmış, Ankara 1999.

TABERÎ, Ebu Cafer Muhammed b. Cerîr, *Tarihu'l-Ümem ve'l-Mülûk* (thk. Muhammed Ebu'l-Fadl İbrahim), I-XI, Beyrut 1967.

TUKİN, Cemal, “Osmanlı İmparatorluğunda Girit İsyanları, 1281'e Kadar”, *Belleten*, XI, Ankara 1964.

\_\_\_\_\_, “Girit”, *DİA*, XIV, İstanbul 1997.

WATT, Montgomery, “İslam Medeniyetinin Avrupa'ya Tesiri”, *Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi* (ter. Hulisi Yavuz), İstanbul (tarihsiz) .

YAKUT EL-HAMEVÎ, Şihâbuddîn Ebû Abdillâh, *Mu'cemu'l-Büldân* (thk. Ferdinand Wüstenfeld), Leipzig 1866.

*Yeni Rehber Ansiklopedisi*, İstanbul (Basım yılı yok).