

ناوگان دریایی فاطمیان در مدیترانه

حمیدرضا وردی^۱

تاریخ دریافت: ۹۶/۰۹/۱۹

تاریخ پذیرش: ۹۷/۰۷/۲۲

چکیده

فاطمیان با تلاشهای داعیان اسماعیلی در شمال افریقا در سال ۳۹۷(هـ.ق) به قدرت رسیدند و در کمتر از نیم قرن، سرزمین مصر را در سال ۳۵۸(هـ.ق) به آن ملحق کردند. با فتح مصر و دسترسی به ثروت سرشار آن، اهداف توسعه طلبانه آنها نیز شکل تازه ای به خود گرفت. یکی از نیازهای ضروری آنها برای توسعه قدرت سیاسی، نظامی و شکوفایی اقتصادی، تاسیس ناوگان دریایی درحوزه نظامی و اقتصادی در دریای مدیترانه بوده است. مساله اصلی پژوهش این است که چرا و چگونه فاطمیان اقدام به تاسیس ناوگان دریایی در مدیترانه نمودند و تا چه اندازه در این امر توفیق حاصل نمودند. هدف از نگارش این مقاله بیان جنبه های گوناگون تشکیلات دریانوردی فاطمیان و توسعه فعالیت آنها در زمینه دریا نوردی به منظور گسترش نفوذ فرهنگی، سیاسی و نظامی درحوزه مدیترانه و مناطق پیرامونی آن بوده است. با این فرضیه که فاطمیان از همه توان خویش برای توسعه همه جانبه قدرت و نفوذ درحوزه مدیترانه به منظور اثبات آنچه حقانیت خلافت خود می دانستند، سود برده اند. نتیجه حاصل این است که فاطمیان برای تثبیت این خلافت و توسعه قدرت حکومت خود ناوگان دریایی مجهز به انواع کشتیها و تجهیزات دایر و کارگاههای کشتی سازی متعددی تاسیس نمودند که از قرن سوم تا ششم در دریای مدیترانه و سایر آبهای پیرامونی در خدمت اهداف فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و نظامی آنها بوده است.

کلیدواژه‌ها: اسطول، دیوان جیش، تجهیزات دریایی، دار الصناعه، عناصر سپاه.

بیان مساله

در قرن سوم و چهارم هجری قمری، با پیدایش دولتهای مستقل و نیمه مستقل، تنازعاتی میان این دول ایجاد گردید که مهمترین آنها تنازع میان عباسیان، فاطمیان و امویان اندلس بویژه در حوزة شام، مصر و مدیترانه بوده است. این درگیری هافقط بر سر قدرت نظامی و تجارت نبود بلکه هر یک از آنها خود را وارث خلافت اسلامی می دانست و برای اثبات این ادعا سعی می کرد گوی سبقت را در حوزة های گوناگون قدرت بویژه سیاسی نظامی و اقتصادی از دیگران بریابد. نقش ناوگان دریایی چه به لحاظ نظامی و چه در حوزة تجارت دریایی و درآمد ناشی از آن به عنوان عاملی که در همه حوزة های دیگر تاثیرگذار است، نقشی کلیدی برای هر دولت تشنه قدرت در جهت تثبیت پایه های حکومتش، داشته است.

تاسیس ناوگان دریایی توسط فاطمیان و تشکیلات عریض و طولیل آن و اینکه هدف اصلی آنها از تاسیس این ناوگان چه بوده و چرا بیشتر متوجه مدیترانه بوده اند، سوال اصلی این پژوهش است. از طرفی پاسخ به سوالهای دیگری از جمله، تشکیلات دریایی و دیوانهای مربوطه چگونه عمل می کردند؟ کارگاههای کشتی سازی را برای چه ایجاد نمودند و توسعه دادند؟ تشریفات و مراسم جنگی آنها چه بود و چگونه اجرا می شد؟ عناصر سپاه را از چه افرادی انتخاب می کردند و دلیل این انتخاب چه بود؟ در دریانوردی از چه نوع کشتیها و ادوات جنگی استفاده می نمودند؟ و تاثیر تجارت دریایی آنها بر بهبود وضع اقتصادی دولت فاطمی، از جمله مسایلی است که معلوم می دارد آنها از تمام ابزار قدرت برای توسعه و نفوذ سیاسی، اقتصادی و فرهنگی دولت خویش به عنوان یک دولت مستقل در رویارویی با سایر قدرتهای منطقه، سود برده اند.

پیشینه تحقیق

در دهه های اخیر پژوهشهایی در زمینه دریانوردی مسلمانان و مسایل مربوط به آن در حوزة های نظامی، دریایی، جغرافیای دریاها، اقتصاد و تجارت، به انجام رسیده است، از آن جمله، مقاله، دریانوردی مسلمانان در سده های نخستین اسلامی، نوشته حسین قره چانلو که به دریانوردی مسلمانان در مناطق مختلف دنیا مثل، چین و شمال آفریقا پرداخته و به دریانوردی ایرانیها و اعراب نیز اشاره نموده است. محمود طاهری در رساله دکترای خود که در سال ۱۳۸۰ نوشته شد، به سفرهای دریایی مسلمانان در اقیانوس هند پرداخته و مرکزیت بحث خود را به شبه جزیره عرب و تعاملات دریایی آنها بویژه با هند اختصاص داده است. در همین زمینه کتابهای، آیین های دریانوردی کهن در اقیانوس

هند و خلیج فارس و دریانوردی پارس تادریای چین از امید اقتداری که در سال ۱۳۶۴ (ه ش) چاپ شده در خور اهمیت می باشد. در فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ اسلام ۱۳۹۲ (ه ش) عبدالله فرهی مقاله ای با عنوان، ورود مسلمانان به آمریکا؛ بازخوانی یک دیدگاه، رابه رشته تحریر درآورده سعی نموده مساله کشف آمریکا را به دریانوردی مسلمانان در اقیانوس اطلس ارتباط دهد. اصغر قائدان در ماهنامه، تاریخ اسلام شماره ۶ سال ۱۳۸۸ (ه ش) مقاله ای با عنوان، تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان تا پایان خلافت عباسی، نگاشته و در این مقاله به سیر تکاملی دریانوردی مسلمانان پرداخته است.

نویسندگان عرب زبان نیز به این موضوع توجه خاص داشته اند. حسن صالح شهاب در کتابهایی با عنوان، الدلیل البحری عند العرب ۱۹۸۳ م، الملاحه الفلکیه عند العرب ۲۰۰۱ م و فن الملاحه عند العرب ۱۹۸۲ م، ضمن پرداختن به دریانوردی مسلمانان، به جای انتساب دریانوردی به مسلمانان آنرا به اعراب نسبت داده است. احمد مختار العبادی در کتاب، تاریخ البحریه الاسلامیه فی مصر و شام، به صورت اختصاصی به دریانوردی مسلمانان در حوزه مصر و شام پرداخته است و علی محمد فهمی نیز در پژوهشی در زمینه، البحریه الاسلامیه فی شرق البحر المتوسط، به فعالیت‌های دریایی مسلمانان در اقیانوس اطلس اشاره کرده است.

اگناتی یولیانوویچ کراچ کووسکی نویسنده روس در کتاب، نوشته های جغرافیایی در جهان اسلامی که در سال ۱۳۷۹ (ه ش) به فارسی ترجمه شده است، ضمن معرفی جغرافیدانان مسلمان، اشاره هایی به دریانوردی مسلمانان در آثار ایشان دارد. کتابهای نویسندگان مسلمان در سده های میانه اسلامی و پس از آن نیز از منابع عمده و معتبر در زمینه دریانوردی مسلمانان می باشد که عمده مطالب این مقاله نیز برگرفته از همین منابع می باشد.

دریانوردی مسلمانان قبل از فاطمیان

مسلمانان در ابتدا از دریا بیم داشتند ولی با مشاهده کشتیهای رومی در دریا معنی جنگهای دریایی را دریافتند و اقدام به دریانوردی نمودند. نخستین کسی از سرداران مسلمان که اقدام به این کار کرد علاء بن حضرمی والی بحرین در زمان خلیفه دوم بود که برای تسخیر سواحل خلیج فارس اقدام نمود ولی کاری از پیش نبرد، سپس معاویه والی شام از خلیفه خواست که در دریا با رومیان نبرد کند و بر این امر پافشاری نمود. خلیفه از عمرو عاص والی مصر خواست که دریا را برای او توصیف کند. عمرو در پاسخ نوشت: "یقین انسان در روی دریا کم و شکش زیاد است، کسانی که دریانوردی می کنند مانند کرمهایی هستند که روی شاخه چوبی آویزانند، اگر کج شوند غرق می شوند".^۱

به این ترتیب عمر در زمان خود مسلمانان را از رفتن به دریا منع می کرد. در زمان خلیفه سوم معاویه این اجازه را یافت و در سال ۲۸ (هق) به قبرس حمله و آنجا را فتح کرد و مردم آنجا را مجبور کرد سالی ۷۲۰۰ دینار جزیه بدهند. این نخستین پیروزی مسلمانان در دریا بود. مرکز کشتی رانی مسلمانان دریای مدیترانه بود و اهالی شام، مصر، افریقای شمالی و اندلس در شمار دریانوردان مسلمان به حساب می آمدند. نخستین مرکز کشتی سازی مسلمانان در زمان عبد الملک مروان در افریقه ساخته شد و حسان بن نعمان والی آنجا به دستور خلیفه، کشتیهایی ساخت و با مهمات و تجهیزات و افراد جنگی به سیسیل فرستاد ولی کاری از پیش نبرد تا اینکه اسد بن فرات در زمان زیاده الله اغلبی، سیسیل را به تصرف مسلمانان در آورد و موجب تشویق بیشتر به دریانوردی و تاسیس کارگاههای کشتی سازی در افریقه شد. بررسی وضعیت دریانوردی مسلمانان در مدیترانه نشان می دهد آنها برای حفظ امنیت مرزهای خود که شرط لازم برای بقای حکومت و مقابله با دشمنان خارجی و همچنین داشتن تجارتی پویا و سودمند بوده است به ناوگانی مجهز و کارآمد نیاز داشته اند. اولین کسی که در مصر ناوگان دایر کرد عنبسه بن اسحاق بود. علت تأسیس ناوگان این بود که بیزانسیان به شهر دمیاط حمله و آنجا را به سال ۲۳۸ (هق) تصرف نموده و بسیاری از مردم را کشتند. این امر عنبسه را واداشت کشتی هایی به نام شوانی برای ناوگان دریایی بسازد و برای نبردهای دریایی سپاهسانی استخدام کند که مراتب آنها مثل پیاده نظام پرداخت می شد.^۲

با روی کار آمدن فاطمیان به عنوان یک حکومت مستقل از خلافت عباسی، نیاز به یک ارتش قوی و تجارتی سودمند، بیش از پیش احساس شد و فاطمیان در خشکی و دریا به تجهیز ارتش خود پرداختند. آنها بزرگترین ناوگان دریای عصر خود را ایجاد نمودند و برای حدود ۲۷۰ سال سیادت نظامی و اقتصادی خود را بر این منطقه از دنیای اسلام حفظ کردند.^۳

دریانوردی و ناوگان فاطمیان

با نفوذ اسلام در مصر و همسایگی بیزانسیان ضرورت دریانوردی و کشتی سازی بیشتر احساس شد به این ترتیب کشتی های جنگی ساخته شد که از راه اسکندریه، دمیاط، تیس و فرما به رومیان حمله می کردند. اهمیت تجارت دریایی نیز موجب شد کشتی های خاصی ساخته شود که اقدام به جابجایی کالا در مدیترانه و نیل می کرد. سمت قابل کشتی رانی نیل که همیشه این قابلیت را حفظ کرد، ناحیه جنوبی آن به شمار می آمد که با اسوان مرکز تجاری سودان به تجارت می پرداخت. تجار

نوبه و سودان با کشتی روی نیل پیش می‌آمدند و در قسمتی که سنگلاخ بود بار خود را پیاده کرده بر شتران می‌نهادند و پس از طی دوازده منزل از اسوان دوباره به نیل می‌رسیدند.^۴

با آمدن فاطمیان به مصر نیاز بود که بر توان دریایی خود بیفزایند زیرا سواحل شام و مصر، بخشی از سواحل بیزانس و همچنین سواحل دریای سرخ و افریقه را نیز تحت نفوذ خود درآورده بودند. فاطمیان در سواحل اسکندریه، دمياط، عسقلان، عکا و صور ناوگانهایی مستقر کردند. شمار ناویان به پنج هزار نفر می‌رسید. ده فرمانده نیروی دریایی همه امور را در دست داشتند. اهمیت ناوگان برای خلفای فاطمی از آنجا بر ما معلوم می‌گردد که آنها یکی از امرای مهم دولت خود را همواره همراه ناوگان می‌فرستادند تا با آنها به جنگ برود و از طرفی شخص خلیفه با وزیران در مراسم بدرقه حضور می‌یافتند و اعظم حقوق ناوی ها را تادیه می‌کرد.^۵ فاطمیان به تدریج، جزایر سیسیل، ساردنی، کرت، مالت و غیره را بوسیله نیروی دریایی فتح کردند. بعلاوه شهرهای ساحلی اروپا نیز به تصرف آنها در آمد و ناوگان آنها در تمام مدیترانه آمد و شد داشت و کار را بر دریانوردی پادشاهان فرنگ دشوار می‌ساخت. خاندان بنی حسن که از طرف فاطمیان در سیسیل حکومت داشتند، مرتب به شهرهای ساحلی اروپا حمله می‌کردند، ناوگان دول اروپایی را تعقیب نموده به طرف شمال شرقی مدیترانه می‌راندند و سیادت دولت اسلامی را در دریا مانند صحرا مستقر می‌ساختند.^۶

ناصر خسرو در مورد ناوگان مصر و دریانوردی آن می‌گوید: «یکی از شهرهای مهم فاطمی که بندرگاه ناوگان فاطمی نیز به حساب می‌آمد اسکندریه بود. آنجا مناره‌ای است که بر آن مناره حراقه ای ساخته بودند که هر کشتی رومیان که از استنبول بیامدی چون به مقابله آن رسیدی آتشی از آن آینه در کشتی افتادی و بسوختی و رومیان بسیار جد و جهد کردند و کس فرستادند که آن آینه را بشکنند». فاطمیان ناوگانی نیز در عیذاب داشتند که به «کارم» معروف بود و آنرا از ترس ناوگانی که در دریای سرخ بود و به کشتی‌ها حمله ور می‌شد، ایجاد کردند.

در خلیج قاهره نیز کشتی‌های فراوانی وجود داشت. ناصر خسرو در این باره می‌نویسد: «و بیست و یک کشتی بود از آن سلطان که آبیگری نزدیک قصر سلطان ساخته بودند چندانکه دو سه میدان و آن کشتی‌ها هر یک را مقدار پنجاه گز طول و بیست گز عرض بود و همه را به تکلف با زر و سیم جواهر و دیباها آراسته که اگر صفت آن کنند اوراق بسیار نوشته شود و بیشتر اوقات آن کشتی‌ها را در آن آبیگر چنانکه استر را در استرخانه، بسته بودند.»^۷

در زمان المعز لدین الله چهارمین خلیفه فاطمی، شماره کشتیها به ششصد رسید. به نظر می‌رسد،

زمانیکه توجه خلیفه از دریا متوجه خشکی و تصرف مصر و شام شد، نفوذ فاطمیان در این سواحل کم رنگ شده است.^۸

دیوان سپاه (جیش)

منظور از دیوان در تمدن اسلامی نهادهایی بودند که پس از آغاز فتوحات و توسعه سرزمینهای اسلامی برای رسیدگی به اموری خاص از جمله امور مالی، نظامی، اجتماعی، اداری پدید آمدند. دیوان سپاه از اولین دیوانهایی بود که مسلمانان به تقلید از ایرانیان دایر نمودند. سپاه فاطمی نیز مانند دیگر تشکیلات فاطمیان دارای دیوانی خاص به نام دیوان جیش بود. قلکشندی این دیوان را در شمار دیوانهای ارباب قلم و دینی ذکر کرده است و بیان می کند که کارمندان این دیوان از ارباب قلم بوده اند.^۹ امور مربوط به سپاه در چهار دیوان رسیدگی می شد و اسامی کارمندان، سپاهیان و نیروهای داوطلب را که بالغ بر چهل هزار سواره و هشتاد هزار پیاده می شدند را ثبت و همچنین میزان مقرری آنها را مورد رسیدگی قرار می داد. سرپرستی دیوان جیش به فردی مسلمان و صاحب مقام داده می شد. مسایل و اخبار مربوط به سپاه توسط امیرانی که در حضور فرمانده بودند به اطلاعش می رسید.^{۱۰}

دیوان اسطول

در اواخر دوره فاطمی نیروی دریایی مورد توجه ویژه قرار گرفت به همین دلیل اقدام به تاسیس دیوانی به نام اسطول برای رسیدگی به امور نیروی دریایی نمودند و بودجه هنگفتی برای آن اختصاص دادند. این دیوان وظیفه تشریفات اعزام ناوگان را نیز بر عهده داشت. هنگام عزیمت ناوگان به جنگ، خلیفه در جایگاه مخصوصی کنار نیل و در محل مخصوصی به نام " مقس " که بیرون قاهره بود جلوس می کرد. فرماندهان نیروی دریایی با ناوگان جنگی و پرچم های گوناگون تزئین شده، تجهیزات جنگی و مسلح از برابر خلیفه رژه می رفتند و سپس شروع به مانور جنگی می کردند. منجنیق ها و سایر آلات جنگی به کار می افتاد و صحنه جنگ بازسازی می شد، آنگاه مقدم و رییس ناوگان به حضور خلیفه می آمد و اجازه حرکت می خواست. خلیفه صددینار به مقدم و بیست دینار به رییس جایزه می داد و آنها را مرخص می کرد.^{۱۱}

مراسم استقبال از ناوگانی که باز می گشت نیز شبیه مراسم بدرقه بود. خلیفه و بزرگان حضور می یافتند و پیروزی ناوگان خود را جشن می گرفتند. اسیران و سلاح از آن خلیفه بود و باقی غنایم مثل اموال و لباس میان مجاهدان توزیع می شد. زنان اسیر شده به حرمسرای خلیفه انتقال می یافتند، کودکان در شمار صبیان خاص در می آمدند و تعلیم خط و تیراندازی می دیدند.

دیوان رواتب

دیوان رواتب را بخشی از دیوان جیش دانسته‌اند که در آن احکام لشکریان و سایر کارمندان دولت صادر می‌شد. کاتبی ماهر به همراه ده نفر دیگر امور مربوط به این دیوان را رسیدگی می‌کرد.^{۱۲} در دیوان رواتب چند لوحه وجود داشت که به ترتیب حقوق وزیر، اطرافیان خلیفه، قاضی القضاة و همراهانش، متولیان دیوانها، کارگزاران قاهره و فسطاط، نوکران و خدمتکاران قصر و رکابداران خلیفه، در آن ثبت شده بود. مجموع این مقرریها در برخی سالها به یکصد تا دویست هزار دینار می‌رسید. هر سال خلیفه پس از ملاحظه لوح حقوق بگیران، آنچه را می‌خواست کم یا اضافه می‌کرد.^{۱۳}

دیوان اقطاع و تیول

دیوان اقطاع به زمینهایی که در ازای حقوق، در اختیار امیران سپاه قرار می‌گرفت، رسیدگی می‌نمود.^{۱۴} فاطمیان علاوه بر مقرری، اموالی به عنوان تیول در اختیار فرماندهان دریایی خود قرار می‌دادند که به آن «ابواب الغزاة» می‌گفتند.^{۱۵} موضوع تیول واقطاع در ممالک اسلامی از زمانی رسم شد که مسلمانان اقدام به فتح سرزمینهای جدید نمودند. بخشی از زمینهای آباد و درآمدزا از طرف خلیفه به عنوان مزد و پاداش به سرداران فاتح داده می‌شد، آنها نیز آنرا میان افسران جزء تقسیم می‌کردند. این املاک همیشه تحت نظر خلیفه قرار داشت و چنانچه خیانتی از این امیران و افسران سر می‌زد، تیول آنها پس گرفته می‌شد. مقریزی مورخ قرن نهم هجری قمری می‌نویسد: "املاک و اراضی حکومتی شامل هفت نوع می‌شده است، از جمله آنچه تیول امیران بوده وهمینطور آنچه وقف بر مساجد، خدام آن و مدارس می‌شد."^{۱۶}

دیوان اسفل الارض

دیوانی بود که به امور دریایی و دریانوردان می‌پرداخت. در این دیوان چند کاتب حضور داشتند که حسابهای به تاخیر افتاده مربوط به ناوگان و ناویان را باخط خود می‌نوشتند و به حضور رییس دیوان کبیر می‌بردند و او دستور رسیدگی می‌داد.^{۱۷}

دیوان جهاد

دیوانی بود که اختصاص به ناوگان دریایی و هزینه‌های آن داشت. فاطمیان از این ناوگان برای جهاد درمقابل صلیبیان و سایر دشمنان خود، استفاده می‌کردند. دیوان جهاد وظیفه تجهیز ناوگان فاطمی و پرداخت مقرری خدمتکاران ناوگان را برعهده داشته است.^{۱۸}

کشتیهای جنگی و فرماندهان آن

در مورد کشتیهای جنگی فاطمی و توصیف آنها تنها دو نفر یعنی ابن هانی و معاصرش الایادی به ذکر آن اقدام نموده‌اند ولی در مورد آنها به صورت عمومی توصیفی صورت نگرفته است. اولین ناوگان جنگی فاطمیان تحت فرمان عربی به نام ابن ابی خنزیر به جنگ شورشگران سیسیلی فرستاده شد. در این جنگ کشتیهای فاطمی در بندر غرق شد. پس از مدتی این کار نه تنها برای سرکوب متمرمدین جزیره سیسیل بلکه برای دست اندازی به جنوب ایتالیا از سر گرفته شد. در دوره المنصور ناوگان فاطمی به دست یکی از فرماندهان عرب به نام حسن بن علی کلبی، تقویت شد تا در مقابل رومیان ایستادگی نماید. از همین دوره بود که ناوگان فاطمی قدرت یافت و تا اواسط دوره المعز فاطمی نیز همان قدرت پابرجا بود.^{۱۹}

تعداد سپاهیان ناوگانها نیز در آخر حکومت فاطمی بالغ بر پنج هزار نفر بوده است که به نام «المجاهدین فی سبیل الله» خوانده می‌شدند.^{۲۰}

در دوره المعز رئیس دریانوردان «صاحب البحر» یا «متولی البحر» نامیده می‌شد که خود تمام کشتیها و افراد آنرا زیر نظر داشت.^{۲۱} قلکشندی می‌گوید: "نیروی دریایی مصر ده فرمانده داشت و سالار آن قاید القواد نام داشت که در ایام ممالیک به او ناظر سپاه می‌گفتند.^{۲۲}" قلکشندی در جای دیگری می‌نویسد: "هر کشتی فرماندهی جسور از امیران برجسته داشت و تعداد کشتیها حدود هفتاد و پنج شینی، ده مسطحه و ده حماله بود و پیوسته تعمیر می‌شدند.^{۲۳}" کشتی رئیس ناوگان فاطمی فانوسی داشت که باعث می‌شد دیگر کشتیها راه را گم نکنند.^{۲۴} در هر بندر نیز برای کشتیها چراغی بود که آنرا، شب می‌گفتند. کشتی بزرگ جنگی معروف به شوانی که دارای برجها و قلاع برای دفاع و هجوم بود.^{۲۵}

انواع کشتی

- ۱- **شوانی:** کشتی بزرگ جنگی معروف به شوانی که دارای برجها و قلاع برای دفاع و هجوم بود.
- ۲- **الحراریق:** از کشتیهای بزرگ به شمار می‌رفت، منجیقهای نفتی در آن می‌گذازدند و کشتیهای دشمن را بوسیله آن آتش می‌زدند. این کشتیها از شوانی کوچکتر بود.
- ۳- **بطس یا بطسه:** کشتیهای بزرگ جنگی که چند طبقه داشتند و هریک از آنها پانصدنفر را حمل می‌کرد.
- ۴- **الاغربه:** کشتیهای تندرو بودند که به سبب شباهت پیشانی کشتی به سر کلاغ به این نام خوانده

می‌شدند.

۵- **شلندیات:** کشتیهای بزرگ بدون طبقه، شلندی نامیده می‌شدند.

۶- **حملات:** کشتی های بزرگی بودند که وظیفه حمل ذخایر و مایحتاج مجاهدان را برعهده داشتند.^{۲۶}

۷- **مسطحات:** کشتی‌های باربری جنگی بزرگی که پشت سر کشتی‌های کوچک حرکت می‌کرد.

۸- **طرائد(طراده):** کشتی‌های کوچک تندرو.^{۲۷}

۹- **دمامیس:** برای حمل غله و سایر خدمات مثل حمل و نقل سپاهیان کشتی هایی به نام دیماس بکار می‌رفت. این کشتی‌ها بیشتر در رودخانه‌ها رفت و آمد می‌کرد.^{۲۸}

۱۰- **عشاریات:** کشتی های کوچکی بود که فقط در نیل آمد و شد می‌کرد.

تجهیز و نگهداری ناوگان دریایی

فاطمیان برای تسلط نظامی بر مدیترانه بویژه جنوب و شرق آن به ناوگانی مجهز نیاز داشتند و پیوسته آنرا بروز می‌کردند. دردوره آنها ناوگان دریایی شان بسیار توسعه و تکامل یافت و تجهیزات متعددی برای آن ساخته شد تادر مقابل رومیان و حملات آنها به سواحل، مقابله نمایند.

تجهیزات کشتی های جنگی عبارت بود از، عراده (منجنیق)، زره، سپر بزرگ، سپر کوچک، کلاه خود، نیزه قلاب و باسلیق که متشکل از زنجیری بود که سر آن گلوله تیز آهنی می‌گذازدند، تابوت که عبارت بود از صندوقهایی که بالای دکل کشتی می‌گذاشتند و پیش از آنکه با دشمن روبرو شوند مردانی برای سنگ باران دشمن، درون آن می‌رفتند. در درون صندوق مقداری سنگهای کوچک و فلاخن قرار داشت که با آن دشمن را سنگ باران می‌کردند و خودشان از تعرض محفوظ می‌ماندند.گاهی ظرفهایی از نفت مشتعل را از آنجا به بیرون پرتاب می‌کردند تا غبار آن مانع دید دشمن گردد ودر پاره ای اوقات گردنوره رها می‌کردند که ایجاد حریق می‌کرد. برخی اوقات از آنجا ظرفهای پر از مار و عقرب پرتاب می نمودندیا آب صابون می ریختند تا پای دشمن بلغزد.^{۲۹}

برای جلوگیری ازآتش گرفتن کشتی، اطراف آنها از بیرون باپوست یا نمدی که سرکه، آب، زاج، نیتریک خیسانده بودند، مستور می‌داشتند وگاهی برای احتیاط دیواره های کشتی رابا گل مخلوط به بورکس، نیتریک، ختمی و سرکه، اندود می‌کردند تا در برابر آتش نفت مقاومت نماید. از اقدامات احتیاطی دیگر آن بودکه شب هنگام در کشتی آتش نمی افروختند و خروس نگه نمی داشتند وباز هم

برای احتیاط کاری، بادبانه‌های آبی رنگ اطراف کشتی می کشیدند تا از چشم دشمن محفوظ بماند. در جلو کشتیهای جنگی آلتی به نام لجام می ساختند که با آن کشتی دشمن را سوراخ می کردند. این آلت میله آهنی نوک تیزی بود که ته آنرا مجوف می کردند و به چوبی مانند نیزه متصل می نمودند که به آن اسطام گفته می شد. لجام واسطام مانند نیزه‌هایی در جلو کشتی قرار می گرفت و به محض آمدن کشتی دشمن، این آلت را به آن می کوبیدند و آنرا سوراخ می کردند. با این اتفاق بود که افراد دشمن تسلیم می شدند.^{۳۰}

انواع قلاب نیز کاربرد داشت که آنرا به شکل کمند می ساختند و به طرف کشتی دشمن پرتاب می کردند و به این وسیله کشتی دشمن را به طرف خود می کشیدند سپس تخته‌هایی میان کشتی خودی و دشمن می نهادند و پلی می ساختند و از روی آن گذشته به کشتی دشمن وارد می شدند و به جنگ تن به تن می پرداختند. اگر کشتی دشمن را قوی می دیدند از قلاب چشم پوشی نموده با تیشه و تبر سنگین فولادی طناب را می بریدند که مبادا کشتی دشمن کشتی آنها را به طرف خود بکشد.^{۳۱}

دارالصناعه

بی تردید وجود چنین ناوگان بزرگ و مجهز نیاز به تعمیر و نگهداری پیوسته داشت. فاطمیان از این امر نیز غافل نبودند و ضرورت کارآمد نگهداشتن ناوگان خود را دریافته بودند. کارگاههای تعمیر و ساخت کشتی‌ها به دارالصناعه مشهور بود. در این کارگاهها انواع کشتی‌های جنگی، تجاری یا کشتیهای مخصوص خلیفه ساخته می‌شد. ترکیها به این کارگاهها «ترسانه» می‌گفتند. فرنگیان آنرا از مسلمانان آموختند و کلمه دارالصناعه به زبان اسپانیولی دارسینا و سپس فرانسویان کلمه «ارسنال» را از آن ساختند. نخستین دارالصناعه مصر در اواخر قرن اول هجری قمری تاسیس شد. اولین کسی که ناوگان (اسطول) در مصر دایر ساخت عنبسه بن اسحق والی مصر در دوره متوکل عباسی بود زیرا در سال ۲۳۸ هجری قمری رومیان از راه دریا به دمیاط از بندرهای مصر حمله کردند و آنجا را گرفتند و بسیاری از مسلمانان را کشته و اسیر نمودند. این امر موجب نگرانی در مصر شد و لذا تاسیس ناوگان دریایی و ایجاد دارالصناعه در دستور کار قرار گرفت.^{۳۲}

دارالصناعه‌ها در سرزمین شام، آفریقه، اندلس و مصر تاسیس شد. دارالصناعه مصر، در جزیره روضه و بخش جنوب شرقی آن تاسیس شد و در دوره اخشیدیان در اوایل قرن چهارم هجری به فسطاط منتقل شد تا میان دارالصناعه و فسطاط با دریا فاصله نشود. در دوره فاطمیان نزدیک شهر

قاهره در محلی موسوم به مقس دارالصناعه جدیدی بنا کردند که در آن کشتی جنگی و بارکشی می ساختند. کشتی های بارکشی از بالای سعیدیه تا مصب نیل آمد و شد می کردند و گندم و سایر چیزها را حمل می نمودند اما کشتی های جنگی مخصوص کارزار بود و کمتر در نیل آمد و شد می کردند. دارالصناعه فاطمی در دوره الامر فاطمی به محل قبلی یعنی فسطاط برگشت.^{۳۳} مرکز کشتی سازی مقس در ایام المعز ششصد کشتی ساخت. علاوه بر مقس کارگاههای دیگری در دمیاط، اسکندریه نیز ایجاد شد.^{۳۴} در دوره مأمون البطاحی دستور داده شد شوانی و دیگر کشتیها در کارگاه فسطاط ساخته شود.^{۳۵}

فاطمیان قبل از اینکه به مصر بیایند برای رفع نیاز نیروی دریای خود در شهرهای تونس و سپس مهدیه اقدام به تأسیس کارگاه کشتی سازی کردند که اکثر کارگران آنرا قبطنیها تشکیل می دادند. این کارگاهها هم برای ساخت کشتی جهت مقابله با رومیها و هم به منظور بسط نفوذ فاطمیان در سواحل جنوبی ایتالیا و حوزه دریای مدیترانه ایجاد شد.^{۳۶} چوب مورد نیاز کشتی سازی از مصر یا خارج از آن تهیه می شد و نگهبانانی مسئول مراقبت از درختانی بودند که چوب آنها مورد استفاده ساخت کشتی بود.^{۳۷} چوب کشتی سازی که از خارج می آمد بیشتر از لبنان و اروپای جنوبی تهیه می شد.^{۳۸}

گرانقیمتترین چوب کشتی سازی به نام «لنج» معروف بود که هر تخته آن پنجاه دینار معامله می شد. و نیز در قرن چهارم مسلمانان را از لحاظ چوب کشتی کمک می کرد تا اینکه امپراتور بیزانس مانع فروش آن به مسلمانان شد. با این فرمان چوب کشتی در مصر نایاب شد، بطوریکه عیسی بن نسطوروس مجبور شد تیرهای سقف ضرابخانه و بیمارستان را برای ساخت یک کشتی جنگی مورد استفاده قرار دهد. بادبان کشتیهای آن زمان مانند قایقهای تفریحی امروز با دو طناب حرکت می کرد و در پشت هر کشتی طنابهای متعدد دیگری بود که به هر یک، انجور «لنگر» گفته می شد. قایقهای کوچکی هم در اطراف کشتی بود که در موقع نیاز از آنها برای هدایت کشتی با پارو استفاده می شد.^{۳۹} با مطالعه صنایع دریایی فاطمیان به این نتیجه می رسیدیم که یکی از عوامل مهم شکوفایی اقتصاد فاطمیان همین امر بوده است. تأسیس کارگاههای کشتی سازی، واردات چوب و نیازهای دیگر این کشتی ها، ساخت تجهیزات ناوگان، اشتغال فراوان و صنایع وابسته موجبات رونق تجارت گردیده بود. بنابراین می توان گفت، خلفای فاطمی از مزایای تجاری سرزمین مصر نیز بسیار بهره بردند. آنها ناوگانی داشتند که به آسیا و شرق اقصی برای تجارت رفت و آمد می کرد و به این طریق صاحب یک

تجارت جهانی به ویژه با هند شدند. ناصر خسرو بیان می کند که تنها در ساحل تنیس هزارکشتی وجود داشت که بیشتر آن متعلق به خلیفه فاطمی بود.^{۴۰}

تجارت دریایی فاطمیان

دولت فاطمی از همان ابتدای تسلط بر مصر متوجه اهمیت تجارت، چه به لحاظ درآمد و چه بسط نفوذ قدرت خود بود. قبل از آنها تجارت مصر رونق چندانی نداشت و تنها با همسایگان مسلمان و اندکی با قسطنطنیه، روابط تجاری برقرار بود. موقعیت جغرافیایی مصر و واقع شدن آن بر سر راه مغرب به مشرق و راه دریایی اروپا به شرق، امتیاز ویژه‌ای برای این سرزمین در صحنه تجارت و سیاست ایجاد نموده بود. آنها با استفاده از این امتیاز مصر را به عنوان مرکز تجارت بین المللی قرار دادند و برای توسعه تجارت خود، ترعه ای بین نیل و دریای سرخ حفر کردند. این ترعه در دوره حکومت المستنصر فاطمی به خلیج الحاکمی، مشهور بوده است.^{۴۱}

بزودی شبکه وسیعی از روابط تجاری به ویژه با اروپا و هندوستان دایر نمودند و به این ترتیب تجارت مسلمانان به تدریج از عراق و خلیج فارس متوجه مصر و دریای سرخ و مدیترانه، شد. فرما واسکندریه از مراکز مهم تجاری بین شرق و غرب محسوب می شد و از راه نیل به فسطاط یا قاهره انتقال می یافت یا اینکه از طریق دریای سرخ به هند و چین صادر می شد. بازرگانان در بازگشت کالاهای مشرقی مثل، مشک، عود، کافور و دارچین را به همراه می آوردند.^{۴۲}

تجارت با سودان از طریق اسوان برقرار بود. تاجران مصری طرف معامله با سودان عادت داشتند از مصر خارج نشوند. بنابراین تاجران نوبه و سودان خود با کشتی از طریق نیل کالاهای خود را به اسوان می بردند. فاطمیان در عیذاب بندر دریایی معتبری برای ارتباط با هند و جنوب شرقی آسیا ایجاد کردند و از این طریق سعی کردند در قالب تجارت، عقاید و قدرت خویش را در این منطقه توسعه دهند. گسترش تجارت بین المللی در مصر و باز شدن بازارهای جدید بر روی مصریان و از طرفی ثروت بی کران دربار فاطمی، موجب شکوفایی و رونق بخشهای گوناگون صنعت و تجارت در مصر شد و شاخه های جدیدی از صنعت و همچنین نظام مالیاتی وسیعی ایجاد گردید.^{۴۳}

مالیات کشتیرانی

فاطمیان در بنادر بزرگ خود، نظام مالیاتی مخصوص دریا نوردی وضع کردند. این مالیات از بازرگانان بیژانس، جنوا و ونیز که به سرزمینهای اسلامی می آمدند به عنوان عوارض کمرکی، اخذ می شد و گاهی تا سی و پنج درصد میزان کالایشان می رسید و در برخی موارد به بیست درصد تنزل

می یافت.^{۴۴} در نتیجه می توان فهمید که فاطمیان با بازرگانان خارجی غیر مسلمان یکسان رفتار نمی کردند و بنا بر اقتضای زمان و تحولات سیاسی و اقتصادی مبلغ عوارض در نوسان بوده است. از بازرگانان ذمی در فسطاط، عیذاب، احمیم، واسکندریه، عوارض دریافت می شد. برای نمونه، عیذاب در اواخر قرن پنجم به اوج شکوفایی رسید و از همه جا کشتی هایی به آنجا رفت و آمد می کرد و حتی معلوم نیست به چه دلیل تجارت شمال آفریقه به مشرق از آنجا می گذشت. حاجیان مصر بین سالهای ۴۵۰ تا ۶۶۰ (ه ق) از راه عیذاب می رفتند و هر حاجی باید هشت دینار عوارض می داد.^{۴۵} مالیاتی که به این ترتیب علی الخصوص از کافران اخذ می شد برابر یک دهم قیمت کالاهایشان بود که گاهی به یک بیستم کاهش می یافت و یا تا یک پنجم افزایش می یافت.^{۴۶}

تاجران که کالاهای مورد نیاز صنایع کشتی سازی، مثل چوب را وارد می کردند، مالیات کمتری می دادند و گاه به همان میزانی که در بندرهای کشورشان از تاجران مسلمان اخذ می شد باید عوارض می پرداختند. مقرری فرماندهان ناوگان هر ماه بیست دینار بود و خرج نیروی دریایی از درآمد مستغلات وقفی یا مالیات اخذ شده، پرداخت می شد.^{۴۷}

عناصر ناوگان و تجهیزانشان

سپاه فاطمی از قویترین سپاهیان مصر بعد از ظهور اسلام بوده است. طولونیان و اخشیدیان هم در مصر سپاه تشکیل دادند ولی به لحاظ اینکه خلیفه های فاطمی مستقل از مرکز خلافت بغداد بودند سپاهی قوی تر در اختیار گرفتند. رهبر سپاه در این دوره به سپهسالار معروف بود و منصب او سپهسالاریه نام داشت که سیادت نامحدود بر سپاه اعمال می کرد. سپهسالار را خود خلیفه برمی گزید ولی از زمانیکه بدرالجمالی به وزارت رسید وزیران صاحب سیف بودند که سپهسالار را بر می گزیدند. در اواخر دوره فاطمی تسلط وزیران بر سپاه بسیار فزونی یافت.^{۴۸} این وزیران، وزیر تفویض خوانده می شدند، خود سپاه اعزام می کردند و امور جنگ را رهبری می نمودند.^{۴۹}

در دوره فاطمی امیران سپاه به سه گروه تقسیم می شدند که هر یک با علامتهایی از دیگران متمایز می گشتند. امیران بزرگ که به نام "امراء المطوقین" خوانده می شدند و هر یک هزار سپاهی را رهبری می کردند و گردنبندهایی بر گردن داشتند. دوم اصحاب "القبض" که همراه خلیفه بودند و چوبدستی از نقره با نیزه ای در دست داشتند و هر یک صد سپاهی را فرماندهی می کردند و امیران کوچک که حق حمل نیزه را نداشتند ولی سلاح به همراه داشتند و هر یک بین ۱۰ تا ۵۰ سپاهی را فرماندهی می کردند.^{۵۰}

سپاه فاطمی از لحاظ عناصر تشکیل دهنده در دریا و خشکی، سه دوره را به خود دید. آنها توسط بربرها و عربها دولت خود را استقرار بخشیدند، سپس بربرها نفوذ کامل پیدا کردند و در نهایت این ترکها و ارامنه بودند که صاحب قدرت شدند.^{۵۱}

عربها: مهاجرت اعراب به مصر با فتح مصر آغاز شد و بیشتر اعراب یمانی بودند که در مصر مستقر شدند و به خدمت سپاه درآمدند.

بربرها: بربرها ساکنان شمال افریقا بودند که دولت فاطمی را در مغرب و سپس در فتح مصر، یاری دادند و ویژه قبایل کتامه، صنهاجه و هوازه، بیشترین خدمت را به فاطمیان کردند. سپاهیان بربری که "مغاربه" نام گرفتند یکی از قویترین عناصری بودند که سپاه مصر از آنها تشکیل می‌شد.^{۵۲} ناصر خسرو می‌نویسد: "کتامیان از قیروان در خدمت المعز به مصر آمدند که بالغ بر بیست هزار نفر بودند و باطلیان از مردم مغرب که پانزده هزار سوار بودند."^{۵۳}

مصامده: گروهی از مردمان سرزمین مضموده که بیست هزار نفر بودند. آنها از قبایل بربر شمال افریقا بودند که همراه المعز به مصر آمدند و در زمان مأمون البطائحی وارد سپاه شدند. مأمون محله‌ای برای آنها ساخت که به نام محله مصامده معروف شد.

ترکها: زمانیکه خلافت به العزیز رسید شروع به حمایت از ترکها نمود و تعداد آنها را افزایش داد زیرا از جانب بربرها احساس خطر می‌کرد ولی با مرگ او و روی کار آمدن العزیز و سپس الحاکم دوباره بربرها اوج یافتند.^{۵۴}

دیلمان: العزیز فاطمی علاوه بر ترکها، عناصر دیلم را نیز وارد سپاه کرد به این دو گروه در اصطلاح «مشارقه» می‌گفتند. او قصد داشت میان سپاه بربر و غیر بربر که معروف به مغاربه و مشارقه بودند، تعادل ایجاد کند.^{۵۵}

انتخاب سپاهیان از ترکها و دیلمان و پیش داشتن آنها توسط العزیز موجب تحریک بربرها شد. پس از مرگ العزیز آنها از الحاکم خواستند تا دوباره مقام وساطت را به آنها برگرداند. الحاکم نیز آنها را به ابن عماره کتامی داد. او در کارها استبداد پیشه کرد و مغاربه را بر دیگران برتری و سیادت داد. از طرف دیگر قدر و منزلت ترکها را از میان برد. به دنبال این وقایع ترکها از ابن عمار کتامی شکایت کردند و خلیفه برجوان ترک را به وساطت برگزید و دستور داد ابن عمار و بسیاری از مغاربه را به قتل رساندند. درگیریهای مغاربه با خلیفه فاطمی و ترکها ادامه یافت تا اینکه دولت بنی زبیری در مغرب استقلال یافت. در نتیجه مغاربه از مرکز اداری فاطمی دور افتادند و جایشان را مصریان مسلمان و

اهل ذمه گرفتند.^{۵۶}

ارمنی‌ها: زمانیکه امیرالجیوش بدرالجمالی از شام به مصر آمد و نابسامانی‌هایی را که لشکریان ترک بر پا کرده بودند، سر و سامان داد به جای آنها سپاهی از ارمنی‌ها تشکیل داد.^{۵۷}

صقالبه (اسلاوها): گروهی از مردم اسلاو که میان کوهستان اورال و دریای آدریاتیک در اروپای شرقی و میانه زندگی می‌کردند و بخشی از سپاه فاطمی را تشکیل می‌دادند.^{۵۸}

عبیدالشراء: سپاهسانی از سودان (سرزمین سیاهان) بودند که تعداد آنان بالغ بر سی هزار نفر می‌شد.^{۵۹}

سرایبان: پیاده نظامی که از همه ولایتها جمع آوری شده و سپهسالاری مخصوص خود داشتند و بالغ بر ده هزار نفر می‌شدند.

زنوج: افرادی از سیاهان زنگبار بودند که سلاحشان فقط شمشیر بود.^{۶۰}

نیروهای داوطلب: این نیروها فقط هنگام جنگ همراه سپاه می‌شدند مثل قبیله بربر لواته و قبیله البدو که اهل حجاز بودند. در دوره المستنصر این نیروهای داوطلب میان مغاربه و مشارقه اختلاف می‌انداختند و موجب هرج و مرج می‌شدند.

لوازم سپاه: مایحتاج ضروری سپاه که سپاهیان با خود حمل می‌کردند عبارت بود از خیمه، اسلحه، ادوات جنگی و صندوقهایی از اموال گوناگون که بر پشت شتر حمل می‌شد.^{۶۱} اسلحه سپاهیان فاطمی عبارت بود از: ۱- خود. ۲- شمشیر آهنی ۳- نیزه آهنی ۴- نیزه‌های چوبی به نام قنطاریات. ۵- تیروکمانهای چوبی. ۶- تیرهایی به نام نشاب از چوب. ۷- سپر ۸- زره و جوشن. ۹- منجنیق. ۱۰- نفت انداز. ۱۱- دبابه. ۱۲- برجها. ۱۳- سنگ اندازی به نام مثله.^{۶۲}

دوره افول نیروی دریایی

ناوگان دریایی موجبات رونق تجارت و قدرت اقتصادی و امنیت را فراهم می‌آورد لذا مسلمانان از ابتدای سلطه بر سواحل مدیترانه این مهم را دریافته بودند. فاطمیان توانسته بودند جزایر سیسیل، ساردنی، کرت، مالت و بسیاری جزایر کوچک و بزرگ را بوسیله نیروی دریایی خود فتح نمایند. خاندان بنی حسن که از طرف فاطمیان در سیسیل حکومت داشتند در این امر آنها را یاری می‌دادند.^{۶۳}

فرنگیان از تفرقه مسلمین استفاده نموده بر آنها مسلط شدند و شهرهای خود را یکی پس از دیگری پس گرفتند. با آغاز جنگهای صلیبی بسیاری از ممالک اسلامی بویژه شام به تصرف فرنگیان در آمد. آنها بر طرابلس، عسقلان، صور و عکا تسلط یافتند و کلیه مرزهای سواحل شام را زیر استیلای خود در

آوردند و بیت مقدس را نیز متصرف شدند. این حملات دریایی در سده پنجم هجری قمری زمانی که آل زبیری در شمال افریقا به نیابت از فاطمیان حکومت می کردند ، صورت گرفت، در این دوره وضع نیروهای دریایی مصر وشام رو به ضعف و سستی نهاده بود. در حالیکه تا زمان حضور فاطمیان در این منطقه عنایت و توجه بیش از حد به آن می شد.^{۶۴} در اواخر دوره فاطمی به سبب خارج شدن سواحل شام از دستشان ناوگان فاطمی رو به ضعف نهاد.^{۶۵}

بدین ترتیب مسلمانان رفته رفته از اداره نیروی دریایی باز ماندند و آنرا نادیده گرفتند. ناویانی که به فداکاران دین و سلحشوران راه خدا و دشمنان معروف بودند از اهمیت افتادند تا آنجا که کلمه ناوی یا اسطولی در مصر ناسزا شمرده می شد. در زمان ملک بیبرس بندقداری اقداماتی جهت تقویت ناوگان و ناویان به عمل آمد ولی به جایگاه سابق برگشت. دولتهای مراکش و الجزایر ، یکی دو قرن بعد نیز ناوگان آبرومندی داشتند آنطور که ابن خلدون می نویسد، شمار کشتی های آنها به صد می رسید.^{۶۶} در قرن ششم هجری احمد صقلی که از دریاداران نامی به شمار می رفت ، فرمانده نیروی دریایی ناوگان مغرب شد و با اقدامات وی نیروی دریایی اسلام به مقامی رسید که پیش از آن و بعد از آن چنان مقامی را پیدا نکرد. اما پیش از انحلال و انحطاط حکومت اسلامی در افریقه و اندلس ناوگان اسلامی به کلی از بین رفت.^{۶۷}

نتیجه

مسلمانان پس از فتح مصر وشام به فکر تاسیس نیروی دریایی افتادند زیرا با تصرف این نواحی به ساحل مدیترانه دسترسی پیدا کردند. قبل از فاطمیان نیروی دریایی گسترش چندانی نیافت ولی با روی کار آمدن فاطمیان در اواخر قرن سوم هجری قمری به عنوان یک حکومت مستقل از خلافت عباسی که مدعی خلافت اسلامی نیز بود اوضاع نیروی دریایی مسلمین در مصر وشام دگرگون شد. فاطمیان برای تثبیت قدرت خود در دریا دست به تاسیس کارگاههای کشتی سازی زدند و بیزودی ناوگان بزرگی از انواع کشتی ایجاد نمودند. بنابر برخی مستندات تاریخی، ناوگان فاطمیان بزرگترین ناوگانی بود که پس از اسکندر مقدونی در مدیترانه تاسیس شده بود. فاطمیان پس از اینکه از شمال افریقا متوجه مصر شدند و در سال ۳۸۶ هجری قمری توسط جوهر صقلی مصر را به تصرف در آوردند ، به اهمیت دریانوردی بیشتر پی بردند و از این زمان بود که ناوگان دریایی آنها بر سرتاسر مدیترانه مسلط گردید و از همین طریق بود که جزیره سیسیل و سپس سواحل شام را به تصرفات خود افزودند. آنها همیشه خطری بالقوه برای امپراتوری روم به حساب می آمدند زیرا توانسته بودند

بسیاری از بنادر مدیترانه را از دست رومی‌ها خارج نمایند و به عنوان یک دولت مستقل مدعی خلافت با عباسیان و امویان اندلس درگیر بودند. با کمک همین ناوگان بود که حتی به هند هم نظر داشتند و اسماعیلی مذهب‌ان هند را تقویت می‌کردند.

مصر در دوره آنها قدرت و ثروتی را به خود دید که قبل از آن هرگز به خود ندیده بود. این سیادت بر مدیترانه تا نیمه قرن ششم ادامه داشت و کمک بزرگی بود برای این ادعایشان که تنها وارثان خلافتی می‌باشند که عباسیان و امویان اندلس نیز ادعا می‌کردند ولی از اواخر دوره مستنصر فاطمی به دلیل تفرقه میان جانشینان او و سلطه ترکان و سیاهان بر دربار فاطمی و از طرف دیگر آغاز جنگ‌های صلیبی نشانه‌های ضعف فاطمیان و نیروی دریایی آنها پدیدار گشت. آنها سلطه بر شمال افریقا را هم به دلیل واگذاری آن به بنی زبیری که ادعای استقلال داشتند از دست داده بودند. از طرف دیگر ظهور صلاح الدین با حمایت آل زنگ در شام از وی، موجبات سقوط فاطمیان رافراهم ساخت. پس از آنها صلاح الدین برای نبرد با صلیبیون از ناوگان دریایی استفاده فراوان برد و توانست بیت المقدس را از دست صلیبیون خارج نماید ولی این دیری نپایید و رفته رفته قدرت مسلمین در دریا رو به افول نهاد.



پی نوشت ها

- ۱- ابن خلدون، عبد الرحمن، (۱۳۶۹) مقدمه ابن خلدون، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ص. ۴۸۳.
- ۲- صالح سید، فؤاد، (۱۴۱۲) معجم الاوائل فی تاریخ العرب و المسلمین، بیروت، دارالمناهل، ص. ۲۲۴.
- ۳- زیدان، جرجی، (۱۳۶۹) تاریخ تمدن اسلام، ترجمه علی جواهر کلام، تهران، انتشارات امیر کبیر، ص. ۱۶۰.
- ۴- ابراهیم حسن، حسن، (۱۴۱۷) تاریخ الاسلام سیاسی والدینی والثقافی والاجتماعی، قاهره، دارالفکر، ج ۲، ص. ۲۹۱.
- ۵- زیدان، جرجی، (۱۳۶۹) تاریخ تمدن اسلام، ترجمه علی جواهر کلام، تهران، انتشارات امیر کبیر، ص. ۱۶۲.
- ۶- همان، ص. ۱۶۳.
- ۷- قبادیانی، ناصر خسرو، (۱۳۶۳) سفرنامه، باحواشی محمد دبیر سیاقی، تهران، انتشارات زوار، ص. ۸۷.
- ۸- الدشراوی، فرحات، (۱۹۹۴) الخلافه الفاطمیه بالمغرب، دارالغرب الاسلامی، قاهره، ص. ۵۶۶.
- ۹- ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) نظم الفاطمیین و رسومهم فی مصر، مکتبه الانجلو المصریه، ج ۱، ص. ۱۹۲.
- ۱۰- الوردانی، صالح، (۱۴۱۴) الشیععه فی مصر، قاهره، مکتبه مدبولی، ج ۲، ص. ۲۲۷.
- ۱۱- قلقشندی، ابوالعباس احمد ابن علی، (بی تا) صبح الاعشی فی صناعه الانشاء، الموسسه المصریه العامه للتالیف، ج ۳، ص. ۴۸۹.
- ۱۲- مقریزی، تقی الدین احمد بن علی، (۱۴۱۸) المواعظ و الاعتبار بذکر الخطط والاثار، بیروت، دارالکتب العلمیه، ج ۲، ص. ۲۷۸.
- ۱۳- ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) نظم الفاطمیین و رسومهم فی مصر، مکتبه الانجلو المصریه، ج ۲، ص. ۲۲۸.
- ۱۴- همان، ج ۲، ص. ۲۲۸.
- ۱۵- زیدان، جرجی، (۱۳۶۹) تاریخ تمدن اسلام، ترجمه علی جواهر کلام، تهران، انتشارات امیر کبیر، ص. ۱۵۶.
- ۱۶- همان، ص. ۱۸۴.
- ۱۷- قلقشندی، ابوالعباس احمد ابن علی، (بی تا) صبح الاعشی فی صناعه الانشاء، الموسسه المصریه العامه للتالیف، ج ۳، ص. ۴۹۱.
- ۱۸- ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) نظم الفاطمیین و رسومهم فی مصر، مکتبه الانجلو المصریه، ج ۱، ص. ۲۱۹.
- ۱۹- احمد، عزیز، (۱۳۶۲) تاریخ سیسیل در دوره اسلامی، ترجمه نقی لطفی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ص. ۴۲.
- ۲۰- ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) نظم الفاطمیین و رسومهم فی مصر، مکتبه الانجلو المصریه، ج ۱، ص. ۲۲۵.
- ۲۱- الدشراوی، فرحات، (۱۹۹۴) الخلافه الفاطمیه بالمغرب، دارالغرب الاسلامی، قاهره، ص. ۵۷۵.

- ۲۲ - قلقشندی، ابوالعباس احمد ابن علی، (بی تا) **صبح الاعشى في صناعة الانشاء**، الموسسه المصريه العامه للتالیف، ج ۳، ص ۲۹۶.
- ۲۳ - همان، ج ۳، ص ۵۱۹.
- ۲۴ - کحاله، عمر رضا، (۱۴۰۴) **العالم الاسلامی**، الشركه المتحده للتوزيع، ص ۸۲.
- ۲۵ - دندش، عصمت عبداللطیف، (۱۴۰۸) **الاندلس في نهاية المرابطين ومستهل الموحدین عصر الطوائف الثاني**، دارالغرب، ص ۱۴۹.
- ۲۶ - ابن مماتی، اسعد، (۱۴۱۱) **قوانين الدواوين**، القايره، مكتبه مدبولی، ص ۳۳۹.
- ۲۷ - دندش، عصمت عبداللطیف، (۱۴۰۸) **الاندلس في نهاية المرابطين ومستهل الموحدین عصر الطوائف الثاني**، دارالغرب، ص ۱۴۹.
- ۲۸ - ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) **نظم الفاطميين و رسومهم في مصر**، مكتبه الانجلو المصريه، ج ۱، ص ۲۲۴. ابراهيم حسن، حسن، (۱۴۱۷) **تاريخ الاسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي**، قاهره، دارالفكر، ج ۳، ص ۲۹۵.
- ۲۹ - زيدان، جرجی، (۱۳۶۹) **تاريخ تمدن اسلام**، ترجمه علی جواهر كلام، تهران، انتشارات امير كبير، ص ۱۶۴.
- ۳۰ - قلقشندی، ابوالعباس احمد ابن علی، (بی تا) **صبح الاعشى في صناعة الانشاء**، الموسسه المصريه العامه للتالیف، ج ۳، ص ۵۲۰.
- ۳۱ - زيدان، جرجی، (۱۳۶۹) **تاريخ تمدن اسلام**، ترجمه علی جواهر كلام، تهران، انتشارات امير كبير، ص ۱۶۵.
- ۳۲ - همان، ص ۱۶۵.
- ۳۳ - ابن تغری بردی، جمال الدين، (۱۴۱۳) **النجوم الزاهره في ملوک مصر القايره**، بيروت، دارالکتب العلميه، ج ۴، ص ۱۰۴.
- ۳۴ - الانصاری، ناصر، (۱۴۱۰) **المجمل في تاريخ مصر النظم السياسي والاداريه**، قاهره، دارالشروق، ص ۱۳۸.
- الشیال، جمال الدين، (۱۴۲۲) **مجمل تاريخ دمیاط**، الاسكندريه، مطبعه مدرسه دون بوسكو، ص ۱۴.
- ۳۵ - الماوردی، ابی الحسن علی بن محمد حبيب البصری البغدادی، (۱۴۱۶) **احكام السلطانيه والولايات الدينيه**، المكتب الاسلامی، بيروت، ج ۲، ص ۴۲۳.
- ۳۶ - الدشراوی، فرحات، (۱۹۹۴) **الخلافه الفاطميه بالمغرب**، دارالغرب الاسلامی، قاهره، ص ۵۶۶.
- ۳۷ - ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) **نظم الفاطميين و رسومهم في مصر**، مكتبه الانجلو المصريه، ج ۱، ص ۲۲۱.
- ۳۸ - عثمان، هاشم، (۱۴۱۹) **الاسماعيليه بين الحقایق والباطيل**، بيروت، موسسه الاعلمی للمطبوعات، ص ۳۶۸.

- ٣٩ - ماجد، عبد المنعم، (١٩٥٣) **نظم الفاطميين و رسومهم في مصر**، مكتبة الانجلو المصرية، ج١، ص.٢٢١.
- ٤٠ - همان، ج١، ص.٢٢١.
- ٤١ - الورداني، صالح، (١٤١٤) **الشيعة في مصر**، قاهره، مكتبة مدبولي، ج٢، ص.٢٩٠.
- ٤٢ - كحاله، عمر رضا، (١٤٠٤) **العالم الاسلامي**، الشركة المتحدده للتوزيع، ص.١١٥.
- ٤٣ - ابن طوير، ابو محمد، (١٩٩٢) **نزهة المقلتين في اخبار الدولتين**، شتوتجارت، النشرت الاسلاميه، ص.٤٤.
- ٤٤ - ابن ممتي، اسعد، (١٤١١) **قوانين الدواوين**، القاهره، مكتبة مدبولي، ص.٣٢٦.
- ٤٥ - ابن جبير، محمد ابن احمد، (١٣٧٠) **سفرنامه ابن جبير**، تصحيح ويليام رايت، مشهد، انتشارات آستان قدس رضوي، ص.٧٠.
- ٤٦ - قلقشندی، ابوالعباس احمد ابن على، (بی تا) **صبح الاعشى في صناعة الانشاء**، الموسسه المصريه العامه للتالیف، ج٣، ص.٥٤٩.
- ٤٧ - ابراهيم حسن، حسن، (١٤١٧) **تاریخ الاسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي، قاهره**، دار الفكر، ج٣، ص.٢٩٦.
- ٤٨ - مقریزی، تقی الدين احمد بن على، (١٤١٨) **المواعظ و الاعتبار بذكر الخطط والاثار**، بيروت، دار الكتب العلميه، ج٢، ص.٣٤٦.
- ٤٩ - الماوردی، ابی الحسن علی بن محمد حبيب البصری البغدادی، (١٤١٦) **احكام السلطانيه والولايات الدينيه**، المكتب الاسلامی، بیروت، ج٢، ص.٤٣٣. سیوطی، جلال الدين عبد الرحمن، (بی تا) **حسن المحاضره في اخبار مصر والقاهره**، قاهره، مطبعه الشريقيه، ج١، ص.١٢١.
- ٥٠ - قلقشندی، ابوالعباس احمد ابن على، (بی تا) **صبح الاعشى في صناعة الانشاء**، الموسسه المصريه العامه للتالیف، ج٣، ص.٤٧٦. ماجد، عبد المنعم، (١٩٥٣) **نظم الفاطميين و رسومهم في مصر**، مكتبة الانجلو المصريه، ج١، ص.١٩٣.
- ٥١ - زيدان، جرجی، (١٩٢٥) **تاریخ مصر الحديث**، مصر، مطبعه الهلال، الطبعه الاولى، ج١، ص.١٢٧.
- ٥٢ - رزق الله ايوب، ابراهيم، (١٩٩٧) **التاريخ الفاطمي الاجتماعي**، لبنان، الشركة العالميه الكتاب، ص.٣٧. الدواداری، ابوبکر ابن عبدالله، (١٣٨٠) **كنز الدرر وجامع الغرر**، تحقيق صلاح الدين المنجد، القاهره، مطبعه لجنه التالیف والترجمه والنشر، ج٩، ص.٢٨.
- ٥٣ - قبادیانی، ناصر خسرو، (١٣٦٣) **سفرنامه**، باحواشی محمد دبیر سیاقی، تهران، انتشارات زوار، ص.٨٣.
- ٥٤ - ماجد، عبد المنعم، (١٩٥٣) **نظم الفاطميين و رسومهم في مصر**، مكتبة الانجلو المصريه، ج١، ص.١٩٦.
- ٥٥ - همان، ج١، ص.١٩٦.
- ٥٦ - زيدان، جرجی، (١٩٢٥) **تاریخ مصر الحديث**، مصر، مطبعه الهلال، الطبعه الاولى، ج١، ص.٢١٨.
- ٥٧ - آربری، آج، (١٣٧٧) **تاریخ اسلام کمبریج**، ترجمه احمد آرام، تهران، انتشارات امیر کبیر، ص.٢٥٩.

- ۵۸ - ابن تغری بردی، جمال الدین، (۱۴۱۳) **النجوم الزاهره فی ملوک مصر القاهره**، بیروت، دارالکتب العلمیه، ج ۴، ص ۹۴.
- ۵۹ - همان، ج ۴، ص ۹۴.
- ۶۰ - قبادیانی، ناصر خسرو، (۱۳۶۳) **سفرنامه**، باحواشی محمد دبیر سیاقی، تهران، انتشارات زوار، ص ۸۳.
- ۶۱ - ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) **نظم الفاطمیین و رسومهم فی مصر**، مکتبه الانجلو المصریه، ج ۱، ص ۲۱۰.
- ۶۲ - همان، ج ۱، ص ۲۱۰.
- ۶۳ - زیدان، جرجی، (۱۹۲۵) **تاریخ مصر الحدیث**، مصر، مطبعه الهلال، الطبعة الاولى، ج ۱، ص ۱۶۳.
- ۶۴ - ابن خلدون، عبد الرحمن، (۱۳۶۹) **مقدمه ابن خلدون**، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ص ۴۸۶.
- ۶۵ - ماجد، عبد المنعم، (۱۹۵۳) **نظم الفاطمیین و رسومهم فی مصر**، مکتبه الانجلو المصریه، ج ۱، ص ۲۲۸.
- ۶۶ - همان، ج ۱، ص ۴۸۷.
- ۶۷ - زیدان، جرجی، (۱۳۶۹) **تاریخ تمدن اسلام**، ترجمه علی جواهر کلام، تهران، انتشارات امیر کبیر، ص ۱۶۴.

