

نیروی دریایی عثمانی در بصره (تشکیلات و فناوری)

*

عبدالرحمن گولمز

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۲/۵، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۷/۲۰ (صفحه: ۱۰۳-۱۱۶)

چکیده: توسعه قدرت عثمانی به سمت جنوب بین‌النهرین در قرن شانزدهم میلادی، پس از فتح نواحی و سرزمین‌های شمالی بین‌النهرین و بغداد، میسر گردید. هدف اصلی از اجرای این سیاست دسترسی به بخش‌های شرقی شبه جزیره عربستان بود. تصرف بصره و بنادر شرقی عربستان برای حکومت عثمانی می‌توانست به تحکیم مواضع در حرمین شریفین کمک کند. با گسترش نفوذ عثمانی در بخش‌های جنوبی بین‌النهرین، بصره به عنوان یکی از مراکز مهم نیروی دریایی عثمانی مورد توجه قرار گرفت. پیش از آن، تأسیسات دریایی عثمانی در دریای مدیترانه و مصر و دریای سرخ از موقعیت ویژه‌ای برخوردار بود. از آنجایی که تاکنون تحقیقی مستقل درباره نیروی دریایی عثمانی و تشکیلات آن به انجام نرسیده در این مقاله سعی شده تا این موضوع به عنوان یک مسئله تاریخی مورد بررسی و تحقیق قرار گیرد.

کلیدواژه‌ها: عثمانی، کشتی‌سازی، تشکیلات اداری.

۱ مقدمه‌ای بر مسئله توسعه قدرت عثمانی به سمت بصره

منطقه عراق عرب در سده شانزدهم میلادی از نظر اقتصادی و سیاسی برای هر دو دولت صفوی و عثمانی بسیار اهمیت داشت. فتح عراق عرب با هدف حفظ امنیت سوریه، مصر و حرمین شریفین برای حکومت عثمانی ضروری بود. دست یافتن به خلیج فارس در کنار استیلا بر دریای سرخ، فعالیت‌های نیروی دریایی عثمانی در اقیانوس هند را آسان تر می‌کرد. عراق عرب در مسیر تجاری هند و شرق دور موقعیتی مهم در مسیر تجارت جهانی داشت. کالاهای تجاری از هند به بندر بصره می‌آمد و کاروان‌های تجاری از آنجا به بغداد، حلب و مدیترانه رهسپار می‌شد و سرانجام کالاها با کشتی به اروپا می‌رسید. دولت‌های عثمانی و صفوی از این تجارت سودهای کلان می‌بردند. پس از لشکرکشی عراقین (۹۴۱ق/۱۵۳۵م) کنترل این مسیر تجاری به دست حکومت عثمانی افتاد. همچنین عثمانیان برای تسلط بر تجارت اقیانوس هند وارد مجادلات طولانی با پرتغالی‌ها شدند (Küpelı 2010: 328-329).

سلطان سلیمان پس از فتح بغداد، در ۱۵۳۵م، فصل زمستان را در این شهر گذراند (PEÇEVI 1981: 1/151). راشد بن مغماس امیر بصره، به هنگام اقامت سلطان در بغداد، شخصی به نام حاجی المالکی را در ۱۸ نوامبر ۱۵۳۵/۱۲ جمادی‌الاول ۹۴۲ به عنوان سفیر نزد او فرستاد تا اظهار اطاعت کند. همچنین تمام رؤسای قبایل اطراف شط‌العرب، دجله، فرات، جزایر و هویزه وفاداری خود را به سلطان اعلام کردند. سه سال بعد، در ۱۵۳۸م، راشد بن مغماس با سلیمان پاشا والی بغداد^۱ محاربه و بعد مذاکره کرد. راشد پس از این مذاکرات هیئتی را به دربار عثمانی فرستاد که پسرش امیر مانی، وزیرش میرمحمد و قاضی عسکر او از اعضای آن بودند. هیئت بصره در ۲۲ جولای به ادرنه رسید. حکومت عثمانی به تازگی به اروپا لشکرکشی کرده بود، هیئت اعزامی پس از جنگ بوگدان توانست در ۲۴ جولای ۱۵۳۸ با سلطان سلیمان دیدار کند. هدایای این هیئت شامل اسب‌های اصیل، پارچه‌های الوان، صدف، مروارید و مرجان‌های گران‌بها، پارچه‌های هندی، خوراکی‌های مختلف، عطرها و کلید شهر بصره بود. ولایت بصره به

۱. سلیمان پاشا والی بغداد: از طایفه رمضان اوغول لاری است. والی نابلس و قدس و سپس در ۹۳۷ق والی دیار بکر شد. در ۹۳۹ق عزل شد. همچنین در بغداد، بودین، دمشق و حلب والی بوده است (محمدثریا ۱۹۹۶م: ۵/ ۱۵۵۰).

عنوان یکی از ایالت‌های عثمانی محسوب شد و به خاطر همین رفتار سخاوتمندانه امیر راشد ولایت بصره دوباره به او واگذار شد. سلطان سلیمان برای امیر راشد هدایایی چون برات همایون و بیرق فرستاد (PEÇEVI 1981: 1/151; ZUHURI DANIŞMAN 1965: 6/ 168; HAMI DANIŞMEND 1971: 2/205).

سیاست سلطان سلیمان در قبال شرق بسیار ساده بود: حذف کامل نفوذ و حاکمیت ایران در آناتولی شرقی، و ورود به خلیج فارس برای ادامه فعالیت در اقیانوس هند (ZUHURI DANIŞMAN: 6/ 168). بنابر این سیاست، باید به حاکم بصره به عنوان یک امکان قابل توجه اشاره کرد. تا سال ۱۵۳۴-۱۵۳۵ م حاکم بصره در ظاهر وابسته به صفویه بود. راشد بن مغماس برخلاف میل خود به اجبار با دولت عثمانی بیعت کرد. در سال ۱۵۲۹ م وقتی حاکم جزیره از راشد خراج خواست، وی از پرتغالی‌ها درخواست کمک کرد. کریستائو دو مندوسا^۱ والی هرمز یکی از فرماندهانش به نام بلچیور دو سوزا تاوارز^۲ را با دو کشتی بریگانتین (پرنده) و ۴۰ سرباز به بصره فرستاد و بین آن دو توافق برقرار کرد. اعراب جزایر دو قلعه‌ای را که از راشد گرفته بودند، به همراه پرداخت مالیات پذیرفتند. فرمانده پرتغالی از راشد خواست تا ۷ فوتسا^۳ و ۵۰ سرباز ترک و تعداد زیادی توپ را که در اختیارش بود، تحویل دهد. در پی عدم پذیرش این خواسته پرتغالی‌ها، آنان جاهای زیادی را به آتش کشیدند. پس از این امیر راشد مجبور به امضای توافقنامه با پرتغالی‌ها شد (ÖZBARAN 1977: 52). در همان سال (۱۵۲۹ م) رئیس باربادیم (بهاءالدین یا بدرالدین) حاکم بحرین به پرتغالی‌ها مالیات نداد و شورش کرد. فرماندار پرتغال در هندوستان برادرش سیمائو دا کونیا^۴ را با ۵ کشتی و ۵۰۰ سرباز به جزیره فرستاد. اما

1. Christavao de Mendoça

2. Belchior de Sousa Tavares

۳. فوتسا کلمه‌ای پرتغالی با ریشه عربی است و نوعی کشتی سبک متعلق به نیروی دریایی پرتغال است که ۱۰ تا ۱۸ نیمکت دارد، دارای یک یا دو دکل بوده و زیر آن تخت است. در مواقع خاص طوری ساخته می‌شد که برای مقابله با دشمن مستحکم باشد. در جنگ‌های با فاصله نزدیک از توپ‌های کوچکی به نام فالکائو و برچو استفاده می‌کند. پرتغالی‌ها عموماً از فوتسا در هندوستان استفاده می‌کردند. فوتسا دارای سرعت زیاد و قابلیت مانور بالا بود و کشتی‌های دیگر به سختی می‌توانستند به آن برسند. این کشتی سربازان محدودی را می‌توانست حمل کند و توان مقابله با گالی‌های عثمانی را نداشت. پاروزن‌های این کشتی افراد آزاد بودند و می‌توانستند در هنگام جنگ نیز مبارزه کنند.

4. Simao da Cunha

این بار نتیجه برای پرتغالی‌ها فلاکت بار بود. با اتمام باروت و شیوع بیماری و دفاع بسیار خوب بحرین، این جنگ به شکست پرتغالی‌ها انجامید (ibid: 113-114).

در پی این حوادث بود که راشد بن مغماس در سال ۱۵۳۸م نخستین بار در بصره به نام سلطان سلیمان قانونی خطبه خواند و به نام سلطان سکه ضرب کرد. پس از راشد پسرش مانی جای او را گرفت و موقعیت خود را با «مشاوره اجماع ولایت» به شیخ یحیی از شیوخ بنی‌امان داد. در زمان شیخ یحیی روابط عثمانی با بصره تیره شد. شیخ یحیی با برخی رؤسای قبایل عرب متحد شد و در مقابل حاکمیت عثمانی شورش کرد. سید امیر از قبیله بنی‌مشعشع جدا شد و اداره منطقه زکیه را به نام سلطان عثمانی شروع کرد. دولت عثمانی در سال ۱۵۴۵م برای ساخت یک قلعه در منطقه زکیه، شخصی به نام خرم بیگ را از بغداد به زکیه فرستاد. سید امیر اجازه ساخت قلعه را نداد و شورش کرد. سپس ایاس پاشا^۱ والی بغداد، با ارسال نیرو این شورش را سرکوب کرد و منطقه زکیه را تحت تسلط خود قرار داد. در بصره نیز شیخ یحیی که به جای مانی پسر راشد، امیر شده بود در نامه‌ای بدون تاریخ به لوییس فالکائو^۲ والی هرمز چنین نوشت:

عثمانی‌ها به اینجا (بصره) نزدیک شدند و در هفتم این ماه نامه به من فرستادند. در نامه اعلام کردند پرتغالی‌ها دشمنشان هستند ... مطمئنم که می‌خواهد به اینجا بیایند ... قصد دارند در قُرْنه قلعه بسازند. می‌خواهند در قُرْنه که حاکم جزایر از آن دفاع می‌کند، قلعه‌ای بسازند ... دشمنان در فاصله سه یا چهار روزه از اینجا هستند، شما و من بیش از این نمی‌توانیم صبر کنیم ... باید از گذرگاه محافظت کنیم. باید در این نهر (شط العرب) باهم جمع شویم ... آنها را نابود کنیم (ibid: 116).

در ۲۵ نوامبر ۱۵۴۴ شیخ مانا حاکم الاحساء از پرتغالی‌ها خواست تا به بصره کمک

۱. ایاس پاشا بین سال‌های ۱۵۴۵ تا ۱۵۴۷م والی بغداد بود. او اصالتاً رومانیایی و در اندرونی (حرم سلطان) تربیت شده بود. او در ۱۵۴۵م والی بغداد شد و به بصره لشکر کشید. بعدها رتبه وزارت گرفت و در ۱۵۴۹م والی دیاربکر شد. ایاس پاشا در زمان شورش شاهزاده بایزید حاکم ارزروم به دلیل کمک به شاهزاده و ارسال نعل و میخ برای او در سال ۱۵۶۰م عزل شد.

کنند. اما پرتغالی‌ها اعلام کردند در مقابل تسلیم قطیف به آنها کمک خواهند کرد (ibid: 118). از زمانی که شیخ یحیی اداره بصره را در دست گرفت (۱۵۳۹م) حکومت عثمانی برای تصرف آن تلاش کرد. دلیل تأخیر مداخله عثمانی در بصره نیز مجادلات و جنگ‌هایی با دولت‌های اروپایی بود که بین سال‌های ۱۵۳۹ تا ۱۵۴۴م رخ داد: جنگ بودین در ۲۲ آگوست ۱۵۴۱، جنگ دوم بودین در ۲۴ نوامبر ۱۵۴۲ با ارتش صد هزار نفری صلیبیان (پاپ پل سوم، پادشاه اسپانیا و چارلز کوئینت امپراتور آلمان و فردیناند پادشاه اتریش)، جنگ استرگون در ۱۵۳۴م، جنگ دوم اتریش در ۱۵۴۴م (ZUHURI DANIŞMAN 1965: 6/126-149). در نتیجه این لشکرکشی‌ها دولت عثمانی با بصره درگیر نشد. زمانی که دولت‌های اروپایی پس از این شکست‌ها برای صلح تلاش کردند، دولت عثمانی فرصت یافت به سمت بصره و خلیج فارس متمایل شود. دولت عثمانی برای جلوگیری از فعالیت پرتغالی‌ها در خلیج فارس و حل کردن مسئله شیخ یحیی در ۱۵۴۶م به سمت بصره سپاه فرستاد. ایاس پاشا والی بغداد در نامه‌ای بدون تاریخ به علی بن علیان، حاکم منطقه جزایر، درباره گسیل سپاه به بصره چنین می‌گوید:

از مدت‌ها پیش بین ما رابطه بسیار دوستانه‌ای وجود دارد و همسایه‌های بسیار نزدیکی به هم هستیم. قافله‌ها از جاهای مختلف در امنیت می‌آیند و می‌روند. چند روز پیش سلطان از من خواست برای فتح بصره به آنجا بروم. از من خواست از آنجا به هرمز و هندوستان بروم و با پرتغالی‌های گمراه بجنگم. دستور داد بر حاکمیت آنان پایان دهم و همگی را نابود کنم. نیروهای آماده حرکت هستند. هم از مسیر زکیه و هم از راه خشکی خواهیم آمد. آنچه لازم است از توپ‌های بزرگ، کشتی‌ها و سربازان موجود هست. در قُرْنه به هم می‌رسیم و از آنجا از مسیر خشکی و رود برای گرفتن بصره می‌رویم (ÖZBARAN 1977: 116).

دولت عثمانی برای گرفتن بصره مصمم بود و وقتی درخواست استرداد افراد فراری که از ممالک محروسه (بغداد) به بصره گریخته بودند، رد شد، دستور لشکرکشی به بصره را صادر کرد (ibid: 118). ایاس پاشا که دستور حمله به بصره را گرفته بود، محمدبیگ، حاکم موصل، را با ۱۲۰ کشتی از مسیر رودخانه راهی کرد و نیروهای زمینی خود را نیز تحت امر علی ذوالقدری به زکیه فرستاد. نیروهایی که با قایق و کشتی می‌آمدند از طریق فرات به قُرْنه

رسیدند و قلعه عجله را گرفتند. در این میان ابن علیان، حاکم شهر مدینه، در منطقه جزایر با سه هزار نفر به عثمانی‌ها حمله کرد، اما شکست خورد. نیروهای رودخانه با نیروهای خشکی در صدر عشره^۱ جمع شدند و سپاهیان بصره به ناچار گریختند، در نتیجه عثمانی‌ها به فرماندهی ایاس پاشا در ۲۶ دسامبر ۱۵۴۶ / ۲۱ شوال ۹۵۲ وارد بصره شدند. ایاس پاشا محافظت از بصره را به بلال محمد پاشا سپرد و به بغداد بازگشت. به خاطر این موفقیت‌ها به ایاس پاشا دویست هزار آقچه پاداش داده شد. بدین ترتیب بصره مستقیماً تحت کنترل عثمانی قرار گرفت و یکی از ایالات این دولت شد (ibid: 116). از جمله نخستین اقدامات عثمانی در بصره برداشتن مالیات‌های مغایر با شریعت اسلام بود. ابتدا «رسوم نیابت»^۲ و «اجاره زمین» که از اموال غیرمنقول گرفته می‌شد، برچیده شد. به مردم اعلام شد دیگر هیچ‌گونه مالیات غیرقانونی گرفته نخواهد شد (Eroğlu 2012: 57). دولتمردان عثمانی برای رشد و توسعه و زیاتر کردن شهر بصره اقداماتی انجام دادند، از جمله در سال ۹۹۱ ق برای تغییر محل شهر بصره نامه‌ای به استانبول نوشته شد.

در قرن شانزدهم میلادی به همراه کارخانه کشتی‌سازی در بصره مرکز فرماندهی نیروی دریایی نیز تأسیس شد. این مرکز فرماندهی فعالیت‌های عثمانی در خلیج فارس و اقیانوس آرام را تقویت کرد. یک جهانگرد پرتغالی سیمائو دا کوشتا^۳ که در سال ۹۷۰ ق / ۱۵۶۳ م از کارخانه کشتی‌سازی بصره بازدید کرده، بیان می‌کند ۵ گالی جدید به همراه کشتی‌هایی از نوع کالیون در آنجا دیده است (Özbaran 1971: 60). در بصره ۵ کالیوتا در سال ۹۷۸ ق / ۱۵۷۱ م ساخته و در ۹۸۰ ق / ۱۵۷۳ م نیز ۱۵ گالی تعمیر شده است. این گالی‌ها در مدت یک ماه تعمیر شده‌اند و به همین دلیل باید در کارخانه کشتی‌سازی بصره حداقل ۱۵ اسکله ساخت کشتی وجود داشته باشد. الوار مورد نیاز برای ساخت کشتی در کارخانه بصره را همانند بیرجیک از جاهایی چون

1. Sadr Aşere

۲. این مالیات براساس وقایع رخ داده جمع‌آوری می‌شد و نصف آن به حاکم و داروغه و نصف دیگر به خزانه‌دار می‌رسید.

3. Simao da Costa

ماراش^۱، بسنی^۲، آنتب^۳، کاهتا^۴ و مناطق دیگر تأمین می‌کردند و از طریق رودخانه فرات به بصره منتقل می‌شد (ibid: 59-60). در قرن شانزدهم کارخانه‌های کشتی‌سازی دیگر در سینوپ، از نیک، وارنا، آه‌یولو، ویزه، اینه‌آدا، ترابوزان، سمندیره، نیغ‌بولو، موهاچ، بودین، روسجوک، سامسون، ساکاریا، کمر، سیلیوری، بیگا، سامانلو، ایستان‌کوی، لپانتو، پروزا، آولونیا، نوا، آنتالیا و آنلیا فعالیت داشتند (BOSTAN 1988: 129).

۲ تشکیلات و فناوری نیرویی دریایی عثمانی

در حکومت عثمانی به جایی که در آن کشتی ساخته می‌شد «ترسانه» می‌گفتند. در کتاب بحریه پیری رئیس در نقشه‌های ترسیمی به معنای اسکله ساخت کشتی نیز به کار رفته است. نخستین بار عبارت ترسانه در دفتر خرج خاصه گالاتا به تاریخ ۱۵۲۷-۱۵۲۸م برای تأسیسات کشتی‌سازی گالاتا به کار رفته است (CEĀLZĀDE 2011: 336-344; PEÇEVI: 1/ 619-625).

۲-۱ کارگاه‌های کشتی‌سازی عثمانی

ترسانه گالاتا، پس از فتح قسطنطنیه به‌دست سلطان محمد فاتح ساخته شد و مدتی به عنوان بندرگاه گالی استفاده می‌شد. سپس اولین کارگاه کشتی‌سازی گالاتا در خلیج ساخته شد. از زمان بایزید دوم تا سلطان سلیم تغییر چندانی در آن پدید نیامد. سلطان سلیم همچنان که در خشکی موفق بود، قصد آن داشت در دریا نیز قدرتمند باشد؛ از این رو، به دریانوردی و کشتی‌سازی اهمیت داد. این فعالیت‌ها در زمان سلطنت سلیمان قانونی نیز ادامه یافت (BOSTAN 1988: 125).

ترسانه گلی بولو، نخستین کارخانه بزرگ کشتی‌سازی عثمانی که منظم کار می‌کرد در گلی بولو ساخته شد. این کارخانه تا اواخر سلطنت سلطان سلیم اول اهمیت خود را حفظ کرد (ibid: 126-127).

ترسانه سوئز، پس از فتح مصر به‌دست دولت عثمانی در ۹۲۲ق/۱۵۱۷م و برای

محافظت از حجاز، دریای سرخ و یمن در ۹۳۲ق/۱۵۲۶م و عدن در ۹۴۴ق/۱۵۳۸م به تصرف عثمانی درآمد و به منطقه تحت کنترل تبدیل شد. ترسانه سوئز برای دریای سرخ و اقیانوس هند به صورت یک پایگاه نیروی دریایی بود. در سوئز کشتی‌های مدیترانه‌ای ساخته می‌شد. در طول سال‌های جنگ، فعالیت کارخانه افزایش می‌یافت و در زمان‌های دیگر در حد تعطیلی کاهش می‌یافت (ibid: 127).

ترسانه بیرجیک، تاریخ دقیق تأسیس این کارخانه کشتی‌سازی معلوم نیست؛ اما مشخص است که در نیمه اول قرن شانزدهم فعالیت می‌کرده است. قدیمی‌ترین سند مربوط به این کارخانه تاریخ ۲۱ صفر ۹۶۸/۱۱ نوامبر ۱۵۶۰ دارد. در ۱۵۵۲م در این ترسانه ۲ قایق ساخته شد. چندی بعد در ۹۷۸ق/۱۵۷۱م ۴۰۰ فروند کشتی که ۲۵۰ فروند از آنها جنگی و ۱۵۰ فروند کشتی حمل آذوقه بود، در این ترسانه ساخته شد (Mughul 1965: 39).

۲-۲ انواع کشتی‌های نیروی دریایی و ویژگی‌های آنها

فیرکاته: ناوچه‌ای که ۱۰ تا ۱۷ نیمکت داشته و هر یک از پاروهایش را دو یا سه نفر می‌کشیدند. به دلیل سرعت بالا برای پیام‌رسانی استفاده می‌شد. فیرکاته‌های ساخته شده در بیرجیک در دو اندازه کوچک (۴/۵ در ۲۱ ذرع^۱) و بزرگ (۴/۵ در ۲۷ ذرع) ساخته می‌شدند.

پرگنده: نوعی کشتی پارویی که بادبان کمکی دارد (Kariip Çelebi 1980: 2/ 332). این کشتی جنگی دارای ۱۸ تا ۱۹ نیمکت است و ۳۳ تا ۴۰ ذرع طول دارد. کالیوتا: این کشتی ۴۲ تا ۴۸ ذرع طول دارد، و با داشتن ۱۹ تا ۲۴ نیمکت، از نوع چکتیری است. کالیوتا به طور خاص برای تعقیب و گریز استفاده می‌شد و در هنگام جنگ می‌توانست تا ۲۲۰ نفر جنگجو جابه‌جا کند.

۱. یک ذرع برابر ۷۰ الی ۹۰ سانتی‌متر است.

گالی: از زمان تأسیس دولت عثمانی تا اواخر قرن هفدهم در میان کشتی‌های جنگی نیروی دریایی عثمانی، گالی (کادیرگا) پرکاربردترین و مؤثرترین کشتی بود. در یک گالی عثمانی فاصله بین دو «بودوسلاما»^۱ در عقب و جلو ۵۵ تا ۵۶ ذرع، دهانه انبار ۲۲ وجب، ارتفاع عقب ۱۸ وجب، ارتفاع جلو ۱۱ وجب و ارتفاع وسط ۶ وجب و یک انگشت بود. در یک گالی ۲۵ نیمکت و ۴۹ پارو وجود داشت. یکی از اتاقک‌های پارو به عنوان آشپزخانه استفاده می‌شد. هر پارو ۴ یا ۵ نفر پاروزن داشت (BOSTAN 1992: 83-85).

باشتارده: ۲۶ تا ۳۶ نیمکت داشت و برای هر پارو ۵ تا ۷ پاروزن در نظر گرفته می‌شد. باشتارده‌ها نوع بزرگی از گالی‌ها بودند. این کشتی از ماونا بلندتر بود، ولی نسبت به آن ارتفاع و عرض کمتری داشت. سه نوع باشتارده وجود دارد؛ باشتارده متوسط، باشتارده پاشا و باشتارده سلطان.

باشتارده متوسط: طول آن ۵۷ ذرع و دارای ۲۶ نیمکت بود. این کشتی متعلق به معاون کاپیتان پاشا، کدخدای ترسانه امیری و امین ترسانه امیری بود.

باشتارده پاشا: پاشا (کاپیتان) سوار این کشتی می‌شد. طول آن ۷۰ تا ۷۲ آرّش (آرّشین^۲)، و دارای ۳۶ نیمکت و ۷۲ پارو بود. هر پارو به ۷ پاروزن نیاز داشت.

باشتارده سلطان / همایون (کشتی سلطنتی): نسبت به دیگر کشتی‌ها مستحکم‌تر است. دکل‌ها، پاروها و بادبان‌های آن سبز رنگ‌اند. به خاطر نشان سبز رنگش به آن «گالی سبز» نیز گفته می‌شد. نخستین بار به دستور سلطان سلیمان قانونی در کارگاه کشتی‌سازی باغ باشتارده سبز ویژه پادشاه ساخته شد.

ماونا: از قرن پانزدهم در نیروی دریایی استفاده می‌شد. یک کشتی جنگی از نوع چکتیری در دو طبقه و دارای ۲۶ نیمکت با دو یا سه دکل است. طول آن ۶۵ ذرع، ارتفاع عقب آن ۲۰ وجب، ارتفاع جلو ۱۲/۵ وجب و ارتفاع وسط ۷/۵ وجب است. هر یک از ۵۲ پاروی آن هفت نفر پاروزن داشت (BOSTAN 1992: 86-87; Lütfi Paşa 2001: 491).

۱. به تیر اصلی در عقب و جلوی کشتی گفته می‌شود که دو طرف بدنه را به هم متصل می‌کند.

۲. یک آرّشین برابر ۶۸ سانتی‌متر است.

۲-۳ کشتی‌های باریک نیروی دریایی

این کشتی‌ها عموماً در رودخانه‌ها و دریاچه‌ها استفاده می‌شدند. به لطف کشتی‌های باریک، در جاده‌ها و قلعه‌های واقع در مسیر دجله و فرات تا خلیج فارس و شط العرب، امنیت برقرار می‌شد. به ویژه در حمل و نقل آذوقه و تجهیزات نظامی بهترین وسیله بود. **قراقرس:** قایقی با بادبان کوچک که برای حمل بار در مسافت‌های کوتاه استفاده می‌شود.

شایقه: یک کشتی جنگی مسلح به سه توپ که طول آن از ۱۷ تا ۳۳ ذرع متغیر است. خدمه آن ۲۰ پاروزن، ۲۰ جنگجو، یک توپچی، یک سکاندار و ناخدا بودند. **اشکمپویه:** در دو اندازه بزرگ و کوچک ساخته می‌شد. با آن سرباز جابه‌جا می‌کردند و در کارهای سنگین به کار می‌رفت. همچنین برای خبررسانی استفاده می‌شد. **روباز:** برای حمل بار استفاده می‌شد، یک سکاندار و ۸ پاروزن داشت. مأمور تعمیر و تجهیز این نوع قایق‌ها خواجه روبازها بود.

جلیه: کشتی باری مورد استفاده در دریا و رودخانه بود. در دریای سرخ برای جابه‌جایی حیوانات به کار می‌رفت.

قلاّب سر: به خاطر شکل قلاّب مانندش این نام را گرفته است. قایقی است که می‌تواند وارد نهرها شود و از شناورهای سبک وزن به شمار می‌رود. برای حمل آذوقه، سرباز و مهمات در نهرهای کم عمق به کار می‌رفت.

کشتی‌های حمل اسب: برای حمل حیوانات به کار می‌رفتند. در جلو و عقب آنها دو پارو وجود داشت. این کشتی‌ها در ترسانه سوئز و ترسانه امیری ساخته و تعمیر و در آنها پسران نوپا و تازه کار استخدام می‌شدند (BOSTAN 1992: 91).

کشتی‌های حمل سنگ: در قرن شانزده و هفده برای حمل سنگ و الوار در ساخت و سازهای بزرگ به کار می‌رفتند. در این کشتی‌ها هم سربازان پیاده و هم اسیران به عنوان خدمه کار می‌کردند.

کشتی‌های توپدار: این کشتی‌ها نیز برای باربری به کار می‌رفتند. در سال ۱۸۹۳ق/ ۱۴۸۸م در نیروی دریایی عثمانی ۱۰ کشتی توپدار وجود داشت. کشتی‌های بورازان: دارای سه انبار بودند و برای حمل آذوقه و هیزم به کار می‌رفتند (BOSTAN 1992: 92).

قایق منزلگاه: برای خبررسانی استفاده می‌شد (ibid: 88-93). کالیون: بیشتر برای باربری و گاهی نیز به عنوان کشتی جنگی به کار می‌رفت. طول آن بین ۴۳ تا ۶۴ ذرع متغیر است. در نوع دو انباره آن ۵۸ تا ۸۰ توپ و در نوع سه انباره آن ۸۰ تا ۱۱۲ توپ جای می‌گرفت (Lütfi Paşa 2001: 491). بارچا^۱: کشتی جنگی و باربری است. در سال‌های ۹۳۳-۹۳۴ق/ ۱۵۲۷-۱۵۲۸م در ترسانه امیری ۸ بارچا تعمیر شده است (ibid: 491). آغری بار: عموماً برای باربری به کار می‌رفت. در قرن شانزدهم نیز تاجران با استفاده از آن کالا و غذا حمل می‌کردند.

کشتی آتش: برای آتش زدن کشتی‌های دشمن به کار می‌رفتند و پراز مواد منفجره و آتش‌زا بودند و خود نیز به راحتی آتش می‌گرفتند. این کشتی‌ها بادبان داشتند و خدمه نیز برای افزایش سرعت پارو می‌زدند. وقتی به هدف نزدیک می‌شدند خدمه سوار بر قایق‌هایی شده، کشتی را آتش می‌زدند و از آن دور می‌شدند (BOSTAN 1992: 94-96).

خراقه: نام نوعی کشتی در بصره است که داخل آن آتش برای پرتاب به سوی دشمن وجود داشت. به آن کشتی آتش و قایق آتش نیز گفته می‌شود (ibid: 493). از تعداد دقیق خدمه و ویژگی‌های این کشتی سخنی گفته نشده است.

۱. لطفی پاشا بارچا و کالیون را در یک معنی به کار برده است. به آن در اسپانیا «کاراولا»، در ایتالیا «کاراولو» و در انگلیس «کاراول» گفته می‌شد و در اروپا برای باربری به کار می‌رفت.

۲-۴ تجهیزات نظامی مورد استفاده در کشتی‌ها

باروت: از ترکیب شوره (پتاسیم نیترات)، ذغال چوب و گوگرد به دست می‌آید. شوره در سرتاسر خاک امپراتوری، از جمله بصره، مصر، قیصریه، نیغده، سوریه، بغداد، لبنان و مالاتیا فراوان بود... گوگرد نیز از اطراف دریای مرده (بحر المیت) و شرق آناتولی استخراج می‌شد (Gölen 2002: 10/136-144).

توپ: همان‌طور که در نیروی زمینی استفاده می‌شد در دریا نیز کاربرد داشت. بسته به اندازه کشتی، تعداد توپ‌های آن نیز تغییر می‌کرد. در بارچا و آغری بار که ناو جنگی بودند، تعداد توپ‌ها به مراتب بیشتر بود. در اواخر قرن پانزدهم در یک فروند گالی، یک توپ اصلی، ۴ توپ ضربه زن و ۸ توپ پرانگی^۱ قرار داشت (Bostian 1992: 174-177).

گلوله: گلوله توپ از آهن یا سنگ ساخته می‌شد. برای تولید آن در استانبول ریخته‌گری‌هایی وجود داشت (ibid: 177-178).

۳ نتیجه

توسعه قدرت عثمانی به بخش‌های جنوبی خلیج فارس در قرن شانزدهم میلادی و به دنبال اجرای سیاست‌های نظامی خاص به انجام رسید. مهم‌ترین شهر جنوبی بین‌النهرین، یعنی بصره، به عنوان دروازه ورودی کالاهای بغداد و بخش‌های دیگر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و از این رو دولت عثمانی برای حفظ حاکمیت خود در این بندر اقدام به تأسیس اسکله‌ها و تأسیسات دریایی نمود و کشتی‌های ساخته شده خود را در این بندر مستقر ساخت. مدارک و شواهد تاریخی نشان می‌دهد که حکومت عثمانی در قرن شانزدهم میلادی به منظور رقابت با حضور پرتغالی‌ها و صفویان در خلیج فارس، بصره را به یکی از پاسگاه‌های مهم در این آبراه تبدیل کرده و تشکیلات و تأسیسات دریایی برای آن در نظر گرفته است. اسناد موجود در آرشیوهای عثمانی نشان از توجه ویژه حکومت به مسئله

۱. پرانگی نوعی توپ کوچک جنگی است.

نیروی دریایی و تأسیسات و کشتی‌سازی در این بندر دارد، همان موضوعی که به اختصار در این مقاله بررسی شد.

منابع

محمدثریا (۱۹۹۶م)، *سجل عثمانی یا تذکره مشاهیر عثمانیه*، مطبعه عامره.

- BOSTAN, İdris (1988), "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgaahları". *Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri*.
- _____ (1992), *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarihi Kurumu Basım Evi, Ankara.
- CELÂLÂDE, Mustafa Çelebi (2011), *Tabakatü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik*, Haz.: Ayhan Yılmaz, İstanbul: Kariyer Yayınları.
- EROĞLU, Cengiz (2010), *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Basra*, Ankara: ORSAM.
- GÖLEN, Zafer (2002), "Osmanlı Barut Üretim Merkezi: Baruthâne-i Âmire", *Türkler 10*, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- HALAÇOĞLU, Yusuf (1982), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol Sistemi*, İstanbul: Üniversitesi Tarih Bölümü (doçentlik tezi).
- HALAÇOĞLU, Yusuf (1991), *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, Ankara: Türk Tarih kurumu.
- HAMİ DÂNIŞMEND, İsmail (1971), *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul, Türkiye Yayınevi.
- KARİP ÇELEBİ (1980), *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*, Haz.: Orhan Şaik gökyay, İstanbul.
- KAYHAN ATİK (2001), *Lütfi Paşa ve Tevarih-i Âl-i Osman*, Ankara: Kültür Bakanlığı.
- KÜPELİ, Özer (2010), "İrak-ı Arap'ta Osmanlı-Safevi Mücadelesi (XVI ve XVII.yy'lar)", *History Studies, International Journal of History*, Cilt: 2, Sayı: Özel Sayı.
- LÜTFİ PAŞA (2001), *Tevârih-i Âl-i Osman*, Haz. Kayhan Atik, Ankara.
- MUÇHUL, Yakup (1965), "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", *Belgeler*, Ankara, cilt II, Sayı 3-4.

ÖZBARAN, Salih (1971), "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", *Tarih Dergisi*, sayı 25.

_____ (1977), "Osmanlı ve Hindistan yolu", *Tarih Dergisi*, Sayı: 31.

PEÇEVi, İbrahim Efendi (1981), *Peçevi Tarihi*, Haz.: Bekir Sıtkı Baykal, Ankara.

ZUHURİ, Danışman (1965), *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, İstanbul: Z. Danışman Yayınevi.

