



ISSN:2588-7033



Naval Ghaziness in Islamic Civilization

Mohammad Foaadi ^a, Masoumeh Dehghan ^{b*}, Mohammad Ali Ranjbar ^c

^a PhD student of Islamic history, Faculty of Literature and Humanities, Shiraz University, Shiraz, Iran

^b Associate Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Shiraz University, Shiraz, Iran

^c Associate Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Shiraz University, Shiraz, Iran

KEY WORDS

ghazâ, ghaziness,
Shahid al-Bahr,
seamanship
Dar al-Sina'a (dockyard)

Received: 01 January 2024;

Accepted: 04 January 2025

Article type: Research Paper

DOI:10.22034/hsow.2025.2019349.1524

ABSTRACT

The concepts of *ghazâ* and *jihad*, from the perspective of Muslims, originally referred to warfare in the desert and on land, in the path of God. However, as Islamic conquests expanded, naval jihad and *ghazâ* emerged, which were considered even more challenging than land-based warfare. In order to encourage naval jihad, rulers relied on hadiths and religious narratives that could raise the threshold of endurance and courage among Muslims, preparing them to confront the dangers and hardships of the sea. Alongside this, in order to expand naval conquests, shipbuilding workshops were established, either immediately after the conquest of ports or as part of the conquest process, and administrative offices (*diwâns*) were created to oversee naval battles and manage the activities of naval warriors in the Islamic states. This research examined the concept of *ghazâ* and *jihad* in the Mediterranean Sea, attempting to clarify the significance of *ghaziness* and naval warfare, and the role of Muslim states along the eastern and southern coasts of the Mediterranean in promoting and organizing naval *ghazâ*. The findings of this research suggest that the harshness of naval combat, the need for more advanced naval weaponry, the encouragement of martyrdom at sea, and the emphasis of Islamic texts and narrations on this matter were key factors highlighted by Muslim states neighboring the Mediterranean in their efforts to encourage naval *ghazâ*.

* Corresponding author.

E-mail address: ma.dehghan@shirazu.ac.ir

©Author





غازی‌گری دریایی در تمدن اسلامی

محمد فوادی^{الف}، معصومه دهقان^{ب*}، محمد علی رنجبر^ج^{الف} دانشجوی دکتری تاریخ اسلام، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شیراز، ایران، mohammad_foadi@yahoo.com^ب دانشیار، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران، ma.dehghan@shirazu.ac.ir^ج دانشیار، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران، ranjbar@shirazu.ac.ir

واژگان کلیدی	چکیده
غزا، غازی‌گری، شهید البحر، دریانوردی، دارالصناعه	مفهوم غزا و جهاد از نظر مسلمانان جنگ در راه خدا در صحرا و بیابان بود. جهاد و غزا در دریا با گسترش فتوحات پیش آمد که سخت‌تر از خشکی بود. حکمرانان جهت ترغیب جهاد در دریا متوسل به احادیث و روایاتی شدند که می‌توانست آستانه تحمل و شجاعت مسلمانان را برای رویارویی با خطرات حوادث در دریا بالا ببرد؛ در کنار این موضوع به منظور گسترش فتوحات دریایی ایجاد کارگاه‌های دریانوردی یا راه‌اندازی این کارگاه‌ها بعد از فتح بنادر و نیز دیوان‌هایی برای اداره نبردهای دریایی و نظارت بر مجاهدان دریا در دولت‌های اسلامی مورد توجه قرار گرفت. این پژوهش با بررسی امر غزا و جهاد در دریای مدیترانه تلاش کرده مسیر روشنی در درک اهمیت غازی‌گری و جهاد در دریا و تأثیر و نقش دولت‌های مسلمان در سواحل شرقی و جنوبی مدیترانه را بر این امر بررسی کند. دستاوردهای پژوهش حاکی از آن است که سختی نبرد در دریا، نیاز به تسلیحات نظامی پیشرفته‌تر در دریا، تشویق شهادت در دریا و تأکید متون و روایات اسلامی در این زمینه محورهای مورد تأکید از سوی دولت‌های مسلمان همجوار با مدیترانه برای امر غازی‌گری دریایی بوده است.
تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۱۱	
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۰/۱۵	
مقاله علمی پژوهشی	

مقدمه

مفهوم غزا و غازی‌گری در تاریخ اسلام جایگاه خاصی داشته است و سبب گردید که مجاهدان در راه خدا با تهور و شجاعت فراوانی با دشمنان خود و کفار روبه‌رو شوند. اسلام موضوع جنگ و قتل و غارت را -که از خصوصیات جاهلی محسوب می‌شد- به امری مقدس در راه خدا متحول کرد، انگیزه‌ی غارت، کشتن و کشته شدن را از این موضوع برداشت و آن را یکی از إحدى الحسینیین دانست؛ «بگو که آیا شما منافقان جز یکی از دو نیکویی (بهشت و یا فتح) چیزی می‌توانید بر ما انتظار برید؟ ولی ما درباره شما منتظریم که از جانب خدا به عذابی سخت گرفتار شوید یا به دست ما هلاک شوید، بنابراین شما در انتظار باشید که ما هم مترصد و منتظر هستیم» (آیه ۵۲، سوره توبه).

مسلمانان که در آغاز فتوحات و بر اثر ارتباط با مردم ایران، مصر و سواحل مدیترانه به امور دریایی آشنا شدند، جهت برخورد با دشمنان دین بایستی فنون آنها را می‌آموختند. بنابراین در جهت ایجاد انگیزه‌ی بیشتر احادیث و روایاتی نقل گردید. به عنوان مثال «یک شهید در دریا (شهید البحر) بمانند دو شهید در خشکی است» (ابن ماجه، ۱۴۱۸: مسئله ۲۷۷۷ و ۲۷۷۸). با اینکه نقل احادیث در باب فتح و جهاد از سوی پیامبر (ص) بوده است، در عهد رسول اکرم (ص) و ابوبکر جنگ دریایی صورت پذیرفت تا

این احادیث موضوعیت پیدا کند. اما به هر صورت مسلمانان باید موانع جهاد دریایی را برطرف می‌کردند. چنین بود که به زودی به کمک مسلمانان جدید بر این امر فائق آمدند. مبارزه اسلام در دهه‌های اولیه با دولت بیزانس در شام و فلسطین صورت گرفت و با پیشروی مسلمانان در خاک آسیای صغیر دنبال شد. همزمان خلافت عثمان و حکومت معاویه در شام در سالهای ۲۶ و ۲۸ هـ ق/۶۴۶-۶۴۸ م، نخستین جهاد در دریای بیزانس با قبرس - که متعلق به بیزانس بود - صورت پذیرفت که با پیروزی مسلمانان و فتح این جزیره و پرداخت جزیه از طرف آنها پایان یافت. در سال ۵۴ هـ ق/۶۷۳ م در عهد خلافت معاویه به مدت چند سال قسطنطنیه محاصره شد اما استحکامات و قلاع و دیوارهای بلند این شهر، نیروی دریایی مقتدر امپراتوری روم شرقی و وجود آتش یونانی که مسلمانان از آن محروم بودند، مانع تصرف این شهر شد (شاو، ۱۳۷۰: ۱۰۸/۱). علاقه مسلمانان به فتح این شهر بدین سبب بود که از پیامبر نقل می‌کردند که مهدی موعود را فاتح این شهر دانسته بودند: «لَتُفْتَحَنَّ الْقُسْطَنْطِیْنِیَّةُ، فَلَنَعْمَ الْأَمِیْرُ أَمِیْرُهَا، وَلَنَعْمَ الْجَیْشُ ذَٰلِكَ الْجَیْشُ؛ بی‌شک قسطنطنیه فتح خواهد شد، پس چه نیکو امیری است آن امیر (امیر فاتح) و چه نیکو سپاهی است آن سپاه» (ابن حنبل، ۱۴۱۶: ۳۳۵/۴). لذا رهبران اسلامی سعی می‌کردند فاتح این شهر شوند. در دوره سلیمان بن عبدالملک (سال ۹۸ هـ ق/۷۱۶ م) نیز لشکری به سرپرستی مسلمه، برادر سلیمان بن عبدالملک، این شهر را محاصره کرد اما به دلایل بالا و همچنین زمستان سرد آن سال و فوت سلیمان، خلیفه جدید عمرو بن عبدالعزیز از مسلمه خواست که بازگردند (شروع خلافت عمر بن عبدالعزیز ۹۹ هـ ق/۷۱۷ م). در اواخر خلافت امویان به علت جنگ‌های داخلی، مخالفت شیعیان از جمله قیام زید بن علی و خوارج و فعالیت‌های عباسیان علیه امویان، سلسله اموی را تضعیف کرد و از امور دریایی بازداشت. در آغاز خلافت عباسیان (۱۳۲ هـ ق/۷۵ م) به بعد نیز عباسیان به خاطر حضور هواداران خود در خراسان به آن منطقه توجه می‌نمود؛ خصوصاً اینکه مردم شام بیشتر متمایل به امویان بودند و از عباسیان حمایت نمی‌کردند. ضمن اینکه پایتخت عباسیان شهر بغداد بود که به نسبت دمشق در شام از دریا فاصله داشت. اما به مرور دولت‌های دست‌نشانده یا مستقل مجاور دریا امر دریانوردی و ایجاد ناوگان دریایی را دنبال کردند؛ از جمله در مصر بنی‌اغلب (۲۹۶-۱۸۴ قمری / ۹۰۹-۸۰۰ میلادی)، طولونیان (292-254 ق / ۸۶۸ تا ۹۰۵ م) و... همینطور بعدها حکومت فاطمیان مصر (۲۹۷-۵۶۷ ق/۹۰۹-۱۱۷۱ م) که قوی‌ترین نیروی دریایی را در آن دوره در شمال آفریقا به وجود آوردند و نیروی دریایی امویان اندلس که مرتب با فاطمیان در نزاع بود.

پیشینه پژوهش

کتاب «دریانوردی ایرانیان» (۱۳۵۰) نوشته اسماعیل رائین که به دریانوردی مسلمانان هم اشاره دارد. همچنین کتاب «دریانوردی در دریای هند» نوشته جرج فضل‌حورانی آمریکایی لبنانی الاصل، حورانی در کتابش تمامی دریانوردان مسلمان را به نام دریانوردان عرب نامیده است. حسن صالح شهاب در کتاب «الدلیل البحری عند العرب، الملاحه الفلکیه عند العرب و فن الملاحه عند العرب» (۱۹۷۹ م) به جای انتساب دریانوردی به مسلمانان آن را به عرب نسبت داده است. در این کتاب در زمینه امر جهاد و غزا در دریانوردی مسلمانان توضیحاتی ارائه شده است. همچنین کتاب «تاریخ دریانوردی اسلامی در مصر و شام» (۱۳۹۹ ش) که به صورت اختصاصی به دریانوردی مسلمانان شام و مصر پرداخته توسط دو تن از نویسندگان به نامهای احمد مختار العبادی و سیدعبدالعزیز نوشته شده است. همچنین کتاب «سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان» (۱۳۷۱) نوشته پروفیسور هادی حسن (هندی) نیز به دریانوردی مسلمانان اشاره کرده است. دکتر محمود طاهری در کتاب «سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند» (۱۳۸۰) نیز به دریانوردی در صدر اسلام و ساخت کشتی‌ها و انواع آن، لوازم و تجهیزات و خدمه‌ها و جاشوان اشاره کرده

است. اولیانویچ کراچکوفسکی در کتاب «نوشته‌های جغرافیایی در جهان اسلام» (۱۳۹۳) ضمن معرفی جغرافی‌دانان در جهان اسلام به دریانوردی مسلمانان پرداخته است.

مقالات مختلفی نیز در زمینه دریانوردی نگاشته شده که به بحث غازیگری در دریا پرداخته شده است. از جمله: مقاله «ناوگان دریایی فاطمیان در مدیترانه» (۱۳۹۷) از حمیدرضا وردی، در این مقاله از مسلمانان و بیم آنها از دریانوردی خصوصاً در عهد خلیفه دوم عمر بن خطاب، نگاه خلافت به امر جهاد در دریا، نخستین حملات در عهد خلافت عثمان در سالهای ۲۷ تا ۳۴ هـ ق/ ۶۴۷-۶۵۴ م و فتح قبرس و سپس از مصر و ناوگان تجاری و جنگ‌های این دولت می‌نویسد. همچنین در سواحل دریای سرخ در مصر در بندر عیذاب فاطمیان دارای کشتی‌هایی بودند که به کارم معروف بوده است (کارم یا کارمی بازرگانی واقع در بندر عیذاب مصر بودند که اتحادیه‌ای را تشکیل داده و تجارت ادویه هند را در دست داشتند).

مقاله «نیروی دریایی فاطمیان» (۱۳۸۷) از عبدالله ناصری طاهری و جواد فتحی، این مقاله شکوفایی صنعت کشتی‌سازی را در مصر دوران فاطمی به دو دلیل می‌دانند؛ یک فراوانی مواد اولیه از قبیل آهن و چوب و دیگری صنعتگران ماهر در امر ساخت کشتی. این عوامل در دوره‌های بعدی یعنی دوران ایوبیان و ممالیک نیز وجود داشته است اما اینکه چرا قدرت دریایی دولت‌های اخیر به پای فاطمیون در دریا نرسید و علت آن چه بوده را توضیح نمی‌دهد. در مقاله آمده است دیوان و سازمانی که به امور دریایی اشراف دارد یعنی دیوان جهاد، به نام دیوان عمائر اطلاق می‌شده که تنها در مصر بدین نام بوده است. ناوگان دریایی مصر پنج هزار نفر عضو و دارای ده امیرالبحر - امیر اسطول - بود. به سربازان نیروی دریایی بحرین یا اسطولیه می‌گفتند و در میان مردم اعتبار خاصی داشتند و به آنان «مجاهدون فی سبیل الله» یا «الغزاة فی أعداء الله» گفته می‌شد؛ همچنین از انواع کشتی‌ها، نام آنها و کاربرد هر یک و سلاح‌ها و طریقه جنگ با آنها در این پژوهش سخن گفته شده است.

مقاله «عملیات نظامی دریایی مسلمانان در نیمه نخست سده اول هجری» (۱۳۸۴) از زینب علیزاده جورکویه، از عدم آگاهی از فنون دریایی توسط مسلمانان در دهه‌های اولیه و پس از آن جنگ علاء حضرمی بدون اجازه خلیفه دوم، و درخواست معاویه حاکم شام از خلیفه دوم مبنی بر جنگ قبرس و عدم اجازه عمر سخن می‌گوید. عمر اجازه جنگ دریایی را علی‌رغم اصرار معاویه نمی‌دهد. حتی به سپاهسانی که به عراق و مصر اعزام داشت، گفت بین مدینه و لشکریان دریا، رودخانه قرار ندهید. اما سخت‌گیری در دوره عثمان کمتر شد و برای احتیاط از حملات بی هدف و جهت احتیاط جان مسلمانان، به معاویه گفت همسرت را به همراه ببر. لذا تا حدودی معاویه احتیاط بیشتری نمود.

مقاله «دریانوردی مسلمانان در سده نخستین اسلامی» (۱۳۸۵) از حسین قرچانلو؛ وی می‌نویسد انگیزه نظامی در نزد اعراب بخاطر حفظ قدرت نظامی و برتری بر دشمنان پیوسته اهمیت داشته و برتر از مسئله تجارت بوده است. مقاله «سازمان نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه تا پایان سده ششم هجری» (۱۳۸۶) از مهدی خلیلی و زینب علیزاده، به مانند اغلب مقالات درباره عدم علاقه مسلمانان به دریانوردی در عهد خلیفه دوم اشاره دارد و به گسترش دریانوردی از دوره عثمان و سپس دوره امویان می‌پردازد. اما در خصوص ایجاد پایگاه‌های دریایی، حفاظت از سواحل و بنادر و ایجاد کارگاه‌ها - دارالصنایع - و سازمان‌های آن مطالب مهمی را بیان می‌کند. این مقاله به دلایل عدم رشد فتوحات دریایی در اوایل دوره عباسی اشاره دارد و علت آن را دوری پایتخت عباسی از دریا و توجه آنها به می‌داند؛ همچنین بیان می‌دارد که وابستگان آنها در مصر یعنی بنی‌اعلی، طولونیان و دولت‌های مستقل جدا شده از بدنه خلافت همچون فاطمیون، ایوبیان و ممالیک، مرابطون و موحدان به ایجاد نیروی دریایی پرداختند.

اصغر قائدان نیز در مقاله‌ای با عنوان «تحوّل و تطوّر در نیروی دریایی مسلمانان تا پایان خلافت عباسی» (۱۳۸۰) به سیر تکاملی دریانوردی پرداخته است. وی بر خلاف دیگر مقالات، اعراب را صاحب اطلاع از علم دریانوردی می‌داند. استناد او به آشنایی با قوم حمیر و قوم سبا به دریانوردی است. همچنین او به سبب شبه جزیره بودن عربستان و عبور عده‌ای محدود از مسلمانان مکه به حبشه تعجب می‌کند که چرا طبری در تاریخ خود از عدم آشنایی خلیفه دوم نسبت به دریا سخن گفته است. مقاله‌ای نیز با عنوان «ورود مسلمانان به آمریکا» (۱۳۹۲) توسط عبدالله فرهی نوشته شده وی سعی نموده کشف آمریکا را به دریانوردان مسلمان در اقیانوس اطلس ارتباط دهد.

این پژوهش به بررسی نقش دریا در فتوحات اسلامی از دوره خلفای راشدین پرداخته است. همچنین بیان شده است که چگونه خلفا و به دنبال آنها دولت‌های مسلمانی که در سواحل شرقی و جنوبی مدیترانه قدرت گرفتند برای پیشبرد اهداف دریایی خود به ترویج امر غازی‌گری در دریا و بیان اهمیت آن پرداختند و از چه ابزارهایی در جهت پیشبرد اهداف خود بهره گرفتند. این پژوهش از جهت تأکید بر امر غزا و جهاد در دریا و توجه به عوامل ترغیب‌کننده و انگیزه‌بخش به مجاهدان مسلمان در دریا با کتب و مقالاتی که در پیشینه تحقیق بررسی گردید، تفاوت‌هایی دارد.

برای ورود به بحث غازی‌گری مسلمانان در نیروی دریایی نیاز است در حول سه محور مهم بحث را پیش برد تا بتوان مسئله طرح شده را بر اساس داده‌های تاریخی رصد کرد و به سامان رساند. سه محور انتخاب شده در این پژوهش عبارتند از: ۱. بحث جنگ در دریا در منابع و روایات اسلامی و تاریخی؛ ۲. بحث ابزار و تسلیحات جنگ در دریا که پیچیده‌تر و فنی‌تر از ابزار و تسلیحات جنگ در خشکی است و ۳. شهادت در دریا که پیچیده‌تر و متفاوت‌تر از شهادت در نبردهای زمینی است. اما قبل از ورود به مبحث اصلی نیاز است مقدمه‌ای از شناخت دریا و دریانوردی در صدر اسلام و زمینه‌های شکل‌گیری اندیشه غازی‌گری در دریا بیان شود.

۱. غازی‌گری در دریا امری صعب برای مسلمانان

۱.۱. صعوبت غازی‌گری در دریا از صدر اسلام تا پایان دوره عمر

در قرآن آیات فراوانی در مورد بحر و سفینه و کشتی آمده است از جمله آیه ۹۷ انعام که می‌فرماید: «... و او خدایی است که ستارگان را برای شما قرار داده تا به وسیله آنها در تاریکی‌های دریا و خشکی راه خود را بیابند» و همچنین است این آیات: «پروردگار شما همان است که به دریا برای شما کشتی‌ها را به حرکت می‌آورد تا از فضل خدا (یعنی روزی) طلبید، که او درباره شما بسیار مهربان است» (آیه ۶۶/اسراء)، «محققاً در خلقت آسمان‌ها و زمین رفت و آمد شب و روز، و کشتی‌ها که بر روی آب برای انتفاع خلق در حرکت است، و...» (آیه ۱۶۴/بقره)، «او کسی است که دریا را مسخّر [شما] ساخت تا از آن، گوشت تازه بخورید؛ و زیوری که آن را بر خود می‌پوشانید [همچون مروارید] از آن استخراج کنید؛ و کشتی‌ها را می‌بینی که سینه‌ی دریا را می‌شکافند تا شما [به تجارت بپردازید] از فضل خدا بهره‌گیرید؛ شاید شکر او را به‌جای آورید.» (آیه ۱۴/نحل).

مطالب مربوط به آیات درباره‌ی حرکت کشتی در دریاها، تهیه لباس و غذا از دریا و بازرگانی و تجارت است. لیکن درباره مسائل مربوط به جنگ و غزا و جهاد با کشتی، ذکری به میان نیامده است. این در حالی است که در نخستین دهه‌های اولیه اسلام مسلمانان به جنگ‌های دریایی پرداختند. در واقع، چون جنگ در دریا از زمان پیامبر شروع نشده بود که در این زمینه نیازمند آیات باشد، تنها تجارت و منافع مادی از دریا مورد نظر بوده است. اما در آیات متعدد خداوند به دریا و کشتی سوگند یاد کرده است و در حوادث تاریخی بیان شده در مورد پیامبران به اهمیت نقش دریا می‌توان پی‌برد: «پس سوگند به کشتی‌ها که به آسانی بر روی آب

روان می‌شون.» (آیه ۳/ذاریات)؛ «و سوگند به دریای آکنده» (آیه ۶/طور)؛ «و برای اوست کشتی‌های بادبان برافراشته و روان در دریا، همانند کوه‌ها» (آیه ۲۴/الرحمن).

باد و باران، طوفان، زلزله، زمین و... همه جنود پروردگارند که به برخی از آنها همانند دریا، در قرآن مجید نیز اشاره شده است. دریا بود که به امر خدا، موسای نوزاد را نگهداری و حفاظت کرد و به ساحل رسانید. دریا بود که راه نجات، برای بنی اسرائیل گشود و آنان را از عذاب و شکنجه فرعونیان نجات داد و فرعون و لشگرش را غرق و هلاک ساخت. این آیات و آیات متعدد دیگری به اهمیت و نقش دریا اشاره دارد و نیز احادیث و روایات متعددی که در طی فتوحات اسلامی مورد بهره برداری خلفا و فرماندهان مسلمان قرار گرفت.

در ابتدای ظهور اسلام در شبه جزیره عربستان مسافرت دریایی کمتر یا اصلاً صورت نمی‌گرفت. قدیمی‌ترین موضوع سفر دریایی گسیل داشتن قلیلی از مسلمانان مکه بدستور پیامبر به سرکردگی عثمان بن مظعون در سال ۵ یا ۶ بعثت است که از طریق بندر شعبیه (جده امروز) به حبشه صورت گرفت (طبری، ۱۳۷۳: ۵۳/۲-۵۵).

اعراب در صدر اسلام با دریانوردی آشنایی نداشتند، آنها شتر را کشتی صحرا می‌نامیدند که نشانه‌ی بی‌علاقگی آنها به امر کشتی‌رانی دریایی بوده است. در دوره بیست و سه سال عصر نبوی و خلافت ابوبکر و حتی تا دوره عمر جنگ دریایی یا سفر دریایی مگر به استثنا صورت نگرفته بود؛ چرا که در آن زمان دستورات دینی و مخالفت‌های دشمنان اسلام یا (کفار) در پهنه شبه جزیره بود. ولی از دوره عمر با فتح سرزمین‌های جدیدی در سواحل شرقی مدیترانه یعنی شام و لبنان امروز و فلسطین و مصر و تسخیر بنادر آن مناطق، مسلمانان با کشتی و امر دریانوردی روبه‌رو شدند. اعراب که تا آن روز از فنون کشتی‌رانی و کشتی‌سازی علم و اطلاعی نداشتند، برای عبور از دریا و انگیزه‌ای که به صدور اسلام در دل‌های آنها وجود داشت، نیازمند فراگیری فن ورود به دریا شدند. در شهرها و بنادر فتح شده کارگاه‌های کشتی‌سازی (دارالصناعه) وجود داشت چرا که بنادری مانند صور و صیدا از صدها سال پیش‌تر صاحب ناوگان دریایی بودند. مأموران و کارمندان این کارگاه‌ها یا مسلمان می‌شدند یا بدون تغییر دین قبلی در خدمت حکومت‌های جدید خدمت می‌کردند و دولت‌های اسلامی از تخصص آنها استفاده می‌کردند. معاویه بن ابوسفیان که از دوره خلافت ابوبکر و عمر به حکومت شام منصوب شده بود، جهت پیشرفت و قدرتمند شدن خویش از عمر بن الخطاب -خلیفه دوم- اجازه خواست که به جزیره قبرس که فاصله چندانی با سواحل شام (سوریه) نداشت حمله نماید. وی طی نامه‌ای به خلیفه نوشت که فاصله این جزیره (قبرس) به سواحل شام نزدیک است و شب‌ها صدای سگان و آواز مرغان آنها شنیده می‌شود (حورانی، ۱۳۲۸: ۷۲). حتی معاویه خاطرنشان ساخت که عده‌ای از ناخدایان و بحریمایان ایرانی در این جا هستند که من می‌توانم از کمک آنها برخوردار گردم؛ و ۵ تن از این ناخدایان که مسلمان هستند و به عقیده من از برجسته‌ترین ناخدایان جهان بشمار می‌روند و بصیرت آنها در دریانوردی فوق‌العاده است. معاویه در ادامه می‌نویسد این ۵ نفر نه تنها به جابلسا [سرزمینی که امروز جزایر بریتانیا و ایرلند می‌نامیم] مسافرت کرده‌اند بلکه از آنجا گذشته و به جایی رسیده‌اند که در آنجا آفتاب غروب نمی‌کند (رائین، ۱۳۵۰: ۲۸۸/۱) [احتمالاً منظور جابلقا است]. پرسش عمر از عمروعاص حاکم مصر درباره دریا و اینکه عمروعاص پاسخ داد: «دریا آفریده‌ای عظیم است که آفریده‌ی ناتوان بر آن نشیند و آدمی در دریا چون حشره‌ای (کرمی) بر قطعه چوبی که گاه غوطه‌ور می‌شود و گاه به حد مرگ می‌هراسد...» لذا عمر پاسخ منفی داد و گفت سلامت جان مردم برای من ارزشمندتر از تمامی گنج‌های یونان است (همان: ۲۸۵/۱). نعنعی می‌نویسد عمر در پاسخ گفت تا من زنده هستم هیچکس به آنجا لشکرکشی نخواهد کرد (نعنعی، ۱۳۸۰: ۳۱).

علاوه بر آن عامل دیگری که سبب مخالفت عمر شد این بود که عده‌ای از حبشیان به سواحل عربستان دست‌اندازی نموده بودند و خلیفه دوم علقمه‌بن مُجزربن مُدلجی را با بیست کشتی بسوی حبشیان در دریای سرخ فرستاد که در جنگ همگی مسلمانان کشته شدند و عمر تصمیم گرفت هرگز کسی را به دریا نفرستد (طبری، ۱۳۵۲: ۱۷۵/۵). همچنین در سال ۱۷ هـ ق / ۶۳۸ م علاء‌بن حضرمی حاکم بحرین (در آن زمان علاوه بر بحرین شرق عربستان را نیز شامل می‌شد) از طریق دریای فارس به سوی استخر حمله بُرد. مردم جنوب کشتی‌های مسلمانان را سوزاندند و آنها به هنگام مراجعت مجبور شدند از جنوب ایران به سوی بصره حرکت کنند. لذا عمر او را مورد عتاب و خطاب قرار داد، وی را از والی‌گری بحرین معزول ساخت. طبری می‌نویسد «عمر با شنیدن وضعیّت علاء‌بن حضرمی، دوازده هزار تن را از بصره جهت کمک و نجات آنها فرستاد» (همان: ۱۵۱/۵). شاید این مسئله اعزام دوازده هزارتن توسط عمر بعید به نظر برسد زیرا آماده کردن این تعداد سپاهی در مدت کم احتمال کمی دارد. گویا علت حمله خودسرانه علاء‌بن حضرمی به ایران رقابت و حسادت بوده که او با سعدبن ابی وقاص در قادسیه داشته است. این دشمنی در جریان سرکوب اهل رَدّه اتفاق افتاد. در این نبرد، علاء حضرمی برتری یافت و «چون سعدبن ابی وقاص در قادسیه پیروز شد و در نظرها کار سعد بزرگتر از کار علاء آمد، علاء خواست کاری کند که کار سعد در برابر او خوار آید، این بود که مردم خود را به سوی ایرانیان فراخواند» (ابن‌خلدون، ۱۳۶۳: ۱/۵۳۴).

از همه اینها گذشته، عمر با لشکرکشی مسلمانان از طریق دریا مخالف بود؛ بدین دلیل که اعراب علم و اطلاعی از دریا و کشتی‌رانی نداشتند و سرزمین یمن - که سابقه دریاداری و کشتی‌رانی را داشته - نیز بر اثر تسلط دریایی حبشه بر دریای عدن و دریای سرخ، توانایی دریاداری را مدتی قبل از ظهور اسلام از دست داده بود. همچنین درختان قطور و تنومند جهت ساخت کشتی در شبه‌جزیره یافت نمی‌شد؛ و شاید بی‌میلی به صنعت و هنر در میان اعراب هم مزید بر علت بوده است. العبادی در کتاب خود می‌نویسد: «مهارت و روش‌های دریانوردی در زمان اشغال یمن توسط ایرانیان و حبشیان به درون فطرت و حافظه‌ی آنها منتقل شد و در عمق وجودشان مخفی ماند تا اینکه زمینه مناسب در زمان فتوحات اسلامی فراهم گردید» (احمد عبادی، ۱۳۹۹: ۱۷). باید یادآوری نمود که عدم اطلاع در امر دریانوردی در مورد اعراب شمالی و بادیه بوده است (ابن‌خلدون، ۱۳۶۶: ۱/۴۸۳). بعضی ترس و وحشت و واژه‌ها از دریا را امری می‌دانند که اسلام از اعراب جاهلی دور از دریا به عاریت گرفته است. مارتین هارتمن، به همین دلیل می‌گوید که... به همین جهت عرب‌ها در تمام عملیات دریایی با شکست مواجه شده‌اند (هادی، ۱۳۷۱: ۱۵۷). شاید و تا حدودی این موضوع تا چند دهه اولیه صدر اسلام چنین بوده و پیروزی مسلمانان اولیه قاطع نبوده است. لیکن به مرور مسلمانان توانستند علاوه بر قبرس که تا سال ۳۴ هجری فتح گردید، جزایر دیگری از جمله کرت، رودس و سیسیل... را فتح نمایند. عزیز احمد در کتاب «تاریخ سیسیل در دوره اسلامی» می‌نویسد که عمر با اعمال ماجراجویانه نظامی در دریاها و رودخانه‌های بزرگ مخالف بود (عزیز احمد، ۱۳۶۲: ۱). عمر در مورد حملات دریایی امپراتور بیزانس علیه مسلمانان در سواحل شام و مصر تنها از حاکمان بنادر خواست به ترمیم قلاع و ایجاد استحکامات نظامی بپردازند.

۲.۱. غازی‌گری دریایی در دوره عثمان و بنی‌امیه

در دوره عثمان - شاید به علت آنکه مردی تجارت‌پیشه بود - چندان مخالفتی با حملات دریایی نشان نداد. البته وی تحت شرایطی اجازه جنگ دریایی را به معاویه داد: اول آنکه معاویه همسرش فاخته دختر قرظ بن عمرو بن نوفل بن عبدمناف را همراه خود برد؛ و دوم اینکه اعزام نیروها باید داوطلبانه باشد. به دنبال آن عده‌ای جهت نبرد دریایی فراهم آمدند که چند تن از صحابه از جمله:

ابودرداء، ابوذر غفاری، فضاله بن عبیدانصاری، مقداد بن اسود، عباده بن صامت با همسرش ام‌حرام دختر ملحان انصاری همراه آنها بود. جنگ با قبرس بین سالهای ۲۷ یا ۲۸ هجری تا سال ۳۴ هجری صورت پذیرفت (بلاذری، ۱۳۳۷: ۲۲۶).

در جنگ ذات‌السّواری یا نبرد دکل‌ها- که مسلمانان با غنایم فراوان و اسرای زیادی مراجعت کردند، گویا ام‌حرام همسر عباده بن صامت به مجرد پیاده شدن از کشتی در قبرس بر مرکبی سوار می‌شود، مرکب وی زمین می‌خورد و همسر عباده بن صامت زیر دست و پای مرکب فوت می‌کند. گور او در قبرس است و به نام قبر زن صالحه معروف است (همان: ۲۲۳؛ ابن‌خلدون، ۱۳۶۲: ۵۶۳/۱).

با تسلط بر کارگاه‌های بنادر متصرفی در سواحل مدیترانه از جمله شهرهای طرسوس، تارسا، لاذقیه، طرابلس (تری‌پولی سه شهر) و همچنین بنادر صور و صیدا، تعداد متناهی از اهل فن در کشتی‌سازی به خدمت دولت اسلامی در آمدند. یعقوبی در البلدان می‌نویسد، اهالی شهر طرابلس از ایرانیانی بودند که معاویه آنها را به این محل منتقل کرده بود (عبادی، ۱۳۸۶: ۳۱). همچنین در شهرهای دمیاط، اسکندریه، تیس، در مصر نیز کارگاه‌های کشتی‌سازی، دارالصناعه، از دوره بیزانس وجود داشت؛ و به علت عدم آشنایی اعراب مسلمان با فنّ دریانوردی، اینک باید چاره‌ای اندیشیده می‌شد و برای مقابله با دریانوردان بیزانس و ملل دیگر باید تکنیک و ابزار جدید آنها را آموخته می‌شد.

۱. ۳. غازی‌گری دریایی در دوره خلافت عباسی

در آغاز دوران خلافت هارون الرشید (۱۷۰هـ) هارون شخصی به نام حمید بن معیوف را در سال ۱۹۰هـ مأمور اداره سواحل شام و مصر نمود. در همین زمان یونانیان قبرس قرارداد فی‌مابین را شکستند، معیوف به قبرس رفت و شورشیان را سرکوب و ۱۶ هزار نفر را اسیر کرد، به طوری که بهای اسقف قبرس دو هزار دینار بود (عبادی، ۱۳۹۹: ۴۸).

علاقه هارون به دریا و دریانوردی سبب شد وی مصمم شود بین دریای مدیترانه و دریای سرخ ارتباط برقرار نماید (کانال بکشد) (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۱۲). اما یحیی فرزند خالد برمکی وی را اندرز داده و از اجرای این طرح بازداشت که اگر چنین کند، کشتی‌های رومی وارد دریای سرخ شده امنیت حجاز (مکه و مدینه) به خطر می‌افتد (همان، ۴۹ پاورقی). قبل از این و در عهد عمر خلیفه ثانی، حاکم مصر، عمروعاص مصمم شده بود که بین دریای مدیترانه و قُلْزُم کانالی حفر کند. لیکن عمر از ترس تسلط رومیان بر دریای سرخ و بر هم خوردن مراسم حج چنین اجازه‌ای نداد (حورانی، ۱۳۳۸: ۸۰).

در این دوره با تسلط مسلمانان اموی اندلس، آنها نیز صاحب نیروی دریایی شدند و قدرت بزرگی را در غرب مدیترانه ایجاد نمودند. همچنین نمایندگان بنی‌عباس در مصر یعنی در زمان حاکمیت بنی‌اغلب صاحب نیروی دریایی گردیدند؛ و این سبب امر شد که نیروی دریایی مسلمانان در شرق مدیترانه نیز صاحب قدرت شوند و بعضی جزایر مدیترانه را متصرف شوند؛ از جمله صقلیه (سیسیل) که در دوره زیاده‌الله بن ابراهیم اغلب حاکم مصر توسط اسدبن فرات به عنوان فرمانده نیروی دریایی. شیخ صاحب فتوا و از سرداران ابراهیم بن اغلب صورت گرفت (ابن‌خلدون، ۱۳۶۶: ۴۸۴/۱). کِرت در ۲۱۲هـ مالت در ۲۵۶هـ ق. توسط دولت بنی‌اغلب در مصر تسخیر شد (شکیب ارسلان، ۱۳۷۸: ۲۱۲). این فتوحات باعث برتری مسلمانان در شرق مدیترانه گشت. جزیره کِرت تا سال ۳۵۰هـ بعنوان ایالتی از دولت عباسیان در مصر به حساب می‌آمد.

علی‌رغم وجود نیروی دریای مسلمانان، به سبب توجه بیشتر آنها به امور شرق و خراسان، خصوصاً در چندین دهه اول استقرار

آنها، دور بودن پایتخت آنها یعنی بغداد از دریای مدیترانه نسبت به پایتخت امویان و دشمنی مردم شام با عباسیان، قدرت دریایی این دولت به نسبت وسعت سرزمین و طول دوران حکومت آنها پیشرفت زیادی نکرد.

از میان دولت‌های اسلامی قبل از تشکیل دولت عثمانی، امویان اندلس و فاطمیان مصر صاحب نیروی دریایی مقتدری بودند. علت قدرتمند ناوگان فاطمی بدین سبب بود که فاطمیان هم با امویان اندلس رقابت داشتند، هم در شرق مدیترانه با عباسیان نزاع می‌کردند و هم در جنگ با بیزانس به سر می‌بردند. بدین ترتیب ناوگان فاطمی صاحب قدرت و شوکت گردید. ابن تغری بردی در کتاب «النجوم الزاهره» دلیل فتح مصر توسط دولت فاطمی را در نیمه قرن چهارم هجری پیشرفت رومیان در شام و بنادر طرسوس، انطاکیه و عین ذریه و مصیصه می‌داند (شهرهای شمال سوریه و جنوب آناتولی). به نقل از ابوالمحاسن ابن تغری بردی، بزرگان مصر از جمله ابوطاهر ذهلی به همین سبب بود که از المَعزّ خلیفه فاطمی خواست به مصر بیاید (ابن تغری بردی، ۱۳۹۲: ۳۷/۴).

۱. ۴. جنگ دریایی مسیری صعب برای غازی‌گری در آستانه تشکیل دولت عثمانی

غازیان دریایی، سربازان و لشکریانی بودند که در کشتی به جنگ با غیر مسلمانان (کفار) می‌پرداختند. نخستین دریانوردان عثمانی از اهالی فتح شده یونان و آلبانی بودند. این لشکریان لوند^۱ نامیده می‌شدند (ووسینیچ، ۱۳۴۶: ۳۵) که شاید تحریفی از کلمه‌ی لوانتینوی ایتالیایی باشد (شاوو، ۱۳۷۰: ۱/۲۳۴). چون شغل خطرناکی محسوب می‌شد و اغلب ماجراجویان به این شغل روی می‌آوردند. نبرد در دریا موضوعی متفاوت‌تر از جنگ در خشکی بود.

مهمترین عواملی که در این زمان به شکوفایی و قدرت نیروی دریایی مدیترانه کمک کرد رقابت و مقابله شرق با غرب مدیترانه، مبارزه نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه با نیروی دریایی خلافت عباسی از مسیر خلیج فارس تا دریای سرخ و نیز مقابله با دولت بیزانس بود. همین نیاز منجر به تشکیل نیروی دریایی پر قدرتی از سوی فاطمیان و امویان اندلس که دو خلافت هم‌اورد را با عباسیان تشکیل داده بودند، گردید. از دلایل برتری و قدرت ناوگان مصر یکی مبارزه با دولت عباسی در شرق و دیگری پاسخ به حملات امویان اندلس در غرب بود. چون در اواخر قرن سوم و قرن چهارم بنی‌عباس ضعیف و ناتوان شده بودند و روم شرقی بر بنادر طولوس و انطاکیه و مصیصه در سواحل شام تسلط داشتند (عبادی، ۱۳۹۹: ۷۶)؛ و شهرهای حلب، معرّه‌نعمان، شیزر، حمان و حمص مورد حمله قرار گرفته بودند، رسالت جهاد به دست فاطمیان افتاد. احتمالاً یکی از دلایل فتح مصر که بدون جنگ به تصرف فاطمیون درآمد، اوضاع آشفته آن روز مسلمانان بود.

با نزدیک شدن به قرن هفتم هجری قمری و زمینه‌سازی‌ها برای تشکیل دولت عثمانی، دولت مقتدر فاطمیان نه به خاطر ضعف نیروی دریایی بلکه از درون و به دلیل اختلاف اقوام مختلف مغاربه‌ها و مشارقه‌ها با یکدیگر، از جمله بربرهای گتّامه، اعراب، دیلمی‌ها، سیاهان آفریقا و ترکان، سبب ضعف این دولت گشت. خلفا جهت خنثی نمودن قدرت یک قوم، قبایل و مردم دیگری را به خدمت گرفتند؛ از جمله عزیز جهت خنثی کردن قدرت بربرها از ترکان (شرقی‌ها) استفاده نمود و المستنصر برای برقراری آرامش از حاکم ارمنی عکا کمک خواست (دهقان، ۱۳۹۷: ۸۱). این اختلافات داخلی سبب ضعف نیروهای نظامی شد. مخالفت‌های مسلمانان سنی با دولت فاطمی سبب گردید که صلاح‌الدین ایوبی که وزیر این دولت بود، آن را منقرض نماید؛ و به جای فاطمیان، ایوبیان و سپس ممالیک جای آنها را گرفتند که هر دو دولت، علی‌رغم تمایل به نیروی دریایی، جایگاهی همانند فاطمیان در امر ناوگان دریایی بدست نیاوردند؛ چرا که عمر دولت ایوبی در مصر کوتاه بود و بعد از مرگ صلاح‌الدین نیز، سلطان قدرتمندی

^۱-Levend

جایگزین او نشد و در نتیجه توانایی دریایی مصر کاهش یافت. مقریزی وضع نیروی دریایی مصر در عهد ایوبیان را چنین وصف نموده است: «... دیگر توجهی به ناوگان نمی‌شد و تنها به هنگام ضرورت به آن عنایت می‌کردند و هرگاه تجهیز آن ضرورت پیدا می‌کرد، دنبال نیرو می‌گشتند و در روز افراد را برای خدمت در آن دستگیر می‌کردند و به زنجیر می‌کشیدند و در شب آنها را زندانی می‌کردند تا فرار نکنند، بدین ترتیب خدمت در نیروی دریایی در مصر ننگ به حساب می‌آمد و آن را دشنامی برای خود می‌دانستند و اگر به کسی می‌گفتند ای ناوی به سختی خشمگین می‌شد و حال آنکه در گذشته (عهد فاطمیان) ناویان را مجاهدان در راه خداوند و رزمندگان بر ضد دشمن می‌شمردند و به دعای آنها تبرک می‌جستند» (مقریزی، ۱۴۱۸: ۱۴۶/۲).

با وجود آنکه در سال‌های اولیه تشکیل دولت مملوکان، بایبرس (۶۵۸-۶۷۶) بیش از بقیه سلاطین بعدی به امر دریانوردی علاقه نشان می‌داد و در این زمینه اقداماتی انجام داد، از جمله در داستانی نقل می‌کنند که روزی سفرای کشور سیسیل به حضور پادشاه (بای برس) رفتند در حالی که او را در کارگاه کشتی‌سازی یا دارالصناعه در حالی که در میان چوب‌ها نشسته بود و صنعتگران و فرماندهان قطعات کشتی را حمل می‌کردند، به حضور پذیرفت و آنها از دیدن او متعجب شدند.

ابن خلدون نیز بعداً وضع مملوکان و چیرگی فرنگیان را در دریا توضیح می‌دهد و پیشرفت‌های دریانوردی مسیحیان را ذکر می‌کند. ولی می‌گوید مسلمانان به جز بخشی اندک از مردم ساحل، از کار دریا بیگانه هستند (سالم و عبادی، ۱۳۹۹: ۲۸۴). از میان دولت‌های اسلامی تنها دولت عثمانی توانست در برهه‌ای از زمان حتی باعث ترس و وحشت ونیز و جنوا و دولت اسپانیا شود. از جمله علل ضعف نیروی دریایی و ناوگان ممالیک یکی ناتوانی آندلس در دوره ممالیک است. چون در اسپانیای آن روز دولت مقتدری وجود نداشت و آندلس به صورت ملوک الطوائف اداره می‌شد و هر منطقه‌ای دولت جداگانه داشت. بدین ترتیب نیروی دریایی مقتدری وجود نداشت. همچنین نیروی دریایی بیزانس نیز در قرون هشتم و نهم میلادی به علت ضعف امپراتوری بیزانس، ظهور عثمانی در آن دوره و جدال با بیزانس سبب ضعف امپراتوری شد. لذا احساس رقابتی با مملوکان (به مانند دوره فاطمیان) نداشت اما این وظیفه به مرور به عهده عثمانی گذاشته شد.

۲. ابزار و تسلیحات نظامی دریایی زمینه‌ای برای رشد غازی‌گری دریایی

ابزار و تسلیحات دریایی مسلمانان، که در دریای مدیترانه از پیش از ورود مسلمانان به این منطقه نظامی تا زمان تشکیل دولت عثمانی پیشرفت‌های زیادی را تجربه کرده بود، یکی از دلایل رشد غازی‌گری دریایی مسلمانان محسوب می‌شود. درحقیقت قدرت دریایی که دولت عثمانی را به یک امپراتوری متأخر اسلامی تبدیل کرد، حاصل تجربیات همه دولت‌هایی بود که قبل از این دولت در دریای مدیترانه تسلیحات دریایی متعدد را آموخته و ارتقا بخشیده بودند. نیروی دریایی مسلمانان از ابتدا و از دوره بنی‌امیه و سپس بنی‌عباس (حکومت‌های نیمه مستقل اغلیبان و طولونیان در مصر مصدر امور دریایی در مدیترانه بودند)، همچنین امویان اندلس، فاطمیون و ایوبیان و ممالیک در مصر مقدمه‌ای شد جهت دریانوردی عثمانی. عثمانی نیز بمانند اعراب در ابتدا فاقد نیروی دریایی بودند. در جهت توصیف نیروی دریایی اسلام از مهم‌ترین قدرت‌های دریای جهان اسلام به نیروی دریایی فاطمیان اشاره می‌شود. هر چند ناوگان امویان اندلس هم قدرتمند بود، لیکن هیچگونه روابط و سابقه مؤثری بر دریانوردی عثمانیان نداشته‌اند یا حداقل در منابع بررسی شده در این پژوهش نداشته‌اند. فاطمیان در اواخر سده سوم هجری به سالهای ۲۹۷هـ/ ۹۰۹م در تونس حکومتی بنا نهادند و شهر مهدیه را به سال ۳۰۵هـ/ ۹۱۷م در شمال تونس و در سواحل مدیترانه در یک شبه جزیره متصل به خشکی

که مانند کف دستی به موج پیوسته باشد، ساختند (عبادی، ۱۳۹۹: ۷۹) و نیروی دریایی فاطمیان ایجاد گردید.

کشتیرانی و دریانوردی در مدیترانه - به خاطر حضور امپراتوری بیزانس و شهرهای ونیز و جنوا - از آغاز حضور مسلمانان در سواحل مدیترانه در حالت غزا و جنگی بود؛ هر چند بحث تجارت هم موضوعی مهم در مسیرهای دریایی بود. با تشکیل نیروهای دریایی اسلام با استفاده از باقیمانده‌های وسایل و امکانات کارگاه‌های کشتی‌سازی و کمک گرفتن از متخصصین فن کشتی‌سازی سایر ملل، دارالصناعه مرکز ساخت کشتی گردید و بنادر متصرفی در سواحل مدیترانه مرکزی جهت ساخت کشتی توسعه پیدا کرد و با امپراتوری بیزانس به مقابله پرداختند.

در دوره فاطمیان در شهر مهدیه دارالصناعه ساخته شد و شروع به ساخت کشتی‌های مختلف کردند. فرحات دشرای تونسی مورخ معاصر از قول سیره جوذری می‌نویسد: «در دارالصناعه مهدیه ۲۹۰ کشتی مجهز وجود داشت» (دشرای، ۱۹۹۴: ۵۷۴/۱). اما ابن اثیر تعداد کشتی‌ها در دارالصناعه مهدیه را ۲۷۰ کشتی از نوع شینی ذکر کرده است (ابن اثیر، ۱۳۸۵: ۵۰۷/۷). شینی، شوائی حربیه، مهمترین کشتی عصر فاطمی است که به غراب (کلاغ) نیز معروف است. زیرا در جلو منقار بزرگی داشت که برای ضربه زدن به کشتی دشمن ساخته شده بود، همچنین بدنه‌ی این کشتی با قیر پوشانده شده بود و بادبان‌های سفید نیز در بالا آن را شبیه کلاغ سیاه و سفید می‌نمود. شینی کشتی بزرگ و دارای برج بلندی بود. ابن مماتی می‌گوید: در هر شینی یا غراب ۱۴۰ پاروزن بود. شینی دارای چهار برج بود و بر فراز آن منجنیق قرار داشت. مراکب جنگی که به شوانی و الشلندیات و المسطحات معروف بود، در فسطاط و اسکندریه و دمیاط ساخته می‌شد. زمانی که شهرهای ساحلی مانند صور، عکا و عسقلان به دست فاطمیان افتاد، در آن مناطق نیز به ساخت کشتی‌های شوانی پرداختند (ابن طویر، ۱۴۱۳: ۹۵).

بعد از فتح مصر فاطمیان از تونس به این کشور آمدند و تعداد کمی از نیروی دریایی خویش را جهت بنی‌زیربان و ابستگان خود در تونس گذاشتند. دارالصناعه‌هایی در شهر فسطاط، اسکندریه، دمیاط و... وجود داشتند و آمار ساخت کشتی در مصر بالا بود. به طوری‌که در شهر مَقَس ۶۰۰ کشتی وجود داشت.

دو دهه بعد از ورود به مصر در سال ۳۸۶ هـ کشتی‌های فاطمی که به عزم جنگ با روم (بیزانس) حرکت نمودند آتش گرفتند و بجز شش کشتی بقیه سوختند. اما فاطمیان همچنان توجه ویژه‌ای به ساخت دارالصناعه‌های متعدد داشتند. علت شکوفایی صنعت کشتی‌سازی در مصر فراوانی مواد اولیه از قبیل آهن و چوب، وجود صنعت‌گران ماهر در امر ساخت کشتی و وجود آلات و ادوات ساخت از قبیل نردبان، پارو، میخ، چنگک، قلاب، زنجیر، الیاف و... بود.

فاطمیان به جهت مبارزه با بیزانس و ارتباط در شرق مدیترانه و مغرب و صقلیه (سیسیل) برای شهرهای بندری (دیوان بنادر) و برای دیگر شهرها دیوان ثغور و برای قوه بحریه (دیوان جهاد) یا دیوان العمانر تأسیس کردند. اشراف بر امور نیروی دریایی بر عهده دیوان العمانر بود. مرکز این دیوان در شهر فسطاط قرار داشت که به دیوان جهاد هم معروف بود (مقریزی: ۱۴۱۸: ۴۲۳/۲). در دولت‌های دیگر از جمله بنی‌عباس به دیوان الاسطول معروف بود که ریشه این کلمه از سطل یونانی است. در رأس همه امور نیروی دریایی، متولی الصناعه یا صاحب الصناعه قرار داشت. در دوره خلیفه الظاهر فاطمی این مسئولیت به عهده شریف ابوطالب عجمی قزوینی بود. به سربازان نیروی دریایی فاطمی، بحرین یا اسطولیّه می‌گفتند. آنها احترام زیادی بین مردم داشتند و مجاهدین فی سبیل الله و الغزاه فی اعداء الله نامیده می‌شدند. مقریزی می‌نویسد مردم به دعای آنها تبرک می‌جستند (همان، ۱۴۱۸: ۱۱/۳-۱۰۹). بیشتر این سربازها از بربرها (مغاربه) بودند. زیرا آنها مجاور مدیترانه زندگی می‌کردند. فاطمیان در شهر عیذاب در سواحل دریای سرخ در جنوب مصر ناوگانی داشتند که به کارمی معروف بود (وردی، ۱۳۹۷: ۱۴۳). کشتی‌های بازرگانی کارم یا کارمی در

فاصله بین بندر عیذاب بر سواحل قلم و سواکن گاهی مورد یورش دزدان دریایی قرار می‌گرفتند. آنها اتحادیه‌هایی از بازرگانان مسلمانی بودند که ادویه و مواد خوش‌بو از جمله عنبر زرد را در انحصار داشتند (سالم، ۱۳۹۹: ۱۶۱). کشتی‌های گوناگونی در مصر ساخته می‌شد و هر یک جهت امری بود.

شلندی، بزرگ و غول‌پیکر دو طبقه داشت پاروزنان، قذاف، در پایین پارو می‌زدند و جنگجویان بر بالای آن می‌جنگیدند. مُسَطَّحَه برای حمل اسلحه و نیروی دریایی بود؛ و طریده برای حمل اسبان و چارپایان گنجایش چهل اسب را داشت و در ورودی در پشت آن بود تا اسب‌ها بتوانند به آسانی وارد شوند. حَرَارِیق (جمع حَرَاقَه) مخصوص آتش زدن کشتی‌های دشمن بود. حَمَّالَه مخصوص حمل غلات و خوار و بار، مُرکُوش کشتی‌های مخصوص حمل آب و بُطُس کشتی چند طبقه با گنجایش ۷۰۰ جنگجو بود. به هنگام جنگ یک سازماندهی در کشتی وجود داشت. برای هماهنگی کل ناوگان هر کشتی یک مراقب در عرشه داشت و اوضاع و احوال و اخبار دشمن را گزارش می‌داد، وضعیت دریا و اوضاع جوئی، انواع پرنندگان در آسمان و انواع بادهای مشاهده می‌کرد.

در بنادر مناره‌هایی بود. جهت اطلاع از دشمن بلندی این مناره‌ها ۲۸۰ ذرع (هر ذرع ۶۶/۵ سانتیمتر) بود. ناصر خسرو در سفرنامه خویش در مصر از آینه‌یی سوزاننده می‌گوید که گویا حالت ذره‌بین داشته و بر روی بادبان ثابت می‌ماند و سبب آتش گرفتن کشتی می‌شد.

نحوه آرایش نیروهای دریایی به هنگام حمله آرایش نیم‌دایره، هلالی، جهت محاصره طرف مقابل، آرایش خط سیستم برخورد با دشمن و با هدف غرق آنها بود. در جنگ‌های دریایی از تجهیزات مختلفی استفاده می‌شد و حیل‌ها و طرق مختلفی جهت خنثی کردن فعالیت دشمن استفاده می‌گردید. از جمله در دوره فاطمیان صندوق‌هایی در بالای دکل کشتی قرار می‌دادند به نام توایب - تابوت‌ها-. این صندوق‌ها حاوی مقداری سنگ بود و مردانی از درون آن به سوی دشمن با فلاخن سنگ می‌انداختند با ظروفی حاوی مار و عقرب که به درون کشتی دشمن پرتاب می‌شد؛ یا آب و صابون به کشتی دشمن می‌ریختند تا بلغزند. گاهی نیز گرد نوره رها می‌کردند تا سبب آتش‌سوزی شود یا بادبان‌ها را به رنگ آبی آسمان و دریا همانند شده استتار ایجاد کنند (وردی، ۱۳۹۷: ۸-۱۴۷). ماء‌الرزق (آب آهک) نیز از مواردی بود که از آن علیه دشمن استفاده می‌کردند، ماء‌الرزق نمک جوشیده و زرنیخ سفید همراه آب یا ماده‌ای سفید به نام زاج بود که آن را به سوی دشمن پرتاب می‌کردند که به کور شدن طرف مقابل منجر می‌شد (قائدان، ۱۳۸۰: ۱۲۳).

گران‌قیمت‌ترین چوب برای کشتی‌سازی چوبی به نام لبخ [Lebekh] بود که ونیز آنرا می‌فروخت. امپراتوری بیزانس از ونیز خواست آن را به مسلمانان نفروشد (وردی، ۱۳۹۷: ۱۴۹) اما یاقوت حموی می‌گوید درخت لبخ را در مصر دیده است و در کلیه نقاط مصر فراوان می‌روید. این در حالی است که مقریزی تصریح دارد که این درخت فقط در شهر انصنا (نصله فعلی) می‌روید (مختار عبادی، ۱۳۹۹: ۲۰۸). تمامی این پیشرفت‌های نظامی در امر دریا را می‌توان زمینه‌ای بر رشد غازی‌گری دریایی در تمدن اسلامی و میراث‌بری دولت عثمانی از این پیشرفت‌ها که زمینه‌ساز قدرت دریایی زاید الوصف عثمانی‌ها گردید، دانست.

۳. ارزش‌گذاری به شهادت در دریا دلیل اصرار به امر غزا در دریا

از ابتدای حضور مسلمانان در سواحل دریای مدیترانه جهت تشویق مردم و جوانان به غزا و جهاد، مسئله شهادت و کشته شدن

در راه خدا پیش آمد. چون نبرد دریایی سخت و صعب‌تر از نبرد در خشکی بود، همانطور که ذکر شد، روایاتی از پیامبر نقل می‌کردند از جمله اینکه «شهید البحر مثل شهیدی البر [یک] شهید در دریا مانند دو شهید در خشکی است» (ابن‌ماجه، ۱۴۱۸: ۲/ مسئله ۲۷۷۷)؛ یا «غزوه فی البحر مثل عشر غزوات فی البر» یک جنگ در دریا بمانند ده جنگ در صحرا و خشکی است (همان: مسئله ۲۷۷۸).

در حالیکه سرمنشاء احادیث و روایات باید به پیامبر برسد و این در حالی است که در دوره پیامبر و خلافت ابوبکر جهاد و غزای دریایی صورت نگرفته بود تا این روایات و احادیث موضوعیت پیدا کند. شاید بتوان پیشینه بر ساختن این احادیث را از دوره فتوحات شام و مصر دانست. اما تأکید در تشکیل نیروی دریایی از سوی امویان در دوره خلفای راشدین و بعد از تشکیل خلافت اموی، می‌تواند دلیلی بسیار مهم بر توجه به احادیث مربوط به نبرد دریایی یا شهادت در دریا باشد. در حقیقت یکی از مسائلی که از ابتدای فتوحات مورد اصرار فاتحان مسلمان و خلافت و به دنبال آنها حکومت اموی بود، فتح قسطنطنیه بود که به طور جد دنبال می‌شد. در حقیقت سماجت مسلمانان طی قرون بعدی جهت فتح پایتخت بیزانس، به خاطر احادیث و روایاتی بود که از پیامبر نقل می‌کردند که مهدی موعود قسطنطنیه را فتح خواهد کرد... بی شک قسطنطنیه فتح خواهد شد. چه نیکو امیری است آن امیر و چه نیکو سپاهی است آن سپاه (ابن‌حنبل، ۱۹۹۶: ۴/ ۳۳۵). بنابراین هر یک از حاکمان و خلفای اسلام سعی می‌کردند که مهدی موعود باشند. عدم کارآمدی نیروی دریایی مسلمانان، قدرت دریایی بیزانس، بر خورداری بیزانس از سلاح آتش یونانی (مخلوطی از گوگرد، قیر، نفت و...) و همچنین وجود استحکامات و قلاع مرتفع این شهر از جمله موانع تصرف شهر بودند. در دوره سلیمان بن عبدالملک خلیفه اموی به سال ۹۸ هـ.ق در ابتدا عمر بن‌هبیره نزاری را به سوی قسطنطنیه فرستاد (احمد مختار، ۱۳۹۹: ۴۵) وی کاری از پیش نبرد. سپس سلیمان بن عبدالملک خلیفه برادرش مسلمه را فرستاد، لیکن سرمای زیاد آن سال و قحطی و مرگ خلیفه وقت سلیمان بن عبدالملک، خلیفه جدید عمر بن عبدالملک از مسلمه خواست که برگردد. کندی فیلسوف مشهور اسلامی پیشگویی کرده بود که بعد از ظهور مهدی اسلام احیاء می‌شود و شبه جزیره اسپانیا را فتح و از آنجا به سوی رُم و سپس قسطنطنیه می‌رسد (شاور، ۱۳۷۰: ۱۰۸). ابن‌خلدون به روایت از پیامبر می‌گوید که او (مهدی موعود) قیصر را می‌کُشد و گنج‌های او را در راه خدا خرج می‌کند (ابن‌خلدون، ۱۳۶۶: ۱/ ۶۳۶-۶۳۷). اما دیوارهای بلند پایتخت بیزانس و موانع دریایی و قدرت نامحدود ناوگان دریایی بیزانس، این شهر را طی مدت هشت قرن دیگر سرپا نگهداشت و تنها در سال ۸۵۷ هـ.ق در عهد محمد دوم (فاتح) این شهر مُسخر گردید. این احادیث و تأکیدهایی که در رابطه با فتح سرزمین‌های کلیدی در روایات اسلامی آمده بود، منجر به روایات اسلامی و تشویق مسلمانان در امر غزای دریایی شد.

باید ادامه داد در توسعه و تشکیل عثمانی، عامل مذهبی و غزای‌گری بسیار مؤثر بود. عشق و علاقه به جهاد در راه خدا برای رسیدن به بهشت از یک سو؛ و از سوی دیگری، غنایم و غارت اموال و اسیرانی که نصیبشان می‌شد، این طرز تلقی دینی عشایر مهاجم ترک که بالقوه نیروی جنگی عظیمی محسوب می‌شد، به همراه اهداف الهی منجی‌گری آنها را صاحب قدرت زیادی می‌کرد و چنان در این امر خود را محقق می‌دانستند که قبل از شروع جنگ خود را پیروز میدان فرض می‌کردند. آوازه‌ی پیشرفت‌های عثمانی عامل مهمی برای روی‌آوری مردم سایر امیرنشینان به عثمانی گردید. این چنین روحیات مذهبی به کمک روحانیون و رهبران طریقت، عامل پیشرفت آنها شد. قدرت روحانیون در سده‌های مختلف حکومت عثمانی حتی منجر به برکناری و قتل سلاطین عثمانی می‌گشت.

نتیجه

اعراب با ظهور اسلام و پیشرفت‌ها و فتوح شهرها در دهه‌های اولیه، از شبه جزیره پا به بنادر شرقی و شمالی مدیترانه گذاشتند. اعراب مردمی بیابانگرد و صحرانورد بودند و تقریباً با دریا کمتر در ارتباط بودند و از علم دریانوردی و فنون آن و ساخت کشتی اطلاعی نداشتند. اما آشنایی با سایر مردم و ملل دیگر که صاحب علم و اطلاع بودند سبب گردید از آنها جهت فتوحات و پیشرفت استفاده نمایند؛ و به مرور در قرون سوم و چهارم، شرق مدیترانه و دریای سرخ را در اختیار گرفتند. دولت‌های مجاور دریا خصوصاً دریای مدیترانه صاحب قدرت دریایی گردیدند. دولت‌های دست‌نشانده عباسیان در مصر از جمله بنی‌اغلب، بنی‌طولون و... و دولت‌های مستقل امویان اندلس و فاطمیان در مصر که صاحب یکی از قدرتمندترین ناوگان دریایی بودند. علت قدرتمندی دریایی دولت فاطمی مخالفت بنی‌عباس با آنها و همچنین مبارزه با امویان اندلس و رقابت و نزاع با دولت روم شرقی بود. اما بعد از آن قدرت دریایی در دوره ایوبیان و ممالیک ضعیف گردید.

اعراب مسلمان نیز در آغاز آشنایی با دریا و کشتی نداشتند. حتی زمانی که قسمتی از بالکان را فتح کرده بودند از سفاین، آیدین و ساروخانیان و قراسی استفاده می‌بردند. رهبران دولت‌های اسلامی جهت تشویق مسلمانان در امر شهادت موضوع شهادت در دریا را پیش کشیدند. اما شهادت در دریاها در صدر اسلام سابقه‌ای نداشت و آیات هم درباره جنگ دریایی به چیزی اشاره نکرده بود؛ اما طبق روایت و احادیث نقل شده که شهید در دریا بمانند دو شهید در خشکی است، یا اینکه جنگ در دریا به اندازه ده جنگ در خشکی است، به تهییج و تحریک و عشق آنها به جنگ دریایی افزودند؛ و به طور جدی از سالهای ۲۷ هجری به بعد در دوره‌ی خلافت عثمان حملات مسلمانان به بیزانس شروع گردید. اما مسلمانان معتقد بودند که خداوند بحر را به کفار و برّ را نصیب مسلمانان نموده است. با دقت در نقشه دریای اژه مشاهده می‌شود که جزایر نزدیک ساحل آسیای صغیر (عثمانی-ترکیه) اکثراً متعلق به یونان است. بنا بر همین موضوع تشویق دولت‌های مسلمان همجوار دریای مدیترانه در زمینه‌ی حضور در جنگ‌های دریایی، نیز تشویق امر شهادت در دریا در کنار استفاده از پیشرفت‌های دریایی نواحی ساحلی مدیترانه و فنون دریایی که از گذشته به میراث برده بودند و افزایش قدرت و فنون دریایی این دولت‌ها منجر به دستیابی به پیروزی‌های عظیم دریایی گردید که وجه دینی به خود گرفته بود و غازی‌گری دریایی خوانده می‌شد. همه این دستاوردها منجر به قدرت عظیم نظامی دولت عثمانی در دریای مدیترانه و سپس دریاهای دیگری شد که قلمرو عثمانی را وسعت می‌بخشید یا از آن حفاظت می‌کرد. دستاوردهای این پژوهش حاکی از آن است که دولت‌های مسلمان بهره‌ی زیادی از احادیث و روایات صدر اسلام در زمینه تشویق به حضور در دریاها بردند و همچنان که مسئله غازی‌گری در پیشرفت‌های زمینی مسلمانان مؤثر افتاد، در پیشرفت دریایی مسلمانان و تشویق آنها به حضور در دریاها و پیشبرد اهداف دریایی دولت‌های مسلمان تأثیر فراوان داشته است. همانطور که اشاره شد غازی‌گری دریایی در سه محور مهم توسط دولت‌های مسلمان دنبال گردید و توانست به رشد عظیم مسلمانان در دریانوردی نظامی منجر گردد. قدرت ناوگان دریایی مسلمانان با تشویق امر غزا در دریا توانست در دوره‌هایی دریای مدیترانه را تسخیر قدرت خود کند. در بررسی و مطالعه داده‌های پژوهش این موضوع به دست آمد که سختی و صعوبت در دریانوردی در تبدیل نبردها به غزوه بسیار مؤثر بوده است. در کنار آن، دولت‌های اسلامی علاوه بر تلاش مضاعف در ساخت تسلیحات دریایی و بهره‌برداری از تجربیات دولت‌های پیش از خود، به تولید یا بازتولید احادیث و روایاتی متعدد در ارزش‌گذاری شهید و شهادت در دریا اهتمام داشتند تا بتوانند آن سختی و صعوبت نبرد در دریا را تسهیل کنند و تعداد بیشتری از سربازان را برای یادگیری جنگ‌های دریایی تشویق کرده و روانه دریای مدیترانه کنند.

منابع

- قرآن کریم.
- ابن اثیر، علی بن محمد (۱۳۸۵ق). *الکامل فی التاریخ*، جلد هفتم، بیروت: دارالصادر.
- ابن تغری بردی، جمال الدین ابو المحاسن یوسف، (۱۳۹۲ق/ ۱۹۷۲م) *النجوم الزاهره فی ملوک مصر و القاهره، قاهره، وزارت الثقافه و الارشاد القومي، الموسسه المصريه العامه.*
- ابن حنبل، احمد (۱۴۱۶ق/ ۱۹۹۶م). *مسند الامام احمد بن حنبل*، بیروت: مؤسسه الرساله.
- ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد (۱۳۶۹). *مقدمه ابن خلدون*، ترجمه محمد پروین گنابادی، چاپ پنجم، تهران: علمی فرهنگی.
- ابن خلدون، عبدالرحمن (۱۳۶۳). *العبر و دیوان مبتداء و الخبر*، ترجمه عبدالمحمدآیتی، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ابن طویر، ابو محمد مرتضی عبدالسلام بن حسن قیسرانی (۱۴۱۲ق/ ۱۹۹۲م). *نزهه المقلتین فی اخبار الدولتین*، تحقیق ایمن فواد سید، بیروت: دارالصادر.
- ابن ماجه، محمد بن یزید (۱۴۱۸ق). *سنن ابن ماجه*، به تصحیح معروف بشار عواد، بیروت: دارالجمیل.
- احمدوند، عباس (۱۳۹۸). «بزرگ‌بن شهریار رامهرمزی، عجایب الهند»، *مطالعات خلیج فارس*، سال چهارم، شماره چهارم (پیاپی شانزدهم)، صص ۲۷-۳۱.
- بلاذری، احمد بن یحیی (۱۳۶۷). *فتوح البُلدان*، مترجم محمد توکل، تهران، نقره.
- حورانی، جرج فضلو (۱۳۳۸). *دریانوردی عرب در اقیانوس هند و خلیج فارس*، ترجمه محمد مقدم، تهران: سینا.
- خلیلی، مهدی و زینب علیزاده (۱۳۸۶). «سازمان نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه تا پایان سده ششم هجری»، *تاریخ تمدن اسلامی*، سال سوم، شماره ششم، صص ۳۵-۶۲.
- دادفر، سجاد و مجید حاجی‌بابایی (۱۴۰۱). «راهبرد نظامی فاتحان مسلمان در فتوحات بحری حوزه مدیترانه در قرن اول هجری»، *مطالعات تاریخی جنگ*، دوره ششم، شماره دوم، صص ۱۸-۳۴.
- دِشراوی، فرحات (۱۹۹۴م). *الخلافه الفاطمیه بالمغرب*، لبنان: بی نا.
- دهقان، معصومه (۱۳۹۷). «بررسی تشکیلات نظامی و جایگاه ارتش در خلافت فاطمی مصر»، *مطالعات تاریخی جنگ*، دوره دوم، شماره چهارم، صص ۷۷-۹۴.
- زیدان، جرجی (۱۳۳۶). *تاریخ تمدن اسلام*، ترجمه علی جواهرکلام، تهران: امیرکبیر.
- شکیب ارسلان (۱۳۷۶). *تاریخ فتوحات مسلمانان در اروپا*، ترجمه علی دوانی، چاپ ششم، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی.
- طاهری، محمود (۱۳۸۸). *سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند*، مشهد: آستان قدس.
- طبری، ابو جعفر محمد بن جریر (۱۳۵۷). *تاریخ الرُّسُل والملوک*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: اساطیر.
- علیزاده جورکویه، زینب (۱۳۸۴). «عملیات نظامی دریایی مسلمانان در نیمه نخست سده اول هجری»، *نامه تاریخ پژوهان*، سال اول، شماره چهارم، صص ۸۱-۹۹.
- عزیز احمد (۱۳۶۲). *تاریخ سیسیل در دوره‌ی اسلامی*، ترجمه تقی لطفی، محمدجعفر یاحقی، تهران: علمی فرهنگی.
- قائدان، اصغر (۱۳۸۰). «تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان تا پایان خلافت عباسی»، *مجله تاریخ اسلام دوره دوم*، شماره دوم، مسلسل ششم، صص ۱۱۹-۱۴۲.

- قره چانلو، حسین (۱۳۸۵). «دریانوردی مسلمانان در سده نخستین»، تاریخ و تمدن اسلامی، سال دوم، شماره سوم، صص ۳-۱۶.
- کراچکوفسکی (۱۳۷۹). تاریخ نوشته‌های جغرافیایی در جهان اسلام، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: علمی فرهنگی.
- مقریزی، تقی‌الدین احمدبن علی (۱۴۱۸ق). المواعظ والاعتبار بذكر خطط والآثار، جلد دوم، بیروت: دارالکتب العلمیه.
- مختاری و سیدعبدالعزیز (۱۳۹۹). تاریخ دریانوردی اسلامی در مصر و شام، تهران: زمزم هدایت.
- ناصرخسرو قبادیانی، ابومعین (۱۳۶۳). سفرنامه، تهران: زوار.
- ناصری طاهری، عبدالله و فتحی، جواد (۱۳۸۷). «نیروی دریایی فاطمیان»، تاریخ و تمدن اسلامی، سال چهارم، شماره هشتم، صص ۴۵-۶۴.
- نعنعی، عبدالمجید (۱۳۸۰). تاریخ دولت اسلامی در اندلس، ترجمه محمد سپهری، قم: پژوهشکده حوزه و دانشگاه.
- وردی، حمیدرضا (۱۳۹۷). «ناوگان دریایی فاطمیان در مدیترانه»، پژوهشنامه تاریخ، سال سیزدهم، شماره پنجاه و یکم، صص ۱۴۹-۱۶۰.
- هادی، حسن (۱۳۷۱). سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی، ترجمه امید اقتداری، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی.

