



ISSN:2588-7033



The role of the shipbuilding industry in Muslim naval conquests in the Mediterranean basin

Sajad Dadfar ^a, Majid Hajibabae ^{b*}

^a Associate Professor, Department of Historical Sciences, Faculty of Literature and Humanities, Razi University, Kermanshah, Iran

^b Assistant Professor, Department of History, Faculty of Literature and Humanities, Arak University, Arak, Iran

KEYWORDS

Shipbuilding Industry,
Dar al-Sina'ah,
Mediterranean Sea,
Naval Conquests,
Byzantium

Received: 26 June 2025;
Accepted: 20 August 2025

Article type: Research Paper
DOI:10.22034/hsow.2025.2064165.1623

ABSTRACT

The entry of Muslims into naval warfare can be considered a turning point in the history of early Islamic conquests. This development was accelerated by the conquest of North Africa and the countries located in the Mediterranean basin. By drawing on the skills and knowledge of the inhabitants of the conquered regions, Muslim Arabs gradually became the undisputed rulers of the seas. A study of the history of Muslim naval conquests shows that their familiarity with the shipbuilding industry played an important role in these conquests. Accordingly, the central question of this research, conducted through a historical approach, is: What role did the shipbuilding industry play in Muslim naval conquests in the Mediterranean basin? The findings indicate that, after entering this region, Muslims established Dar al-Sina'ah and shipbuilding centers in areas such as the Levant, Egypt, and North Africa Africa to defend the conquered lands and expand their victories. The growth of the shipbuilding industry among Muslims not only enabled them to dominate the islands of the Mediterranean sea and even the Iberian Peninsula, but also gradually fostered the development of their economic, political, and social relations with other parts of the world.

* Corresponding author.

E-mail address: majidhajibabae@gmail.com

©Author





نقش صنعت کشتی سازی در فتوحات دریایی مسلمانان در حوزه دریای مدیترانه

سجاد دادفر الف، مجید حاجی بابایی ب*

الف دانشیار، گروه علوم تاریخی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران، sdadfar@razi.ac.ir
 ب استاد یار، گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه اراک، اراک، ایران، majidhajibabae@gmail.com

واژگان کلیدی	چکیده
صنعت کشتی سازی، دارالصناعه، دریای مدیترانه، فتوحات دریایی، بیزانس	ورود مسلمانان به عرصه جنگ‌های دریایی را می‌توان نقطه عطفی در تاریخ فتوحات صدراسلام دانست. آنچه که موجب تسریع در این امر شد فتح مناطق شمال آفریقا و کشورهای واقع در حوزه دریای مدیترانه بود. اعراب مسلمان با استفاده از مهارت و دانش ساکنان مناطق مفتوحه، به تدریج به حکمران بلامنازع عرصه دریاها تبدیل شدند. بررسی تاریخ فتوحات بحری مسلمانان، نشان می‌دهد که آشنایی آنان با صنعت کشتی سازی نقش مهمی در این فتوحات داشته است. براین اساس سؤال اصلی این پژوهش که با استفاده از روش تاریخی صورت گرفته آن است که نقش صنعت کشتی سازی در فتوحات دریایی مسلمانان در حوزه دریای مدیترانه چگونه بوده است؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که مسلمانان پس از ورود به این حوزه، در راستای دفاع از مناطق مفتوحه و گسترش پیروزی‌های خود، اقدام به تأسیس دارالصناعه‌ها و مراکز کشتی سازی در مناطقی مانند شام، مصر و شمال آفریقا نمودند. گسترش صنعت کشتی سازی در بین مسلمانان علاوه بر آن که زمینه‌های تسلط آنان بر جزایر دریای مدیترانه و حتی شبه جزیره ایبری را فراهم آورد، به تدریج عامل توسعه مناسبات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی آنان با سایر نقاط جهان شد.
تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۴/۰۵	
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۵/۲۹	
مقاله علمی پژوهشی	

مقدمه

جغرافیا را می‌توان یکی از عواملی دانست که به صورت مستقیم یا غیر مستقیم در رخداد‌های تاریخی تأثیرگذار بوده است. منطقه مدیترانه یکی از مصداق‌های این موضوع است؛ موقعیت جغرافیایی، اقتصادی و راهبردی این منطقه باعث گردیده تا در طول تاریخ از اهمیت ویژه‌ای برخوردار باشد. از این رو، دریای مدیترانه همواره پلی برای تبادل فرهنگی و تعاملات تمدنی بین مردمان ساکن در سواحل آن با جهان خارج آن بوده است. دریای مدیترانه را می‌توان به نوعی مرکز فرهنگی و نقطه تلاقی و تعامل تمدن‌های شرق و غرب دانست. همین موضوع سبب شد تا اعراب مسلمان، پس از آغاز فتوحات، تلاش کنند تا از طریق ایجاد یک صنعت دریایی و با احداث بنادر و شهرهای ساحلی، ضمن تبدیل آن به یک مرکز جمعیتی، زمینه تسلط خود را بر این دریا، جزایر و نواحی اطراف آن همچون اندلس فراهم نمایند. در واقع دوران فتوحات اسلامی در مناطق مختلف جهان برای مسلمانان فرصتی بود تا در کنار نشر دعوت اسلامی، به توسعه و تکمیل فتنون جنگی و راهبردهای نظامی خود در عرصه خشکی و دریا بپردازند. تردیدی نیست که بخشی از دلایل موفقیت آنان در عرصه دریاها، نتیجه علاقه و تلاش‌های گسترده مسلمانان در زمینه توجه به زیرساخت‌های لازم و از جمله صنعت کشتی سازی و گسترش آن در مناطقی بود که امکان مواجهه و برخورد با دشمن وجود داشت. در واقع راهبرد دریایی مسلمانان

* نویسنده مسئول

در آن زمان بدون سرمایه‌گذاری عظیم بر روی زیرساخت‌ها هرگز به موفقیت نمی‌رسید. به همین دلیل مسلمانان از همان ابتدا به اهمیت تصرف، بازسازی و ایجاد بنادر و کارگاه‌های کشتی‌سازی پی بردند. شاید هوشمندانه‌ترین جنبه راهبرد دریایی مسلمانان، رویکرد عمل‌گرایانه‌ی آن‌ها در تعامل با جوامع محلی و جذب دانش فنی آنان بود؛ فاتحان عرب به سرعت دریافتند که فاقد تخصص لازم برای ساخت و هدایت کشتی هستند، اما سرزمین‌های فتح‌شده، گنجینه‌ای از تجربیات دریانوردی بودند. به عنوان مثال در مصر مسلمانان از مهارت دیرینه قبطی‌ها در کشتی‌سازی که از دوران فراعنه به ارث رسیده بود، به طور کامل بهره‌برداری کردند. به همین دلیل کارگران و مهندسان قبطی، ستون فقرات دارالصناعه اسکندریه را تشکیل می‌دادند. این رویکرد، که مصداق یک هم‌افزایی تمدنی بود، به مسلمانان اجازه داد تا در مدتی بسیار کوتاه شکاف فنی و تجربی خود با امپراتوری بیزانس را پر کنند و راهبردهای دریایی خود را بر پایه‌ای محکم از دانش بومی و کارآمد بنا نهند. نتیجه این امر تأسیس دارالصناعه‌های مختلف در شهرهای ساحلی و در بندرگاه‌های مناطقی مانند شام، مصر، افریقیه و مغرب بود. از سوی دیگر با توسعه دارالصناعه‌ها، زمینه تأسیس یک ناوگان جنگی قدرتمند برای مسلمانان، فراهم شد تا با اتکا به آن ضمن مقابله با ناوگان دریایی بیزانس که امنیت سواحل غربی دولت اسلامی را تهدید می‌کرد، به تکمیل فتوحات خود در حوزه دریای مدیترانه پردازند. از این رو، هدف این پژوهش درک اهمیت راهبردی صنعت کشتی‌سازی و نقش آن در فتوحات حوزه دریای مدیترانه است. جایی که فاتحان مسلمان، دریانوردی را به عنوان وسیله‌ای برای جهاد در راه خدا و تعالی اندیشه الهی قرار دادند.

پیشینه پژوهش

فتوحات مسلمانان در صدر اسلام از جمله موضوعاتی است که همواره مورد توجه پژوهشگران حوزه تاریخ اسلام قرار داشته است. اما به نظر می‌رسد مسأله فتوحات بحری و مخصوصاً صنعت کشتی‌سازی و پیامدهای آن کمتر مورد توجه و واکاوی این محققان قرار گرفته است. از جمله آثاری که در این زمینه منتشر شده، می‌توان به کتب *تاریخ البحریه الاسلامیه فی المغرب و الاندلس* (۱۹۶۹) از سید عبدالعزیز سالم و احمد مختار العبادی، و *التقوی البحریه و التجاریه فی حوض البحر المتوسط* (۱۹۸۹) از ارشیبالدر. لویس و مقالات «اثر المیاه فی فتح بلاد المغرب و الاندلس» (۲۰۱۸) از جاسم یاسین الدریش، «راهبرد نظامی فاتحان مسلمان در فتوحات بحری حوزه مدیترانه در قرن اول هجری» (۱۴۰۲) از سجاد دادفر و مجید حاجی بابایی، «دریانوردی مسلمانان در سده‌های نخستین اسلامی» (۱۳۸۵) از حسین قرچانلو، «تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان (تا پایان خلافت عباسی)» (۱۳۸۰) از اصغر قاندان، «سازمان نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه تا پایان سده ششم هجری» (۱۳۸۶) از زینب علی زاده جور کویه و مهدی جلیلی و همچنین پایان نامه‌های «فرهنگ نامه دریانوردی مسلمانان از ابتدای سده اول هجری تا ابتدای سده دهم هجری» (۱۳۹۴) از فائزه اکبر زاده و «بررسی نبردهای دریایی مسلمانان با بیزانس» (۱۳۹۷) از محسن روزبه اشاره نمود. همان گونه که گفته شد، این آثار از مهمترین مطالعات و پژوهش‌هایی محسوب می‌شوند که هرکدام در لابه‌لای مباحث مربوط به فتوحات دریایی مسلمانان، تا حدودی به صنعت کشتی‌سازی نیز توجه نموده‌اند. هرچند که تحقیقات مذکور در رابطه با موضوع مورد نظر ما اهمیت ویژه‌ای دارند، هیچ کدام به طور تخصصی به موضوع صنعت کشتی‌سازی و نقش آن در فتوحات دریایی مسلمانان نپرداخته‌اند. بنابراین آن چه بر اهمیت پژوهش حاضر می‌افزاید، تلاش در جهت تولید محتوا و رفع خلاءهای پژوهشی در این حوزه می‌باشد.

۱. فتوحات دریایی سرآغاز ورود مسلمانان به عرصه صنعت کشتی‌سازی:

ظهور اسلام نقطه عطف بزرگی در تاریخ عرب ها بود؛ چراکه وحدت سیاسی آن ها را محقق ساخت و آنان را به ملتی نیرومند، متحد و عظیم تبدیل کرد؛ تا جایی که بعد از رحلت پیامبر (ص) و در جریان فتوحات اسلامی بر تمدن های قوی و قدیمی غلبه کردند. در دوران خلافت ابوبکر، فتوحات مسلمانان تا مرزهای عراق و شام گسترش یافت. در زمان خلیفه دوم، مسلمانان توانستند در فتوحات دریایی و به ویژه در حوزه دریای مدیترانه به پیروزی های ارزشمندی دست یابند. فتح مصر و شام در این زمان باعث شد تا مسلمانان با دریا و صنعت کشتی سازی آشنا شوند (ابن اثیر، ۲: ۱۹۸۹/۱۲۶؛ بلاذری، ۱۹۸۳: ۱۹۳). هر چند در دوره خلفای راشدین زمینه های حضور مسلمانان در دریای مدیترانه فراهم شد، به نظر می رسد ورود جدی مسلمانان به عرصه صنعت کشتی سازی و مبارزه با امپراطوری بیزانس در عصر خلفای اموی رخ داد. امویان پس از به قدرت رسیدن، با ناوگان قدرتمند رومیان و برتری دریایی آن در حوزه مدیترانه مواجه شدند. شمار قابل توجه کشتی های جنگی و شناخت و تسلط آنها بر مسائل دریانوردی موجب می شد سواحل وسیع مسلمانان در شرق و جنوب این دریا، علیرغم استقرار مبارزان مسلمان و تأسیس پست های نگهبانی، در معرض تهدیدات و تهاجمات رومیان قرار گیرد. از این رو، امویان تلاش نمودند تا از طریق برنامه ریزی جهت تأسیس و توسعه یگان های دریایی، ایجاد پایگاه های دائمی، اسکان مردم و تشویق آنان به زراعت در شهرهای ساحلی، زمینه دفاع از این شهرها را در مقابل حملات نیروی دریایی بیزانس و در نهایت تسلط بر دریای مدیترانه فراهم آورند. امویان همچنین به همراه اهل شام و جزیره، حملات منظمی را در تابستان و زمستان علیه رومی ها تدارک دیدند. با توجه به مطالب فوق می توان گفت که حاکمان مسلمان چه در عصر امویان و چه در زمان عباسیان به سرحدات اسلامی، پادگان های مرزی و نیروهای دریایی توجه ویژه ای نشان می دادند که همین مساله، زمینه ساز طبیعی تأسیس و توسعه صنعت کشتی سازی برای مقابله با ناوگان دریایی بیزانس در دریای مدیترانه شد (بلاذری، ۱۹۸۳: ۶۷). خلفای بنی عباس نیز مانند امویان، اقدام به تقویت سیستم دفاعی مرزها، قلعه ها، پادگان ها و نیروهای نگهبانی نمودند و آنها را با استفاده از تجهیزات نظامی و آذوقه پشتیبانی کردند. اقدامات هارون الرشید، در این زمینه حاکی از توجه و نگاه ویژه وی به اهمیت جوامع دریایی و تقویت شهرهای ساحلی از طریق اسکان نیروی انسانی بود. وی همچنین با حمایت گسترده مالی و معنوی از صنایع کشتی سازی تلاش نمود تا حضور مسلمانان را در عرصه دریا تثبیت نماید. توجه به صنایع کشتی سازی و گسترش آن در تمام سرحدات و سواحل اسلامی و استفاده از این صنعت جهت تقویت مجاهدان مسلمانی که در مرزهای دریایی مشغول جهاد بودند، نقش بزرگ و مؤثری در پشتیبانی از آنان و توسعه عملیات ناوگان دریایی مسلمانان داشت (ابن خلدون، ۱۹۹۸: ۴۴۹-۴۵۰). عباسیان به ساخت اسکله و توسعه صنعت کشتی سازی در سرحدات دریایی توجه زیادی داشتند؛ از این رو اقدامات گسترده ای در این زمینه در سواحل شام و شمال آفریقا انجام دادند. بلاذری در کتاب خود با اشاره به این موضوع می نویسد: سواحل آفریقا نسبت به سایر مناطق بیشتر در معرض حملات دریایی بیزانس قرار داشت؛ به همین سبب پادگانها، دژهای نظامی و مجتمعات دریایی در طول سواحل آفریقه و برقه بیشتر گسترش یافت. تا اینکه با ایجاد صنعت کشتی سازی و تأسیس نیروی دریایی، مسلمانان از آنجا برای جهاد در راه خدا عازم دریا شدند (بلاذری، ۱۹۸۳: ۱۶۸).

۲. موقعیت و اهمیت راهبردی دریای مدیترانه

اهمیت راهبردی دریای مدیترانه در زمان ورود مسلمانان، به گونه ای بود که حضور در آن می توانست زمینه تسلط بر سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا را فراهم آورد. از این رو، مورخان و جغرافی دانان مسلمان نیز نسبت به توصیف دریای مدیترانه اهمیت ویژه ای قائل بوده و اسامی متعددی برای آن ذکر کرده اند. یاقوت حموی در وصف این دریا می نویسد: «دریای مغرب که آن را دریای شام و قسطنطنیه

نیز نامیده‌اند، از اقیانوس اطلس سرچشمه می‌گیرد. کرانه شمالی آن چنانکه گفتیم از اندلس و سرزمین فرنگان و دریای بنطس (دریای سیاه) می‌گذرد و به قسطنطنیه می‌رسد. کرانه جنوبی این دریا بر شهرهای بسیار مانند، سبته، طنجه، بجایه، مهدیه، تونس، طرابلس، اسکندریه گذشته به کرانه‌های شام، انطاکیه و قسطنطنیه می‌رسد. جزیره‌های نامدار این دریا، اندلس، میورقه، سیسیل، اقریطش (کرت)، قبرس، رودس و بسیار دیگر می‌باشد» (حموی، ۱۹۹۵: ۳/۳۴۵). در آثار مورخان مسلمان، از تنگه‌های دریای مدیترانه به عنوان پل‌های ارتباطی میان فاتحان مسلمان و سواحل اروپا یاد شده است. به عنوان مثال از اهمیت تنگه جبل الطارق به عنوان تنها معبر میان دریای مدیترانه و اقیانوس اطلس و تنگه سیسیل به عنوان حائل بین ساحل جنوب غربی این جزیره از ساحل تونس و نقش مهم آنان در فتوحات اسلامی سخن گفته شده است (قلقشندی، ۱۹۹۸: ۵/۳۷۳). وجود این تنگه‌ها در دریای مدیترانه آنها را به معابر مناسبی برای عبور ناوگان دریایی مسلمانان به سمت سرزمین‌های اروپایی و همچنین کانونی جهت نبردهای دریایی طرفین تبدیل کرد (ربیعی، ۲۰۰۹: ۱۹). گزارش منابع اولیه حاکی از نقش مؤثر این تنگه در فتوحات مسلمانان است. بلاذری در گزارش فتح اندلس آورده است: «طارق بن زیاد، عامل موسی بن نصیر، اولین کسی بود که در سال ۹۲ هجری، با عبور از تنگه‌ای که یولیان، وظیفه دفاع از آن را بر عهده داشت، به اندلس حمله نمود (بلاذری، ۱۹۸۸: ۲۳۲). همچنان که اسد بن الفرات در سال ۲۱۲ هجری با عبور از تنگه سیسیل موفق به فتح جزیره سیسیل شد (ابن اثیر، ۱۹۷۸: ۱۸۷)؛ و به همین شکل در سال ۲۲۸ هجری، فضل بن جعفر همدانی با ناوگانی عظیم شهر مسینا را محاصره و آن را فتح کرد. پس از آن مسلمانان با تسلط بر تنگه مسینا، از طریق آن وارد جنوب ایتالیا و موفق به تصرف شهر تارانت (تارانتو) شدند (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۲۱۵). بدین ترتیب، تنگه‌های مدیترانه، نقطه ارتباط و در عین حال برخورد میان اروپای مسیحی و دولت‌های اسلامی بودند. این تنگه‌ها علاوه بر آن که محور حرکت نیروهای نظامی به حساب می‌آمدند، کانون فعالیت‌های بازرگانی و حرکت کاروان‌های تجاری نیز محسوب می‌شدند. علاوه بر تنگه‌ها، دریای مدیترانه در برگیرنده‌ی جزایر متعددی است که برخی از آنان در تاریخ فتوحات مسلمانان در این منطقه اهمیت ویژه‌ای دارند. از جمله این جزایر می‌توان به مجمع‌الجزایر بالتاریک اشاره نمود که اعراب به دلیل قرار گرفتن این جزیره در شرق اندلس، آن را الجزایر شرقی نامیده‌اند. جزایر بالتاریک برای مدت طولانی صحنه درگیری دریایی بین اعراب مسلمان و فرانک‌ها باقی ماند. جزیره ساردینیا از دیگر جزایر واقع در این دریا است که مسلمانان در عهد موسی بن نصیر و در سال ۹۲ ه.ق، آن را فتح و به تصرف خود درآوردند. یاقوت حموی در توصیف آن می‌نویسد: «جزیره بزرگی است در بحر مغرب که بعد از اندلس و سیسیل و اقریطش، جزیره‌ای بزرگتر از آن یافت نمی‌شود. مسلمانان در عهد موسی بن نصیر و در سال ۹۲ ه.ق، آن را فتح و به تصرف خود درآوردند» (حموی، ۱۹۹۵: ۱/۴۱۶). مجمع الجزایر مالطه، از جزایر معروف دیگر دریای مدیترانه است که مشتمل بر دو جزیره بزرگ مالطه و کودس به همراه سه جزیره کوچک در وسط آن یعنی، الکمون، آرکومینو، کومینوتو و جزیره فلفوله است (ارسلان، ۱۹۵۲: ۲۸۴). اعراب مسلمان مالطه را در زمان اغلیبان در سال ۲۵۶ ق. فتح کردند (ابن‌عذارى، ۱۹۸۳: ۱/۲۴۰). وجود درختان کاج فراوان در این منطقه باعث شد مسلمانان با تأسیس یک کارخانه کشتی‌سازی، آنجا را به یک پایگاه دریایی مهم و دروازه‌ای برای ورود و خروج از دریای مدیترانه تبدیل کنند (عبادی، ۱۹۹۱: ۲/۱۲۱)؛ مسلمانان از آن برای اعمال حاکمیت خود بر دریای مدیترانه و تأمین امنیت پایگاه‌های دریایی و کاروان‌های تجاری در سیسیل و شمال آفریقا استفاده کردند (کعاک، ۱۹۶۵: ۱۵). اقامت مسلمانان در این مجمع الجزایر طولانی‌تر از سیسیل بود، به دلیل آنکه زبان این منطقه از نظر لهجه و گویش شبیه به لهجه‌های اعراب شرقی و مغربی است (ارسلان، ۱۹۵۲: ۲۸۴). جزیره سیسیل را می‌توان بزرگترین جزیره دریای مدیترانه به حساب آورد. جزیره‌ای بزرگ و مثلی شکل که بین سرزمین اصلی ایتالیا و سواحل تونس واقع شده

است. جزیره مذکور از موقعیتی راهبردی در مقابل سواحل آفریقا برخوردار بوده و به نحوی بر گذرگاه بین شرق و غرب مدیترانه تسلط دارد (ابن خلدون، ۱۹۸۸: ۱۱۵). یاقوت حموی گوید: «سیسیل دارای بیست و سه شهر و سیزده قلعه است و قریه‌هایی که تعداد آنها معلوم نیست»؛ همچنین می‌گوید که در آن طلا، نقره، مس، سرب و جیوه و انواع میوه‌ها یافت می‌شود (حموی، ۱۹۹۵: ۴/۴۱۷). جزیره کوسیرا (پانتلریا)، که جزیره‌ای حاصلخیز و آتشفشانی و در میانه سواحل اروپا و آفریقا واقع شده، از جزایر مهم دیگر دریای مدیترانه محسوب می‌شد. این جزیره در سال ۱۳۰ ه.ق توسط مسلمانان و به فرماندهی عبدالرحمن بن حبیب الفهری فتح شد (عبادی، ۱۹۹۱: ۲/۹۸). تسلط مسلمانان بر این جزیره نقش مهمی در تأمین امنیت سواحل آفریقای اسلامی داشت (ابن خلدون، ۱۹۹۸: ۴۴۸) و سکوی پرشی برای فتح جزایر سیسیل، سردانیا و سواحل ایتالیا بود (فازلیف، ۱۹۵۷: ۲۵).

۳. مسلمانان و صنعت کشتی‌سازی در دریای مدیترانه:

مسلمانان در ادامه فتوحات خود بر سواحل شرقی و جنوبی دریای مدیترانه و همچنین اندلس تسلط یافتند. امتداد این سواحل و تنوع آن از نظر ویژگی‌های طبیعی و زمین‌شناسی به مسلمانان در زمینه ایجاد صنعت کشتی‌سازی، ساخت بنادر و لنگرگاه یاری نمود. ضمن آن که به کشتی‌ها کمک می‌نمود تا دور از جریان‌ها و طوفان‌های دریایی لنگر بیاندازند. بعد از مدتی، کشتی‌سازی در سرتاسر جهان اسلام و در مرزهای مختلف دریایی گسترش یافت. در شام شهرهای، عکا، صور، طرابلس و سپس بیروت و حيفا شهرت یافتند. در مصر بنادر مقص و اسکندریه، دمیاط و عیذاب در ساحل دریای سرخ در این زمینه معروف بودند، هر چند صنعت ساخت قایق در قاهره نیز رواج داشت (أرشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۱۶-۳۰۴). در مغرب اسلامی، شهرهای طرابلس و تونس، سوسه، طنجه، وهران، رباط و همینطور در اندلس (اشبیلیه) سویا و مالاگا (مالقه) معروف بودند (طبری، ۱۹۹۸: ۸/۳۲۰). در این میان شهر طرابلس یکی از معروف‌ترین مراکز کشتی‌سازی و پایگاه‌های دریایی مسلمانان در شرق مدیترانه بود، این شهر که در ساحل دریای مدیترانه واقع و در تقسیمات جغرافیایی بخشی از دمشق به حساب می‌آمد، یکی از مهم‌ترین بنادر دریایی شام محسوب و فاصله آن با بیروت حدود دو روز بود. همچنین شهر صور از دیگر مراکز این بخش به حساب می‌آمد که کشتی‌ها از آن به مقصد نبرد با روم خارج می‌شدند (یعقوبی، ۱۹۸۲: ۳۲۷-۳۲۸). عسقلان از دیگر مراکز کشتی‌سازی در شرق مدیترانه بود که توسط معاویه بن ابی سفیان فتح گردید و بعد از آن به عنوان یکی از پایگاه‌های دریایی و محل استقرار مبارزان مسلمان از اهمیت خاصی برخوردار گردید (قلقشندی، ۱۹۹۸: ۳/۵۲۴-۵۲۳). در این مرکز انواع و اقسام کشتی‌های نظامی و قایق‌های مختلف تولید می‌شد (مقریزی، ۱۹۷۰: ۱۱۳). همین مسأله در مورد عکا نیز صدق می‌کرد که در اصل یکی از مراکز کشتی‌سازی ناوگان بیزانس محسوب می‌شد. بلاذری با ذکر اهمیت و تاریخچه صنعت کشتی‌سازی در عکا می‌نویسد که هشام بن عبدالملک، این صنعت را از آنجا به صور منتقل کرد و آن را به کارگاه مهم ساخت کشتی تبدیل نمود (بلاذری، ۱۹۸۳: ۱۲۵). علاوه بر این، واقدی می‌نویسد که این صنعت تا زمان بنی مروان در عکا فعال بود تا اینکه در این زمان به شهر صور منتقل شد. در سال ۲۴۷ ه.ق، متوکل، مجدداً دستور احیای صنعت کشتی‌سازی در عکا و تمام سواحل اسلامی جهت مقابله با رومیان را صادر کرد (همان: ۱۹۳). از این زمان شهر صور به عنوان پایگاه اصلی نیروی دریایی مسلمانان اهمیت ویژه‌ای یافت زیرا، در مقایسه با عکا، موقعیت بهتر و محافظت بیشتری از ناوگان دریایی مسلمانان داشت. مقدسی در مورد آن می‌نویسد: صور شهری مستکم بر کرانه دریا است. تنها می‌توان از طریق یک درب و توسط پلی که دریا آن را احاطه نموده است وارد شهر شد. این شهر از یک سو توسط باروهای محکم محافظت و سه طرف دیگر آن به دریا منتهی می‌شود و هر شب قایق‌های فراوانی وارد آن می‌شوند (مقدسی، ۱۹۹۱: ۲۴). برخی از مهمترین کشتی‌هایی که در مراکز کشتی‌سازی مسلمانان ساخته می‌شد،

عبارت بودند از: الشونه، البارجه، القرقور، شلندیات، الطراد، الحراقه و الغراب. این کشتی‌ها از نظر اندازه، عملکرد و چابکی با هم دیگر تفاوت داشتند. الشونه بزرگترین آنها بود که در زمینه حمل نیروهای نظامی و تجهیزات سنگین استفاده می‌شد. الطریده و الطراده هم کوچکترین آنها به حساب می‌آمدند که به عنوان کشتی‌هایی کوچک و در عین حال سریع در مواقع خاص به کار می‌رفتند. این کشتی‌ها مجهز به تجهیزاتی بودند که از جمله آنها می‌توان به، الکالیب اشاره نمود. این وسیله شبیه گیره‌ای بود که مسلمانان با استفاده از دکل‌ها، از آن به منظور اتصال کشتی‌های خود با کشتی‌های بیزانسی استفاده می‌نمودند. نفاطه هم از جمله اسلحه‌هایی بود که مسلمانان در نبردهای دریایی خود آن را بکار می‌بردند. نفاطه ترکیبی از مواد آتش‌زا بود که توسط کمانی خاص و در دماغه کشتی به سمت ناوگان دریایی دشمن شلیک می‌شد و به آتش یونانی هم مشهور بود. اینها غیر از اسلحه‌هایی بود که در نبردهای زمینی استفاده می‌شد (ابن منظور، ۱۹۵۶: ۴۱/۱۰).

۴. صنعت کشتی‌سازی در مصر:

سرزمین مصر از گذشته‌های دور و در زمینه ساخت کشتی‌ها و قایق‌های نظامی و تجاری شهرت ویژه‌ای داشت (أرشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۱۶-۴۸). مصر در دوران حکومت بیزانس یکی از مراکز مهم ساخت کشتی‌های جنگی بود و مردم آن تجربه طولانی در این زمینه داشتند. از مراکز مهم کشتی‌سازی در مصر می‌توان به دارالصناعه‌های اسکندریه، دمياط، رشید، تنیس و قلزم اشاره کرد. این کارگاه‌ها که به ساخت کشتی اختصاص داشتند و در سواحل دو دریای سرخ و مدیترانه پراکنده بودند، مسئولیت تجهیز ناوگان‌های دریایی مسلمانان را بر عهده داشتند؛ از این رو، نه تنها در مصر بلکه در شام و کشورهای مغرب نیز این کارگاه‌ها به عنوان گنجینه‌ای ارزشمند برای عرب‌های مسلمان محسوب می‌شدند. تجربیات مصری‌ها در این زمینه کمبودهایی را که اعراب مسلمان در آغاز کار خود داشتند، جبران کرد. عرب‌ها اگرچه تجربه لازم برای ساخت کشتی‌های جنگی را نداشتند، شجاعت و واقع‌گرایی لازم را برای اعتراف به این موضوع و در عین حال، آمادگی یادگیری از دیگران در هر آنچه که به آن نیاز بود، داشتند (عبداللطیف، ۱۴۲۸: ۲۳۶). اولین و معروفترین شهر مصر در این زمینه اسکندریه بود. مقدسی در مورد آن می‌نویسد: اسکندریه شهری ارزشمند در کناره دریای روم و با دژی محکم و نفوذناپذیر است. این شهر، شهری شریف است که جمع زیادی از افراد صالح و خداپرست در آن زندگی می‌کنند (مقدسی، ۱۹۹۱: ۱۹۶). برای اولین بار و در سال ۵۶ ه.ق. محلی در جزیره روضه در فسطاط به امر کشتی‌سازی اختصاص داده شد که به «دارالصناعه» معروف شد. از دیگر مراکز کشتی‌سازی در مصر می‌توان به دمياط، تنیس و الفرما اشاره نمود. در دمياط کارخانه‌ی در زمینه تولید انواع کشتی‌ها وجود داشت که در زمان عنبسه بن اسحاق، والی عباسی مصر، و در زمان خلافت متوکل عباسی تأسیس شد. پایگاه دریایی دمياط از طریق تهیه امکانات و تدارکات مورد نیاز از امارت اسلامی حاکم بر جزیره اقریطش حمایت می‌کرد (کندی، ۲۰۰۹: ۲۲۷). اما شهر تنیس جزیره‌ای بود که در میان تعدادی دریاچه واقع و در آن لنگرگاه‌های بزرگی جهت پهلو گرفتن کشتی‌های نظامی و تجاری وجود داشت. مردمان این شهر در زمینه صنعت نساجی و کشتی‌سازی فعال و در زمینه هدایت کشتی‌ها مهارت بالایی داشتند (أرشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۲۱). پیش از ظهور اسلام امپراتوری بیزانس حوضچه‌های کشتی‌سازی در اسکندریه و قلزم داشت و از گزارش‌های تاریخی پیداست که مسلمانان از این دو کارخانه کشتی‌سازی بهره بردند و با کمک کشتی‌سازان یونانی و قبطی شروع به ساخت ناوگان خود کردند (فهمی، ۱۹۷۳: ۳۱). قلزم در ساحل مصر در شبه جزیره سینا قرار داشت که از آنجا غلات به حجاز فرستاده می‌شد و مردان ثروتمند و تجار در آن ساکن بودند و پس از فتح اسلامی به شکوفایی زیادی رسید (عبدالعلیم، ۱۹۷۸: ۱۹۷۸).

۶۹). به گفته مقریزی، این شهر قدیمی یکی از بندرهای مصر بوده و مسلمانان خیلی زود در مناطق اطراف آن ساکن شدند زیرا پل ارتباطی بین دریای مدیترانه و دریاهای شرقی بود (مقریزی، ۱۹۷۰: ۲۱۳/۱).

۵. صنایع کشتی‌سازی در افریقه:

مهمترین پایگاه و لنگرگاه‌های دریایی افریقه، شهر تونس بود که در سال ۸۶ ق توسط حسان بن نعمان غسانی به عنوان یک پایگاه نظامی دریایی ساخته شد (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۱). وی محل شهر را در ده مایلی غرب دریای مدیترانه تعیین کرد. این فرمانده مسلمان با حفر کانالی، شهر را به دریا متصل و با ایجاد صنعت ساخت کشتی و قایق‌های مختلف، آن را به یک بندر دریایی و مرکز ناوگان اسلامی تبدیل نمود (دوری، ۱۹۸۰: ۲۶). وی در این زمینه از کمک متخصصان مصری هم بهره‌مند شد. عبدالعزیز بن مروان والی مصر، به دستور عبدالملک خلیفه‌ی اموی دو هزار نفر از صنعتگران ماهر قبطی در زمینه ساخت قایق‌ها و کشتی‌های تجاری و اقتصادی را به یاری وی فرستاد (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۱). این افراد وظیفه‌ای را که در زمینه تأسیس کارخانه کشتی‌سازی تونس به آنها محول شده بود به نحو احسن انجام دادند. آنها الوارهای مورد نیاز خود را از جنگل‌های داخلی آفریقا تهیه کردند. بدین ترتیب، تونس به مرکزی جذاب جهت جلب نظر مهاجران تبدیل شد و در نتیجه یک مجتمع دریایی همراه با فعالیت‌های مختلف اقتصادی و علمی در اطراف آن شکل گرفت. رونق تونس به لطف وجود کارخانه کشتی‌سازی آن، به پایان دادن حملات دریایی رومیان به سواحل آفریقا کمک مؤثری کرد. وجود یک پایگاه دریایی قوی در کنار صنعت کشتی‌سازی که امکان ایجاد یک ناوگان قدرتمند دریایی را برای مسلمانان فراهم می‌نمود، در وهله اول عامل مهمی برای دفع تهاجمات رومیان بود (دوری، ۱۹۸۰: ۳۶). در مرحله دوم، مسلمانان وارد حمله به قلمرو بیزانس و فتح بخش‌هایی از آن امپراطوری شدند. به همین سبب مرکز کشتی‌سازی تونس نقش بسیار مؤثری در فتح اندلس، مغرب و جزایر واقع در دریای مدیترانه داشت و علاوه بر آن عامل بسیار مهمی در تأمین امنیت مسیرهای حمل و نقل تجاری میان شرق و غرب مدیترانه بود. مسلمانان در همین راستا، به تسلط خود بر داخل شهر تونس اکتفا ننموده و به احداث برج‌های مراقبت و پست‌های نگهبانی در سواحل آن اقدام کردند. آنان همچنین به فکر ایجاد بندری برای ساخت کشتی‌های جنگی در آنجا افتادند. بعدها موسی بن نصیر، والی وقت آفریقا، در فاصله سالهای ۸۹ تا ۹۰ هجری قمری، در راستای اجرای تقویت ناوگان دریایی مسلمانان، به توسعه شهر تونس و گسترش صنایع کشتی‌سازی در آن پرداخت. وی دستور ساخت صد قایق و احداث کانالی جهت اتصال بندر به شهر را صادر نمود (ابن‌ابی‌الدینار، ۱۹۹۵: ۱۲). بدین ترتیب تونس به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و دوری از حملات احتمالی ناوگان بیزانس به محلی امن برای صنعت کشتی‌سازی مسلمانان تبدیل شد. با این حال مسلمانان به مرکز کشتی‌سازی تونس اکتفا نکردند و چندی بعد مرکز دیگری را در سوسه واقع در جنوب شرق تونس تأسیس نمودند. مسلمانان از این پایگاه برای فتح جزیره سیسیل اقدام نمودند. طرابلس هم یکی دیگر از مراکز دریایی مسلمانان در آفریقا بود که تعداد زیادی از پادگان‌های نظامی در سواحل آن مستقر بودند. این شهر داری مرکز کشتی‌سازی و لنگرگاه خوبی بود که ناوگان دریایی مسلمانان از آنجا به قلمرو بیزانس و مخصوصاً جزایر سردانیه و کورسیکا حمله می‌کردند (بکری، ۱۹۶۸: ۸۳).

۶. صنعت کشتی‌سازی و نقش آن در فتح جزایر دریای مدیترانه

همانطور که گفته شد، از آنجایی که ناوگان دریایی بیزانس منبع تهدید جدی و مستقیم برای امنیت مسلمانان، مناطق مفتوحه و ثبات اسلام در آنجا بود، مسلمانان دریافتند که ساخت ناوگان اسلامی یک ضرورت راهبردی و حیاتی است (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۹۶). هسته اولیه‌ی این ناوگان، کشتی‌هایی بود که در بنادر شام و مصر ساخته شد (همان: ۹۰)، سپس به احداث دارالصناعه و ساخت کشتی

در کارگاه‌های کشتی‌سازی پرداختند و بدین ترتیب برای اولین بار سلاح دریایی وارد راهبرد نظامی مسلمانان شد. به همین دلیل عرب‌های مسلمان به ساخت اسکله‌ها و مراکز صنعتی در بنادر دریایی توجه زیادی کردند؛ و از این رو آنها را بازسازی و تعداد زیادی از آنها را در سواحل شام و شمال آفریقا بنا کردند (ربیع، ۲۰۰۹: ۳۷-۴۲). در این بین سواحل غرب آفریقا بیشتر از جاهای دیگر در معرض حملات دریایی بیزانس قرار داشتند. به این ترتیب، جامعه دریایی اسلامی در پاسگاه‌ها و بنادر واقع در امتداد سواحل آفریقا و سیرنائیکا ایجاد شد (دوری، ۱۹۸۰: ۲۵-۲۶). مراکز صنعت کشتی‌سازی دریایی، به عنوان پایگاه‌های مسلمانان که از آنجا برای جهاد در راه خدا و فتح اندلس و سایر جزایر دریای مدیترانه حرکت کردند، اهمیت استراتژیک زیادی داشت. طبیعی بود که بیزانس در برابر این نیروی دریایی که در دریای مدیترانه ایجاد شده بود، بیکار نشیند چرا که قدرتمندترین مراکز صنعتی کشتی‌سازی و پایگاه‌های دریایی در عکا و اسکندریه تحت کنترل مسلمانان قرار گرفته بود که این امر تهدیدی جدی برای حاکمیت و قلمرو آنها که برای مدتی بدون رقیب مانده بود، به حساب می‌آمد. تقریباً تمام منابع موجود درباره این موضوع اتفاق نظر دارند که یکی از مهم‌ترین دلایل نبرد دریایی ذات الصواری (دکل‌ها) در سال ۳۴ ه. ق تلاش بیزانسی‌ها برای جلوگیری از نزدیک شدن عرب‌های مسلمان به منطقه فنیکوس در آسیای صغیر و در شمال جزیره رودس بود؛ جایی که در ساحل آن نبرد ذات الصواری رخ داد. این محل به داشتن جنگل‌های انبوه از درختان سرو معروف بود، درختانی که در ساخت دکل کشتی‌ها استفاده می‌شد و بیزانسی‌ها تلاش می‌کردند مانع استفاده مسلمانان از آنان برای ساخت کشتی شوند (یوزبکی، ۱۹۷۷: ۱۴۶؛ ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۹۲-۹۱). این امر دلیل روشنی بر اهمیت کشتی‌سازی و نقش آن در نبردهای دریایی عرب‌های مسلمان با بیزانس است، شاید آنچه این نظر را تقویت می‌کند، حمله نافرجام بیزانس به اسکندریه در سال ۲۵ ه. ق است که بزرگترین مرکز کشتی‌سازی جهان در شمال آفریقا را در آن زمان در خود جای داده بود (بلاذری، ۱۹۸۳: ۲۲۲-۲۲۳؛ ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۸۹). نهضت فتح سرزمین‌های غیراسلامی که در زمان حکومت امویان آغاز گردید باعث شد تا مسلمانان پس از فتح مناطق شمال آفریقا و جزایر دریای مدیترانه، به فتح شبه جزیره ایبری که بعدها به اندلس معروف شد، مشتاق شوند (ربیع، ۲۰۰۹: ۱۲۵). به همین منظور، ساخت شهر تونس توسط حسن بن نعمان غسانی، حاکم آفریقا، در سال ۸۲ هجری طرح ریزی شد (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۱). همان گونه که بیان شد، این شهر به عنوان پایگاه نظامی دریایی نقش مهمی در هدایت ناوگان دریایی مسلمانان به سمت غرب دریای مدیترانه داشت (ابن خلدون، ۱۸۷۱: ۴۴۹). به نظر می‌رسد حسن بن نعمان غسانی با تأسیس دارالصناعه‌ی شهر که با کمک متخصصان صنعت کشتی‌سازی صورت گرفت اهداف زیر را دنبال می‌کرد:

- ایجاد یک پایگاه نیرومند دریایی و صنعت قوی کشتی‌سازی برای ایجاد ناوگان دریایی که مأموریت آن در ابتدا دفع تجاوز رومی‌ها و سپس انتقال از مرحله مقابله و دفع تجاوز به حمله و فتح بود.

- ایجاد یک جامعه دریانوردی و مرکز سکونتگاهی و اداری برای حمایت از فتوحات اسلامی در خشکی و دریا که به این ترتیب مراکز ساخت کشتی‌های جنگی به محل تجمع و جذب جمعیت تبدیل شد (بلاذری، ۱۹۸۳: ۱۶۶؛ ربیع، ۲۰۰۹: ۱۲۵).

روشن است که پس از حسن بن نعمان غسانی، حاکم جدید آفریقا، موسی بن نصیر، صنعت کشتی‌سازی را در تونس و دیگر مراکز آن در حوزه دریای مدیترانه توسعه داد. وی با استفاده از ناوگان دریایی قدرتمندی که اکنون شکل گرفته بود از پیش‌روی نیروهای زمینی در امتداد سواحل جنوبی دریای مدیترانه حمایت کرد (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۱۶، ۱۰۲). علاوه بر آن، او فعالیت‌های ناوگان اسلامی را در غرب مدیترانه و با هدف مشغول ساختن و فشار بر ناوگان دریایی بیزانس و جلوگیری از نفوذ آنها در آن منطقه تشدید نمود. این فعالیت‌ها نقش مهمی در تضعیف مقاومت مدافعان بیزانسی قسطنطنیه در برابر فتوحات اسلامی داشت (یوزبکی، ۱۹۷۷: ۱۴۶).

اقدامات و دستاوردهای دریایی موسی بن نصیر به این جا محدود نشد، بلکه او توانست به تدریج دریا را به تسخیر خود درآورد. از این رو، برای تقویت ناوگان دریایی مسلمانان در دریای مدیترانه تلاش بسیار کرد. وی با انتقال الوار و تجهیزات مورد نیاز به سواحل مراکش نسبت به توسعه صنعت کشتی سازی اقدام نمود (عبادی، ۲۰۰۸: ۴۶). شایان ذکر است که اقدامات موسی بن نصیر در زمینه پایه گذاری نبردهای دریایی را نمی توان صرفاً یک نمایش قدرت به حساب آورد، بلکه برنامه ای هدفمند بود که بر اساس آن موسی بن نصیر در اندیشه فتح شمال آفریقا تا اقیانوس اطلس بود (دادفر و حاجی بابایی، ۲۰۱۴: ۲۸). بر این اساس، تأمین امنیت عقبه سپاهیان مسلمان در برابر تهدیدات پایگاه های دریایی بیزانس از جزایر سیسیل (صقلیه)، ساردینیا (سردانیه) و بالناریک (البلیار)، تسخیر سواحل آفریقا از تونس تا سبته، حفاظت از خطوط ارتباطی سپاهیان مسلمان و نظارت بر تحرکات ارتش بیزانس را می توان از مهمترین دلایل تقویت صنعت کشتی سازی و به کارگیری نیروی دریایی توسط موسی دانست (سامرایی، ۱۹۸۸: ۹۵). موسی بن نصیر متقاعد شده بود که تأمین امنیت مسلمانان و بقای حکومت اسلامی در مراکش مستلزم حفاظت آن از سمت شمال است و این امر تنها با تصرف شبه جزیره ایبری تا پیرنه امکان پذیر می شد؛ از این رو، موسی بن نصیر در سال ۸۹ ق. ناوگان دریایی مسلمانان را رهبری کرد. او از پایگاه خود در تونس به دوجزیره مایورکا و منورکا حمله کرد (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۱). سپس لشکری هفت هزار نفری از سپاهیان مسلمان را آماده کرد و طارق بن زیاد والی طنجه را به فرماندهی این لشکرکشی برگزید. طارق بن زیاد با سپاه خود در تاریخ پنجم رجب سال ۹۲ ه. از سبته به طرف اسپانیا حرکت کرد. برخی از مورخان گفته اند کشتی هایی که طارق بن زیاد با آن عبور کرده کشتی های جولیان، حاکم سبته، بوده است. اما احتمال قوی این است که مسلمانان کشتی های خود را داشتند که توسط مراکز کشتی سازی در بنادر اسلامی ساخته می شد و برای فتح اندلس از آنها استفاده می کردند (حجی، ۱۹۸۱: ۴۹-۴۷). این نظر مبتنی بر شواهد زیر است:

۱. مسلمانان از ابتدا به صنعت کشتی سازی علاقه داشتند. از این رو مدتها قبل از حمله به اندلس با درک نیاز مبرم خود به این امر، چندین کارگاه کشتی سازی در شام، مصر و سواحل دریای مدیترانه تأسیس کردند (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۱).

۲. مسلمانان در بسیاری از جنگ های دریایی از کشتی استفاده می کردند که معروف ترین آن در سال (۳۴ق/۶۵۴م) بود که به نبرد ذات الصواری (نبرد دکله) معروف است و تعداد کشتی های مسلمانان در آن نبرد به دویست فروند می رسید (یوزبکی، ۱۹۷۷: ۱۴۶). همچنین بلاذری می نویسد که مسلمانان در حمله به سیسیل و رودس از کشتی های فراوانی استفاده کردند (بلاذری، ۱۹۸۳: ۲۳۷). بر این اساس می توان گفت که نه فقط فتح اندلس و شبه جزیره ایبری بلکه بسیاری از فتوحات دریایی مسلمانان در حوزه دریای مدیترانه مرهون صنعت کشتی سازی و ناوگان دریایی قدرتمندی بود که مسلمانان در طی سال های طولانی در شمال آفریقا آن را ایجاد کردند و به تدریج با محوریت نیروی دریایی بیزانس، به حاکم بلامنازع آب های این منطقه از جهان تبدیل شدند.

۷. عباسیان، توسعه صنعت کشتی سازی و تکمیل فتوحات دریایی

همان گونه که بیان شد، صنعت کشتی سازی نقش راهبردی و تأثیر بسزایی در افزایش کنترل ناوگان دریایی مسلمانان بر اکثر جزایر مدیترانه به ویژه آن دسته از جزایری که دارای اهمیت راهبردی بودند مانند جزیره کرت، سیسیل و جزایر البلیار داشت. همین موضوع باعث شد تا بعد از امویان، خلفای عباسی نیز ضمن تقویت مراکز کشتی سازی، از این ظرفیت برای تکمیل جریان فتوحات استفاده نمایند. بلاذری در همین راستا به اهمیت نقش صنعت کشتی سازی در دوران عباسیان اشاره کرده است. وی می نویسد که خلیفه هارون الرشید به احداث دارالصناعات و تقویت پایگاه های دریایی علاقه ویژه ای داشت. هدف وی از این اقدامات، تسلط بر جزایر مهم و غنی از ثروت مانند، سیسیل و افریطس (کرت) و همچنین خطوط تجاری بیزانس در دریای مدیترانه بود (بلاذری، ۱۹۸۳: ۱۶۷).

شواهد حاکی از آن است که فتح جزیره اقریطش (کرت) در سال ۲۱۲ ق. توسط فاتحان مسلمان فعال در دریای اندلس انجام شد. این مجاهدان از بندر اسکندریه به عنوان پایگاه پشتیبانی و ارسال تدارکات بهره بردند (کندی، ۲۰۰۹: ۱۸۳). همانطور که اشاره شد، اسکندریه و صنعت کشتی سازی آن یکی از مهم ترین و اولین مراکز کشتی سازی مصر به شمار می رفت (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۴۸-۱۱۶). کندی در این زمینه می گوید: «کشتی های ابن طاهر از شام آمدند، پس علی بن الجروی را به واسطه تبحر در نبردهای دریایی به فرماندهی آنان برگزید» (کندی، ۲۰۰۹: ۲۰۴). این نشان می دهد که اعزام ناوگان دریایی شام به مصر، نه برای سرکوب آشوب و ناامنی های موجود در آن زمان، بلکه برای یک لشکرکشی بزرگ دریایی بوده است؛ همانطور که انتخاب علی بن الجروی، از سوی عبدالله بن طاهر به دلیل تجربه بالای او در نبردهای دریایی گواه این موضوع است. فتح جزیره کرت زمینه را برای فتح جزایر مجاور دریای اژه فراهم کرد (فازلیف، ۱۹۵۷: ۵۸-۵۹). به دنبال این فتوحات، دولت بیزانس به میزان تهدیدی که ناوگان های دریایی مسلمانان برای امنیت دولت بیزانس و امنیت تجارت دریایی آن در سراسر دریای اژه ایجاد می کرد، پی برد. این امر باعث شد تا این امپراطوری تلاش هایی برای پس گرفتن جزیره اقریطش از دست فاتحان مسلمان انجام دهد؛ جایی که ناوگان دریایی بیزانس در یک سال، سه بار تلاش نمود تا با فرود آمدن در جزیره اقریطش این اقدام را انجام دهد که هر سه بار با شکست مواجه گردید و کشتی های بیزانسی پس از نبردهای شدید دریایی با ناوگان دریایی مسلمانان منهدم شدند (غنیم، ۱۹۸۲: ۵۵). این امر نشان دهنده میزان توسعه صنعت کشتی سازی و ساخت سلاح های دریایی توسط مسلمانان در حوزه دریای مدیترانه است (ربیعی، ۲۰۰۹: ۷۷-۸۱). در زمانی که عملیات فتح جزیره اقریطش (کرت) در حال انجام بود، اغالبه در تونس خود را برای فتح جزیره سیسیل آماده می کردند. بدون تردید مهم ترین توانمندی و نقطه ی قوت آنها تقویت صنایع کشتی سازی در شهرهای تونس و سوس توسط صنعتگران ماهر در این زمینه بود (مقریزی، ۱۹۷۰: ۷۷). توسعه صنعت کشتی سازی در تونس و سوس تأثیر زیادی در فتح سیسیل داشت؛ زیرا این کار، بخش مهمی از برنامه آماده سازی جهت عملیات های دریایی بود و به این ترتیب مسلمانان صاحب ناوگانی قوی برای مقابله با بیزانس و نیروی دریایی قدرتمند آن در سیسیل شدند (دیاب، ۱۹۷۳: ۷۶). این امر همچنین نشان می دهد که تمایل اعراب مسلمان برای ایجاد مراکز کشتی سازی، قبل از اقدام آنها به فتح جزایر مدیترانه بوده است؛ آنها با تکیه بر خود و توانایی هایشان تلاش زیادی کردند تا به هدف راهبردی خود که فتح قبرس و سیسیل بود دست پیدا نمایند (ابن عذاری، ۱۹۸۳: ۱۲۴/۱). ناوگان دریایی مسلمانان در افریقیه به رهبری قاضی اسد بن الفرات در روز شنبه، نیمه ماه ربیع الاول سال ۲۱۲ ق.، از پایگاه دریایی سوس به حرکت درآمد و در روز چهارم به مرسی (مازر) در سیسیل رسید. این ناوگان متشکل از صد کشتی بود که هر کشتی می توانست بین هفتصد تا هزار رزمنده را حمل کند. به جز ده هزار نفر از سربازان عرب و بربر، ایرانیان خراسانی و رزمندگان اهل اندلس نیز در این لشکرکشی دریایی حضور داشتند (بکری، ۲۰۰۹: ۲۱۹-۲۲۰). به نظر می رسد که بر اساس تعداد مجاهدان مسلمان و جهت انتقال آنان، تعداد کشتی ها بیش از آنچه ذکر شده، بوده است. این موضوع نشان دهنده ی تنوع و کثرت کشتی های تولید شده در مراکز کشتی سازی تونس، سوس و دیگر مراکز کشتی سازی فاتحان مسلمان در سواحل دریای مدیترانه است. امپراطوری بیزانس با عجله ناوگان خود را به سیراکوز فرستاد، همچنین خواستار کمک فوری ناوگان ونیزی و ناوگان ایتالیایی توسکانی جهت حمله به پونا (عنابه) در سواحل شمال آفریقا شد. این ناوگان در سال ۲۱۳ ه.ق با هدف جلوگیری از سقوط سرقسطه (ساراگوزا) و همچنین ممانعت از رسیدن آذوقه به نیروهای مسلمان به سواحل قیروان رسید (حمیری، ۱۹۳۷: ۷۹). ترس بیزانس از تکرار آنچه در اقریطش رخ داد، باعث شد تا تمام توان دریایی خود را به کار گیرد؛ تا جایی که ناوگان بزرگ بیزانس در دروازه بندر سرقسطه ایستاده بود تا از سقوط آن به دست نیروهای عرب مسلمان جلوگیری

کند. اما این تلاش‌ها ناموفق بود و در نبردهای زمینی و دریایی طاحنه این مسلمانان بودند که به پیروزی دست یافتند و حضور خود را در سیسیل تثبیت نمودند (ربیع، ۲۰۰۹: ۱۱۱). یکی از مورخان معاصر با تأیید این موضوع می‌نویسد: «ناوگان دریایی مسلمانان در همان برخورد اول به واسطه بهره‌گیری از کشتی‌های جنگی مجهز به پرتابه‌های آتشین موفق به شکست دشمن شد و آنان را قادر ساخت تا برابر کشتی‌های مجهز بیزانس مقاومت کنند. این برای اولین بار بود که مسلمانان از چنین کشتی‌هایی استفاده می‌نمودند، چنین به نظر می‌رسد این سلاح مخفی آنان بود» (عنان، ۱۹۶۲: ۱۲۴).

این ناوگان همچنین نقش مهمی در تأمین امنیت خطوط ارتباطی دریایی مسلمانان بین سیسیل و شمال آفریقا داشت؛ جایی که ناوگان دریایی مسلمانان موفق به شکست نیروی دریایی بیزانس و حتی به غنیمت گرفتن تعدادی از کشتی‌های آنان شد (ابن-عذاری، ۱۹۸۳: ۱۳۷/۳). روشن است که اغالبه این ناوگان را جهت استقرار در جزیره سیسیل اعزام نمودند تا از آن طریق ضمن تضمین امنیت خطوط مواصلاتی دریایی مسلمانان به مقابله با تهاجمات ناوگان بیزانس بپردازند. دلیل این سخن را می‌توان استقرار یکی از واحدهای این ناوگان در جزیره قوصره دانست (ابن‌اثیر، ۱۹۸۹: ۱۸۸/۵)؛ جایی که پس از یک نبرد دریایی موفق به غلبه بر ناوگان بیزانس شدند و به این ترتیب ناوگان دریایی مسلمانان در شمال آفریقا سازماندهی شد. چندی بعد از دل این نیروی جدید ناوگان دیگری به نام ناوگان سیسیل متولد شد تا در سال ۲۵۶ق. موفق به فتح مجمع‌الجزایر مالت گردد (ابن‌عذاری، ۱۹۸۳: ۱۲۴/۱). مسلمانان به واسطه‌ی فراوانی درختان کاج در مالطه (مالت) در آنجا کارخانه کشتی‌سازی تأسیس نمودند. بدین ترتیب مالطه تبدیل به پایگاه دریایی مهمی شد که مسلمانان از آنجا وارد دریای مدیترانه می‌شدند. آنان از این پایگاه، جهت تحکیم سیادت خود بر دریای مدیترانه، تأمین امنیت پایگاه‌های دریایی و گسترش صنایع کشتی‌سازی در سیسیل و شمال آفریقا استفاده نمودند (عکاک، ۱۹۶۵: ۱۵). حضور مسلمانان در جزیره مالطه نسبت به سیسیل ماندگارتر بود و بیشتر به درازا کشید، چرا که زبان مالتی شبیه لهجه‌های اعراب شرقی و مراکشی‌ها بود. مسلمانان در سال ۱۳۰ه.ق به فرماندهی عبدالرحمن بن حبیب فهری موفق به تصرف جزیره قوصره شدند. تصرف این جزیره تأثیر فراوانی بر تأمین امنیت سواحل اسلامی شمال آفریقا داشت و به عنوان پایگاهی برای حمله به جزایر سیسیل، ساردانیا و سواحل ایتالیا اهمیت ویژه‌ای پیدا کرد (ربیع، ۲۰۰۹: ۲۶). اما جزایر بالئاریک برای نخستین بار و در سال ۸۹ه.ق به دست عبدالله بن موسی بن نصیر فتح شد. ولی مسلمانان در این جزایر مستقر نشدند و به همین دلیل تا مدت‌ها بین مسلمانان و فرانک‌ها دست به دست می‌شد تا این که در سال ۲۹۰ه.ق و در عهد امارت عبدالله بن محمد به دست عصام الخولانی فتح شد. وی شهر جدیدی را احداث کرد و آن را مرکز بلیار قرار داد که نقشه آن بسیار شبیه به بغداد بود. عصام این شهر را میورقه (مایورکا) نام نهاد و اقدام به ساختن مساجد، هتل و حمام ای فراوانی در آن نمود (ابن‌خلدون، ۱۹۸۸: ۳۵۳/۴). جزایر بالئاریک و بنادر آن در طی سال‌هایی که در اختیار مسلمانان بود به پایگاه‌هایی برای حمله به اهداف دریایی واقع در حوزه غربی مدیترانه تبدیل شدند. ضمن اینکه مسلمانان در مواقع خطر به آن پناه می‌بردند (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۲۴۶).

۸. نتیجه‌گیری

دریای مدیترانه با پیشینه تمدنی خود، بستری را فراهم آورد تا مسلمانان بتوانند در یک تعامل فعال با ملل اطراف آن با علوم و هنرهای مختلف آشنا شوند. آنان در جریان این تعاملات ضمن بهره‌گیری از تجربیات و دانش ساکنان مناطق مفتوحه، دستاوردهای قابل توجهی در حوزه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و نظامی کسب کردند. از جمله مهم‌ترین این دستاوردها می‌توان به آشنایی آنها با نوعی تفکر راهبردی در امور نظامی و مخصوصاً جنگ‌های دریایی اشاره کرد. اعراب مسلمان هرچند در ابتدا و تا حدودی با

مسأله دریانوردی آشنا بودند، اما در زمینه صنعت کشتی سازی از دانش و تبحر چندانی برخوردار نبودند. این مسأله به گونه‌ای بود که حتی در آغاز فتوحات، برخی از خلفا و از جمله خلیفه دوم مخالف حضور مسلمانان در عرصه دریانوردی و فتوحات بحری بودند؛ اما به مرور زمان و با توجه به فتوحات مسلمانان در حوزه دریای مدیترانه، آنان به تدریج با مسأله دریانوردی آشنایی بیشتری پیدا کردند. به نظر می‌رسد آن چه عامل تشدید این موضوع شد، حضور ناوگان قدرتمند بیزانس و سابقه تاریخی آن در حوزه دریای مدیترانه بود. در واقع لزوم رویارویی با این ناوگان قدرتمند باعث شد تا مسلمانان به اهمیت صنعت کشتی سازی و لزوم تأسیس ناوگانی قدرتمند در عرصه دریاها پی ببرند. در نتیجه آنان با بهره‌گیری از دانش و تجربیات سایر ملل همچون ایرانیان، رومیان و مصریان و سایر ملل متمدن وارد عرصه صنعت کشتی سازی شدند. این موضوع باعث شد تا به تدریج صنعت کشتی سازی در سراسر بنادر و مرزهای دریایی جهان اسلام و به ویژه بنادر شام، عکا، صور، طرابلس و سپس بیروت و اسکندریه گسترش یابد و این بنادر به مراکز مهم کشتی سازی تبدیل شوند. نتیجه طبیعی این امر تفوق مسلمانان در حوزه فتوحات بحری، غلبه بر ناوگان دریایی بیزانس و تسلط بر جزایر راهبردی دریای مدیترانه بود. تبحر مسلمانان در این صنعت به گونه‌ای بود که آنان علاوه بر فتح جزایر دریای مدیترانه به تدریج در اندیشه فتح شبه جزیره ایبری نیز برآمدند که به جرأت می‌توان فتح اندلس را نیز مرهون همین مسأله دانست.

۹. منابع

- آرشیبالد، لويس (۱۹۸۹). *القوه البحريه و التجاريه في البحر المتوسط*، ترجمه، احمد محمد عيسى، القاهرة: مكتبة النهضة المصريه و موسسه الفرائكلين للطباعه و النشر.
- ارسلان، شكيب (۱۹۵۲). *تاريخ غزوات العرب في فرنسا و سويسرا و ايطاليا و جزائر البحر المتوسط*، القاهرة: المطبعه عيسى البابی الحلبي.
- ابن ابی دینار، محمد بن ابی القاسم (۱۹۹۵). *المونس في اخبار افريقيه و تونس*، قاهره: دارالكتب العربي.
- ابن اثير، عزالدین ابوالحسن علی بن محمد الجزري (۱۹۸۹). *الكامل في التاريخ*، تحقيق، ابوالفداء عبدالله القاضي، بيروت: دارالكتب العلميه.
- ابن خلدون، عبدالرحمان بن محمد (۱۹۸۸). *مقدمه*، بيروت: دارالفكر.
- ابن عذارى، ابو عبدالله محمد بن محمد المراكشي (۱۹۸۳). *البيان المغرب في اخبار الاندلس و المغرب*، بيروت: دارالثقافه.
- ابن قتيبه، ابو محمد عبدالله بن مسلم دينوري (۱۹۹۰). *الامامه و السياسه*، بيروت: دارالاضواء.
- ابن منظور، ابوالفضل جمال الدين محمد بن مكرم (۱۹۵۶). *لسان العرب*، بيروت: دارالصادر.
- بكرى، ابو عبيده عبدالله بن عبدالعزيز (۲۰۰۹). *المغرب في ذكر بلاد افريقيه و المغرب*، القاهرة: دارالكتاب المصري.
- بكرى، عبدالله بن عبدالعزيز الاندلسي (۱۹۶۸). *المسالك و الممالك*، تحقيق، عبدالرحمن على الحجى، بيروت: دارالبنان للطباعه و النشر.
- بلاذرى، احمد بن يحيى بن جابر (۱۹۸۳). *فتوح البلدان*، تحقيق، رضوان محمد رضوان، بيروت: دارالكتب العلميه.
- حموى، شهاب الدين ابو عبدالله ياقوت بن عبدالله، (۱۹۵۵). *معجم البلدان*، بيروت: دارالصادر.
- حميرى، ابو عبدالله محمد بن عبدالمنعم (۱۹۳۷). *الروض المعطار في خبر الاقطار*، قاهره: مطبعه لجنه التاليف و الترجمة و

النشر.

- خليفه، ابو عمرو وخليفه بن خياط الشيبان (١٩٨٣). تاريخ خليفه، تحقيق اكرم ضياء العمري، دمشق: بيروت.
- دادفر، سجاد، حاجي باباي، مجيد (١٤٠١) راهبرد نظامي فاتحان مسلمان در فتوحات بحري حوزة مديترانه در قرن اول هجري، مطالعات تاريخي جنگ، دوره ٦، شماره ٤.
- دوري، تقى الدين عارف (١٩٨٠). صقليه، علاقتها بدول البحر المتوسط الاسلاميه، بغداد: دارالرشيد للنشر.
- دياب، صابر محمد (١٩٧٣). سياسه الدول الاسلاميه فى حوض البحر المتوسط، قاهره، دارعالم الكتب.
- ربيعي، عماد هادي علو، (٢٠٠٩). الاستراتيجيه البحريه الاسلاميه فى البحر المتوسط فى القرنين الثالث و الرابع الهجريين، دمشق: دارحوران للطباعة و النشر.
- سامرايى، عبدالحميد حسين احمد (١٩٨٨). تاريخ المغرب العربى، موصل: دارالكتب العربى.
- طبرى، محمد بن جرير (١٩٩٨). تاريخ الرسل والملوك، بيروت: دارالتراث.
- عبداللطيف، عبدالشافى محمد، (١٤٢٨). السيره النبويه و التاريخ الاسلامى، القاهره: دارالسلام.
- عبدالعليم، انور، (١٩٧٨). الملاحه و علوم البحار عند العرب، الكويت: عالم المعرفه.
- عبادى، احمد مختار، سالم عبدالعزيز، (١٩٩١). تاريخ البحريه الاسلاميه فى المغرب و الاندلس، بيروت، لبنان: دارالهنضه العربيه.
- عبادى، احمد مختار (٢٠٠٨). دراسات فى تاريخ المغرب و الاندلس، الاسكندريه: موسسه شباب الجامعه.
- عنان، عبدالله (١٩٦٢). مواقف حاسمه فى تاريخ الاسلام، قاهره: دارالكتب العربى.
- غنيم، اسمت (١٩٨٢). الامبراطوريه البيزنطيه و كريت الاسلاميه، اسكندريه: مطبه جريده السفير.
- قلقشندى، شهاب الدين ابوالعباس احمد بن على (١٩٩٨). صبح الاعشى فى الصناعه الانشاء، القاهره: المطبعه الاميريه.
- فازيليف (١٩٥٧). العرب و الروم، ترجمه عبدالهادي شعيره، بيروت: دارالفكر العربى.
- فهمى، على محمد، (١٩٧٣). البحريه الاسلاميه فى شرق البحر المتوسط من القرن السابع الى العاشر الميلادى، مصر: مطبوعات جامعه الاسكندريه.
- كعاك، عثمان (١٩٦٥). الحضاره العربيه فى حوض البحر المتوسط، قاهره: معهد الدراسات العربيه العاليه جامعه الدول العربيه.
- كندى، محمد بن يوسف (٢٠٠٩). ولاء مصر، بيروت: دارالصياد.
- مقدسى، شمس الدين ابوعبدالله البشارى (١٩٩١). احسن التقاسيم فى المعرفه الاقليميه، قاهره: مكتبه المدبولى.
- مقرزى، تقى الدين احمد بن على بن عبدالقادر بن محمد (١٩٧٠). السلوك لمعرفه دول الملوك، تحقيق، سعيد عبدالفتاح عاشور، قاهره: دارالكتب.
- يعقوبى، احمد بن ابى يعقوب بن واضح (١٩٨٢). البلدان، ليدن: مطبعه بريل.
- يوزبكي، توفيق السلطان، (١٩٧٧). دراسات فى النظم العربيه و الاسلاميه، بغداد: دار الكتب للطباعة و النشر.