



Shipbuilding Industry in Islamic Civilization (1st Century AH - Mediterranean Basin)

Omid Mardukhi¹, Sajad Dadfar², Mahdi Ezzati³

1. Graduated with a master's degree in Islamic History, Department of Historical Sciences, Faculty of Literature and Humanities, Razi University, Kermanshah, Iran. Email: omid14262@gmail.com

2. Corresponding Author, Associate Professor, Department of Historical Sciences, Faculty of Literature and Humanities, Razi University, Kermanshah, Iran, Email: sdadfar@razi.ac.ir

3. Assistant Professor, Department of Historical Sciences, Faculty of Literature and Humanities, Razi University, Kermanshah, Iran. Email: ezatimehdi@razi.ac.ir

Article Info	Abstract
Article Type: Research Article Article History: 1, April, 2025 In Revised Form: 2, August, 2025 Accepted: 1, November, 2025 Published Online: 12, January, 2026 Keywords: Islamic civilization, Muslims, Byzantium, Mediterranean, shipbuilding, seafaring	This research, which was conducted using a historical method and a descriptive-analytical approach, examines the history of the shipbuilding industry in Islamic civilization in the first century AH and in the Mediterranean Sea basin. In fact, the main question of the present research is how the development and evolution of the shipbuilding industry in Islamic civilization in the first century AH and in the Mediterranean Sea basin was? The research findings show that the idea of expanding the Islamic territory, along with protecting the conquered countries, interested Muslims in entering the shipbuilding industry and creating a naval fleet. In the meantime, the Mediterranean Sea had a special place for them due to its economic and strategic importance. Muslims set foot on this sea in the first century AH. After their initial encounters with the powerful Byzantine fleet, the Muslim conquerors tried to establish their dominance over this sea by hiring local craftsmen and using their knowledge, while creating and developing the shipbuilding industry. The result of this was the establishment of numerous shipbuilding workshops in regions such as the Levant, Egypt, and North Africa, which Muslims called "Dar al-Sina'ah." In addition to facilitating maritime conquests, the shipbuilding industry later played an important role in expanding Muslim economic, social, and cultural relations with other parts of the world.

Cite this The Author (s): Mardukhi, O., Dadfar, S., Ezati, M., (2025-2026). Shipbuilding Industry in Islamic Civilization (1st Century AH - Mediterranean Basin), Vol.17, No 1, Serial No.40 –Spring- Summer: (95-122)-

DOI: [10.22059/jhss.2025.392729.473793](https://doi.org/10.22059/jhss.2025.392729.473793)



Publisher: University of Tehran

https://jhss.ut.ac.ir/article_102951.html?lang=en

1. Introduction

One of the industries that is considered important and significant in Islamic civilization is the shipbuilding industry. In fact, Muslims used this industry to advance in various political, military, economic, and social spheres over the centuries. Muslims were initially familiar with shipbuilding and navigation to some extent. The most important reasons for this familiarity include the geographical location of the Arabian Peninsula, the history of Arab trade, and their familiarity with the trade routes of ancient lands that passed through this island, as well as the presence of Iranian and Greek ships in the seas that surrounded the peninsula. However, as Ibn Khaldun points out in the introduction to his book, at first the Arabs were not very skilled in the shipbuilding industry, and the Franks and Romans had a longer history in shipbuilding technology and were more skilled in this industry. In the early stages, Muslims had chosen land conquests. However, with the spread of Islam in various states and the need to protect those areas, their attention to the shipbuilding and navigation industries and maritime conquests increased. Although some caliphs initially opposed shipbuilding and the presence of Muslims in the seas, over time, and given the conditions of the time and the Islamic conquests in the lands of Egypt and the Levant and the beginning of naval wars in the Mediterranean islands, a strong need was felt to create organized and strong naval facilities. As a result, opposition gradually decreased and Muslims benefited from the experience of other nations such as the Persians, Romans, and Egyptians to learn the shipbuilding industry and maritime technology. The result of this was that they gradually became skilled in shipbuilding technology and opened their naval power to the world, especially in the Mediterranean area. In fact, Muslims entered a new stage of conquests that required the use of new techniques and tools of war in the seas. Thus, they achieved victories in naval battles against Rome, which should be attributed to the expansion of the shipbuilding industry or, as the saying goes, the *Dar al-Sina'ah* among Muslims. Shipbuilding spread throughout the Islamic world and in ports such as Syria, Acre, Tyre, Tripoli, and then Beirut and Alexandria, and gradually these areas became centers of Muslim shipbuilding. In such a way that the superiority of Muslims over the Mediterranean islands should be attributed to this issue. The importance of the Mediterranean Sea in Islamic civilization is such that Muslim historians and geographers have paid special attention to this sea in their works and have chosen numerous names for it. The Mediterranean Sea has been important throughout history in political, military, and economic aspects, and for this reason, battles have occurred for domination of that region. In fact, domination of the Mediterranean as a bridge between the three continents of Asia, Europe, and Africa was considered as superiority and domination over the three continents. This issue played an important role in the attention of Muslims and their focus on the conquests of this region. Muslims, who were not familiar with naval battles and shipbuilding in their historical background, gradually, due to military, political, and economic necessities, employed experts and benefited from their knowledge to establish shipbuilding centers and create a naval fleet. This played a vital role in their victories and progress in this region. This issue led researchers and scholars of Islamic history to study and analyze the performance of Muslims in the naval conquests of early Islam in later years. Since these

studies are generally focused on the issue of Muslim naval conquests, they have less examined the various aspects of these conquests in a problem-oriented and specialized manner. Therefore, given the limitations of research on the shipbuilding industry in Islamic civilization, this study aims to examine and analyze, using primary sources and new research, the history of the shipbuilding industry among Muslims, how and why they entered this field in the first century AH in the Mediterranean Sea basin, and its role in the Muslim naval victories in this region.



صنعت کشتی سازی در تمدن اسلامی (قرن اول هجری - حوزه دریای مدیترانه)

امید مردوخ^۱، سجاد دادفر^۲، مهدی عزتی^۳

۱. دانش آموخته مقطع کارشناسی ارشد رشته تاریخ اسلام، گروه علوم تاریخی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران. رایانامه: omid14262@gmail.com
 ۲. نویسنده مسئول، دانشیار گروه علوم تاریخی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران. رایانامه: sdadfar@razi.ac.ir
 ۳. استادیار، گروه علوم تاریخی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران. رایانامه: ezatimehdi@razi.ac.ir

اطلاعات مقاله

چکیده

نوع مقاله:

علمی - پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۱/۱۲

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۵/۱۱

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۸/۱۰

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۱۱/۰۱

این پژوهش که به روش تاریخی و با رویکرد توصیفی تحلیلی انجام گرفته، به بررسی تاریخ صنعت کشتی سازی در تمدن اسلامی در قرن اول هجری و در حوزه دریای مدیترانه می پردازد. در واقع سؤال اصلی پژوهش حاضر آن است که سیر تکوین و تحول صنعت کشتی سازی در تمدن اسلامی در قرن اول هجری و در حوزه دریای مدیترانه چگونه بوده است؟ یافته های پژوهش نشان می دهد که ایده ی گسترش قلمرو اسلامی در کنار حفاظت از ممالک مفتوحه، مسلمانان را در ورود به صنعت کشتی سازی و ایجاد ناوگان دریایی علاقه مند کرد. در این میان دریای مدیترانه به دلیل اهمیت اقتصادی و راهبردی، در نزد آنان از جایگاه ویژه ای برخوردار بود. مسلمانان در قرن اول هجری به این دریا پا نهادند. فاتحان مسلمان پس از برخوردهای اولیه با ناوگان قدرتمند بیزانس، تلاش نمودند تا با استخدام صنعتگران بومی و استفاده از دانش آنها، ضمن ایجاد و توسعه صنعت کشتی سازی، زمینه های تسلط خود را بر این دریا فراهم نمایند. نتیجه این امر تاسیس کارگاه های متعدد کشتی سازی در مناطقی مانند شام، مصر و شمال آفریقا بود که مسلمانان آنان را «دارالصناعه» می نامیدند، صنعت کشتی سازی علاوه بر تسهیل فتوحات دریایی، بعدها نقش مهمی در گسترش مناسبات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مسلمانان با سایر نقاط جهان داشت.

واژه های کلیدی:

تمدن اسلامی، مسلمانان، بیزانس، مدیترانه، کشتی سازی، دریانوردی

استناد: مردوخ، امید، دادفر، سجاد، عزتی، مهدی؛ (۱۴۰۴). صنعت کشتی سازی در تمدن اسلامی (قرن اول هجری - حوزه دریای مدیترانه)، پژوهشهای علوم تاریخی، سال ۱۷، شماره ۲، پاییز و زمستان، شماره پیاپی ۴۰ - (۱۲۲-۹۵).

DOI: 10.22059/jhss.2025.392729.473793



ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران

https://jhss.ut.ac.ir/article_102951.html?lang=fa

۱. مقدمه

یکی از صنایعی که در تمدن اسلامی مهم و پر اهمیت جلوه داده می‌شود، صنعت کشتی‌سازی است. در واقع مسلمانان با استفاده از این صنعت در عرصه‌های مختلف سیاسی، نظامی، اقتصادی، و اجتماعی پله‌های ترقی را در طی قرون مختلف طی کردند. مسلمانان در ابتدا و تا حدودی با مسئله کشتی‌سازی و دریانوردی آشنا بودند. از مهم‌ترین دلایل این آشنایی، می‌توان به موقعیت جغرافیایی شبه جزیره عربستان، سابقه تجارت اعراب و آشنایی آنان با مسیرهای بازرگانی سرزمین‌های باستان که از این جزیره می‌گذشت و همچنین حضور کشتی‌های ایران و یونان در دریاهایی که شبه جزیره را احاطه کرده بودند اشاره کرد. اما همانطور که ابن خلدون در مقدمه کتاب خود اشاره می‌کند، در ابتدا اعراب در صنعت کشتی‌سازی تبحر چندانی نداشتند و فرانک‌ها و رومی‌ها پیشینه بیشتری در فن کشتی‌سازی داشته و در این صنعت ماهرتر بودند. مسلمانان در مراحل ابتدایی فتوحات راه خشکی را برگزیده بودند. اما با توجه به گسترش اسلام در ممالیک مختلف و نیاز به حفظ آن مناطق، توجه آنان به صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی و فتوحات دریایی بیشتر شد. هرچند که در اوایل توسط برخی از خلفا مخالفت زیادی با کشتی‌سازی و حضور مسلمانان در دریاها صورت گرفت اما به مرور زمان و با توجه به شرایط زمانه و فتوحات اسلامی در سرزمین‌های مصر و شام و شروع جنگ‌های دریایی در جزایر مدیترانه، نیاز شدیدی به ایجاد تاسیسات منظم و قوی دریایی احساس شد. در نتیجه به تدریج مخالفت‌ها کاهش یافت و مسلمانان از تجربه سایر ملل همچون ایرانیان، رومیان و مصریان، برای یادگیری صنعت کشتی‌سازی و فن دریانوردی بهره گرفتند. پیامد این امر آن بود که آنان و به تدریج در فن کشتی‌سازی ماهر و قدرت دریایی خود را بخصوص در حوزه مدیترانه به روی جهانیان گشودند. در واقع مسلمانان وارد مرحله جدیدی از فتوحات شدند که لازمه آن استفاده از فنون و ابزار نوین جنگ در عرصه دریاها بود. بدین ترتیب آنان پیروزی‌هایی در نبردهای دریایی مقابل روم به دست آوردند که باید آن را مدیون گسترش صنعت کشتی‌سازی و یا به قولی دارالصناعه‌ها در نزد مسلمانان دانست. کشتی‌سازی در سراسر جهان اسلام و در بنادری مانند شام، عکا، صور، طرابلس، و سپس بیروت و اسکندریه گسترش یافت و به تدریج این مناطق به مراکز کشتی‌سازی مسلمانان تبدیل شدند. به گونه ای که تفوق مسلمانان بر جزایر مدیترانه را باید مرهون همین مسئله دانست. اهمیت دریای مدیترانه در تمدن اسلامی به گونه‌ای است که مورخان و جغرافی‌دانان مسلمان در آثار خود توجه خاصی به این دریا داشته و نام‌های متعددی نیز برای آن برگزیده‌اند. دریای مدیترانه در طول تاریخ از جهات سیاسی، نظامی، اقتصادی دارای اهمیت بوده و به همین دلیل نبردهایی برای تسلط بر آن منطقه رخ داده است. در واقع تسلط بر مدیترانه به عنوان پل ارتباطی میان سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا به منزله برتری و تسلط بر سه قاره قلمداد

می‌شد. همین مساله در توجه مسلمانان و تمرکز آنان بر فتوحات این منطقه نقش مهمی داشت. مسلمانان که در سابقه تاریخی خود آشنایی زیادی با نبردهای دریایی و صنعت کشتی‌سازی نداشتند، به تدریج و بنابر ضرورت‌های نظامی، سیاسی و اقتصادی با استخدام متخصصان امر و بهره‌مندی از دانش آنان در راستای تاسیس مراکز کشتی‌سازی و ایجاد ناوگان دریایی تلاش نمودند. به گونه‌ای که این امر نقشی حیاتی در پیروزی‌ها و پیشرفت‌های آنان در این منطقه داشت. موضوعی که باعث گردید تا در سالهای بعد، پژوهشگران و محققان تاریخ اسلام به بررسی و تحلیل نحوه عملکرد مسلمانان در فتوحات بحری صدر اسلام بپردازند. از آن جایی که این پژوهش‌ها به صورت کلی و بر مساله فتوحات دریایی مسلمانان متمرکز هست، کمتر به شکل مساله محور و تخصصی، وجوه مختلف این فتوحات را مورد بررسی قرار داده‌اند. از این رو با توجه به محدودیت تحقیقات مربوط به صنعت کشتی‌سازی در تمدن اسلامی، این پژوهش بر آن است تا با استفاده از منابع اولیه و تحقیقات جدید، ضمن بررسی پیشینه صنعت کشتی‌سازی در نزد مسلمانان، چگونگی و چرایی ورود آنان به این عرصه در قرن اول هجری در حوزه دریای مدیترانه و نقش آن در پیروزی‌های دریایی مسلمانان در این منطقه را مورد بررسی و واکاوی قرار دهد.

۲. پیشینه پژوهش

در مورد صنعت کشتی‌سازی در تمدن اسلامی هر چند به صورت پراکنده، در منابع اولیه و برخی تحقیقات جدید مطالبی ذکر شده است اما این موضوع به صورت مستقل، چندان دغدغه ذهن و مساله پژوهشگران معاصر نبوده است. از جمله آثاری که در این زمینه به صورت خاص و یا در زمینه فتوحات دریایی مسلمانان به صورت عام منتشر شده می‌توان به کتب «تاریخ البحریه الاسلامیه فی المغرب و الاندلس» از سید عبدالعزیز سالم و احمد مختار العبادی، و «القوی البحریه و التجاریه فی حوض البحر المتوسط» از ارشیبالدر. لویس اشاره نمود. مولفین این کتب هر کدام تلاش نموده‌اند تا تصویری از سیر تاریخی ورود مسلمانان به عرصه دریانوردی و فتوحات دریایی ارائه دهند. اگر چه صنعت کشتی‌سازی به عنوان یک بحث مستقل در هیچ کدام از این دو اثر مورد توجه قرار نگرفته اما در لابلای مباحث آن می‌توان اطلاعات ارزشمندی در این زمینه کسب نمود. همچنین مقالات «اثر المیاه فی فتح بلاد المغرب و الاندلس» از جاسم یاسین الدرویش، «دور صناعة السفن وأثرها فی فتح الأندلس وجزر البحر المتوسط از . د. عماد علّو، «السفن التجاریه فی العصر الأموی» از سالم عبد علی و «القوة البحریه عند المسلمین حتی نهایه العصر الأموی ۱۳۲ هـ - ۷۵۰ م.» از قصی اسعد عبدالحمید از جمله مقالاتی هستند که در حوزه دریانوردی و فتوحات بحری مسلمانان به زبان عربی منتشر شده‌اند. بدیهی است در تدوین این مقاله و به فراخور از هریک از آثار فوق استفاده شده است. اما در کنار آثار مذکور، مقالات

«راهبرد نظامی فاتحان مسلمان در فتوحات بحری حوزه مدیترانه در قرن اول هجری. از سجاد دادفر و مجید حاجی بابایی، «دریانوردی مسلمانان در سده های نخستین اسلامی از حسین قرچانلو»، «تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان (تا پایان خلافت عباسی) از اصغر قائدان، «فعالیت های ناوگان دریایی معاویه، از محمد طاهرزاده، و «سازمان نیروی دریایی مسلمانان در مدیترانه تا پایان سده ششم هجری از زینب علی زاده جورکویه و مهدی جلیلی از جمله پژوهش هایی هستند که در این زمینه و به زبان فارسی منتشر شده اند. ضمن آن که پایان نامه های «فرهنگ نامه دریانوردی مسلمانان از ابتدای سده اول هجری تا ابتدای سده دهم هجری» از فائزه اکبرزاد و «بررسی نبردهای دریایی مسلمانان با بیزانس از محسن روزبه» از معدود پایان نامه هایی هستند که در این حوزه مصوب و نگاشته شده اند. بر این اساس، آثار پیش گفته را می توان از مهمترین مطالعات و پژوهش هایی دانست که هر کدام و تا حدودی به صنعت کشتی سازی در نزد مسلمانان توجه نموده اند. هرچند که تحقیقات مذکور در رابطه با موضوع مورد نظر ما اهمیت ویژه ای دارند، اما هیچ کدام به صورت تخصصی به موضوع صنعت کشتی سازی نپرداخته اند. بر این اساس پژوهش حاضر را می توان نخستین اثری دانست که، به بررسی صنعت کشتی سازی در تمدن اسلامی و نقش آن در فتوحات دریایی مسلمانان در قرن اول هجری می پردازد.

۳. سابقه دریانوردی و پیشینه صنعت کشتی سازی در نزد اعراب مسلمان

به طور کلی موقعیت جغرافیایی و شرایط اقلیمی عربستان در زندگی مردم این سرزمین آثار مهمی به جای گذاشته و آنها را از حیث سبک زندگی متفاوت کرده است (حتی، ۱۹۶۵: ۴۱). مردمان ساکن در مناطق مرکز و غرب شبه جزیره به دلیل زندگی بادیه نشینی اطلاع چندانی در مورد دریا و دریانوردی نداشتند، این در حالی بود که ساکنان مناطق جنوبی و کسانی که در سواحل ساکن بودند با دریا آشنایی داشتند (کحاله، ۱۹۷۳: ۵-۶). در اشعار دوران جاهلیت اصطلاحات زیادی نظیر دریا، اقیانوس، خلیج و زیبایی های آن می یابیم که نشان دهنده ی شناخت و آشنایی آنان در زمینه دریانوردی و کشتیرانی است (عطوان، ۱۹۸۲: ۲۲). شاعران عرب، اغلب مردانی که دارای فضایی مانند سخاوت، بخشنده گی و گشاده رویی بودند را به دریا تشبیه کرده اند (عبدالعظیم، ۱۹۷۸: ۲۰). بر خلاف اشعار جاهلی، منابع خارجی مانند آثار یونانی، لاتین و سریانی گزارش های متفاوتی در مورد آشنایی اعراب با مساله دریانوردی و کشتیرانی ارائه کرده اند، به عنوان مثال در حکم «احیقار»^(۱) آمده است: «عرب را دریا نبینی و صیدون را بیابان نبینی» زیرا عرب به بیابان نشینی و دوری از دریا و اهل صیدا به سوار شدن بر آن و تسخیر امواج آن مشهورند. عرب در بین عجم به دلیل بیزاری از دریا، ترس و دوری از آن شهرت داشت (علی، ۲۰۰۱: ۲۴۴/۲۴۵). برخی از خاورشناسان نیز مانند هارتمن این موضوع را برای عرب ها انکار می کنند و می گویند که

عرب‌ها با دریا آشنا نبودند و از سوار شدن به آن می‌ترسیدند (به نقل از عبدالعلیم، ۱۹۷۸: ۱۵). این افراد احتمالاً به نوشته‌هایی در مقدمه ابن خلدون استناد می‌کنند که می‌گوید: «عرب‌ها به دلیل زندگی بادیه‌نشینی در ابتدا در فرهنگ دریا و سوار شدن به آن ماهر نبودند. رومی‌ها و فرنگی‌ها به دلیل تمرین و زندگی در شرایط دریا، در غلبه بر آن مهارت پیدا کردند و به فرهنگ آن تسلط یافتند...» (ابن خلدون، ۱۹۸۸: ۳۱۳/۱). اما برخی منابع دیگر اشاره کرده‌اند که عرب‌ها در دریای سرخ، دریای عرب و خلیج فارس کشتی‌هایی داشتند، اما کشتی‌های آنان بزرگ نبود؛ به همین دلیل نتوانستند در برابر کشتی‌های رومی و یونانی که به آن دریا وارد شدند، مقاومت کنند (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۲۶۵). به هر حال گزارش منابع مختلف نشان می‌دهد که اعراب ساکن یمن، حضرموت، عمان و بحرین در زمان جاهلیت و به ویژه در زمان زمامداری قوم سبأ، مهارت زیادی در دریانوردی داشتند. این امر به سبب موقعیت جغرافیایی سرزمین یمن بود، چراکه از غرب با دریای سرخ، در جنوب با اقیانوس هند و از شرق با خلیج فارس همجوار بود. به علاوه در طول تاریخ خود واجدادشان، شغل آن‌ها تجارت از مسیر خشکی و دریا بود و با اقوام دریانورد هم‌نشینی و داد و ستد داشتند. (عبادی، سالم، ۱۹۶۹: ۱۳) بنابراین، مردم سواحل، دریا را می‌شناختند و با صاحبان کشتی‌هایی که از راه دور به سوی آنها می‌رفتند، تعامل داشتند. گروهی از آنها سوار بر کشتی‌ها می‌شدند و با سواحل روبروی آنها به تجارت می‌پرداختند و در بازارهای آن خرید و فروش می‌کردند (علی، ۲۰۰۱: ۲۴۴/۱۳). بر اساس گزارش برخی منابع دریانوردان عرب، تجارت خود را در پیش از اسلام تا اقیانوس هند و سواحل چین گسترش داده بودند (فهمی، ۱۹۷۳: ۲۱). نتیجه آن که عرب‌های جنوب شبه‌جزیره در پیش از اسلام، هم دانش و هم مهارت خوبی در شناخت دریا و مسیرهای آن داشتند و حدود هزار سال قبل از اسلام از تجربه دریانوردی برخوردار بودند. حتی آنها راز بادهای موسمی را می‌فهمیدند و آن را از یونانیها فرا گرفته بودند. اما نکته حائز اهمیت آن است که اعراب کمی قبل از ظهور اسلام، همه ارتباطشان را با دریا کنار گذاشته بودند و کارهای مربوط بدان را رها نموده و دیگر همانند پیش، مهارت دریانوردی را نداشتند. در تجارت نیز به سبب سیطره قدرت‌هایی مانند ایرانیان و احباش بر دریاها، بر مسیر خشکی اکتفا کردند. در واقع، ایرانیان با انضمام یمن و حضرموت به قلمرو خود، به تجارت دریایی اعراب در خلیج فارس پایان دادند و مسیر تجارت دریایی با هند را به طور کامل در اختیار خود گرفتند. حبشی‌ها نیز با سیطره بر بخشی از یمن و حضرموت، راه دریایی تجارت از مسیر دریای سرخ را از اعراب گرفتند و خود به تنهایی اداره نمودند (عبادی، سالم، ۱۹۶۹: ۱۴).

۴. ظهور اسلام و آغاز فتوحات دریایی

ظهور اسلام یک نقطه عطف بزرگی در تاریخ عرب‌ها بود. چراکه وحدت سیاسی آن‌ها را محقق ساخت و آنان را به ملتی نیرومند، متحد و عظیم تبدیل کرد؛ تا جایی که در بعد از رحلت

پیامبر(ص) و در جریان فتوحات اسلامی بر تمدن‌های قوی و قدیمی غلبه کردند. در دوران خلافت ابوبکر، فتوحات مسلمانان تا مرزهای عراق و شام گسترش یافت. در زمان خلافت عمر بن خطاب، فتوحات به خلیج فارس رسید. عمر از دریا می‌ترسید و مسلمانان را از حمله دریایی برحذر می‌داشت. وقتی یکی از فرماندهانش به نام علاء بن حضرمی که حاکم بحرین بود، سعی کرد از طریق دریا به سواحل جنوبی ایران حمله کند، عمر خشمگین شد. علاء در آن نبرد شکست خورد و بسیاری از نیروهایش را از دست داد و عمر او را عزل کرد (طبری، ۱۳۶۲: ۱۹۸/۳). حمله علاء اولین حمله دریایی مسلمانان در تاریخ فتوحات محسوب می‌شود. وقتی عمرو بن عاص تصمیم به فتح مصر گرفت، عمر به او نوشت که دوست ندارد مسلمانان در جایی ساکن شوند که در زمستان و تابستان آب بین او و آنها فاصله بیندازد. او گفت: «بین من و شما آب قرار ندهید تا هر وقت خواستم بتوانم با مرکبم به سوی شما بیایم» (بلاذری، ۱۳۶۷: ۶۵). طبری نیز با ذکر درخواست معاویه از خلیفه دوم برای کسب مجوز فتوحات دریایی به پاسخ خلیفه اشاره کرده و می‌نویسد: «معاویه به روزگار عمر بن خطاب اصرار داشت که به غزای دریا رود، نزدیک بود عمر به این کار متمایل شود، به عمرو بن عاص نوشت که دریا و دریایمایی را برای من وصف کن که دلم بدان می‌گراید. گوید سبب آن بود که معاویه از فواید غزای دریا برای مسلمانان و ضرر آن برای مشرکان به او خبر داده بود. عمرو در جواب نوشت: مخلوقی بزرگ دیده‌ام که مخلوقی کوچک بر آن نشیند که اگر بماند دلها را پاره کند و اگر برود عقل‌ها را خیره کند، یقین در آن کاهش گیرد و شک فزونی پذیرد. کسان در آن چون کرمی باشند بر چوبی که اگر کج شود فرو رود و اگر سالم ماند دور رود؛ چون عمر این را بخواند به معاویه نوشت که: «نه، به خدایی که محمد(ص) را به حق فرستاد هرگز مسلمانی را به کشتی نشانم» (طبری، ۱۳۶۲: ۲۱۰۴/۵). به نظر می‌رسد نگرانی خلیفه دوم از خطرات فتوحات دریایی و احتمال به خطر افتادن امنیت مسلمانان، ناشی از تجربه تلخ برخی از اقدامات مشابه پیشین نظیر شکست علاء حضرمی در حمله به مناطق جنوبی ایران بود. ضمن آن که فقدان تجربه کافی عرب‌ها در آن زمان در فتوحات دریایی در مقایسه با تجربه طولانی بیزانسی‌ها در این زمینه و همچنین برخورداری آنان از ناوگان دریایی قدرتمند از عواملی بودند که او را در مورد شروع فتوحات دریایی دچار تردید جدی می‌کرد (عبداللطیف، ۱۴۲۸: ۲۳۱).

۵. راهبرد دفاع دریایی مسلمانان

اما علیرغم همه این مخالفت‌ها، در زمان خلیفه دوم، مسلمانان توانستند در فتوحات دریایی و به ویژه در حوزه دریای مدیترانه به پیروزی‌های ارزشمندی دست یابند. فتح مصر و شام در این زمان باعث شد تا مسلمانان با دریا و صنعت کشتی‌سازی آشنا شوند (ابن اثیر، ۱۹۸۹: ۱۲۶/۲ - بلاذری، ۱۳۶۷: ۱۹۳). یکی از مهم‌ترین دلایل این امر، نیاز آنها به دفاع از سرزمین‌های جدیدی بود

که به دست آورده بودند. حقیقت این است که آنها خشکی را در اختیار داشتند، اما دریا هنوز در دست بیزانسی‌ها بود. آنها برای این کار نیازمند ناوگان دریایی نیرومندی بودند تا هر نوع تلاش بیزانس برای تصرف دوباره شام و مصر را خنثی و دفاع از کسب و کارها و امنیت سواحل دریایی را هموار و آسان سازد. چراکه رومی‌ها هنوز در دریای مدیترانه قدرت بحری اول بودند و بر آن سیادت و فرمانروایی داشتند. در زمان فرمانداری معاویه بر شام و در عصر خلافت عمر بن خطاب، اولین اقدامات در زمینه تأسیس ناوگان دریایی به عمل آمد، معاویه که هنگام حمله برادرش یزید بن ابی سفیان به سواحل شام به جایگاه مهم ناوگان دریایی در دفاع از سواحل مدیترانه پی برده بود، به محکم کردن سواحل و استقرار نیروهای نظامی در آن اقدام کرد. وی به هر کس از مسلمانان که در آن سواحل ساکن می‌شد سهم زمین و خدمات مالی رایگان اعطا می‌کرد (عبادی، ۱۹۶۹: ۱۷). بلاذری در فتوح البلدان می‌نویسد: «معاویه بعد از مرگ برادرش یزید، به عمر بن خطاب نامه ای نوشت و اوضاع سواحل را برایش شرح داد. عمر نیز درباره استحکامات دژها، ترتیب نیروهای جنگی در آنها و برپایی نگهبانان در اطراف آن و تعیین جایگاه‌های استقرار، به او نامه نوشت. اما اجازه نبرد دریایی را به او نداد (بلاذری، ۱۳۶۷: ۱۵۲). به این ترتیب به دستور خلیفه دوم اقداماتی در زمینه تحکیم مرزهای ساحلی به عمل آمد. تأسیس شهرهای جدید اسلامی، افزایش نگهبانان، تقویت برج‌های دیده‌بانی، بازسازی و تقویت قلعه‌های مرزی و افزایش نیروهای نظامی در این مناطق، بخشی از این اقدامات بود. اما همه این اقدامات در خشکی و سواحل دریا بود. در اواخر روزگار عمر و اوایل دوران عثمان، ناوگان دریایی بیزانس، برخی از شهرهای ساحلی و از جمله اسکندریه را باز پس گرفت. معاویه دریافت که برای مقابله با خطر بیزانس، تشکیل یک ناوگان دریایی قدرتمند امری ضروری است (طوقش، ۱۴۲۴: ۳۷۹). وی در اولین اقدام خود تصمیم به فتح جزیره قبرس گرفت (نویری، ۱۹۲۳: ۷۸/۲). جزیره‌ای که بیزانسی‌ها از آن به عنوان پایگاهی برای حمله دریایی به مرزهای اسلامی در مصر و شام استفاده می‌کردند. معاویه با ناوگانی به فرماندهی عبدالله بن قیس الحارثی و با سپاهی بزرگ که شامل شخصیت‌های برجسته‌ای مانند ابوذر، ابودرداء، عباده بن صامت، عمر بن سعد انصاری، شداد بن اوس، مقداد و دیگر صحابه پیامبر (ص) بود، از عکا به سمت قبرس حرکت کرد. همزمان، ناوگان دیگری نیز از اسکندریه به فرماندهی عبدالله بن سعد ابی سرح حرکت و دو ناوگان در قبرس به هم رسیدند (عبدالعظیم، ۱۹۷۸: ۷۹). این اقدام در سال بیست و هشتم هجری پس از فرو نشستن سرمای زمستان و به قولی در سال بیست و نهم انجام گرفت. چون مسلمانان به به ساحل قبرس قدم نهادند، حاکم قبرس کسی را پیش ایشان فرستاد و طلب صلح کرد و اهل بلد نیز به آن تن داده بودند (بلاذری، ۱۹۸۸: ۱۵۴). اما در سال سی و دو هجری، قبرسیان، عهد خود با مسلمانان را شکستند و رومیان را با دادن کشتی‌هایی در جنگ دریایی کمک کردند. این مساله باعث شد تا

حمله دومی از سوی مسلمانان با ناوگانی متشکل از پانصد کشتی به فرماندهی ابوالاعور عامر بن سفیان سلمی به آنجا صورت پذیرد. پس از فتح جزیره، لشکری متشکل از دوازده هزار نفر در آنجا مستقر گردید. (همان: ۱۵۵) این حمله را می توان به عنوان هسته اولیه تشکیل ناوگان دریایی مسلمانان دانست و معاویه بن ابی سفیان و عبدالله بن سعد را از بنیانگذاران آن به شمار آورد (ابن وردی، ۱۹۹۶: ۱۷۵/۱). مورخان در مورد تعداد کشتی های مسلمانان در این حمله اختلاف نظر زیادی دارند، برخی آن را دویست کشتی و برخی بیشتر تخمین زده اند. بلاذری، طبری و مقریزی از مورخان مسلمان متفق القول هستند که این حمله، اولین حمله دریایی مسلمانان محسوب می شود. پس از این حمله، قدرت دریایی مسلمانان افزایش یافت و خلافت اسلامی چاره ای ندید جز اینکه یک نیروی دریایی قوی بسازد تا حملات بیزارسی ها را از سواحل اسلامی دفع کند (عبدالعظیم، ۱۹۷۸: ۷۹).

۶. مسلمانان و صنعت کشتی سازی

همان گونه که گفته شد فاتحان مسلمان پس از آن که با سیطره رومیان بر دریای مدیترانه، مواجه شدند در گام اول از طریق برخی اقدامات دفاعی در سواحل به مقابله با آنان پرداختند. آنان با ایجاد و تشکیل یک جامعه دریایی با گروه های جمعیتی که در دریا کار می کردند و به هنر و صنعت دریایی علاقه مند بودند زمینه طبیعی ساخت و تاسیس کارگاه ها و مراکز کشتی سازی و قایق سازی را برای مقابله با ناوگان بیزارس در مدیترانه ایجاد کردند (ابن خلدون، ۱۹۸۸: ۴۴۹-۴۵۰-ارشيبالد، ۱۹۸۹: ۱۱۶). این کارگاه های کشتی سازی که از آنها تحت عنوان دارالصناعه یاد می شد، نقش عمده و مؤثری در پشتیبانی از فعالیت ها و عملیات ناوگان دریایی مسلمانان برای مقابله با تهدیدات ناوگان بیزارس، در اندلس، مراکش و دیگر جزایر مدیترانه داشتند (ربیعی، ۲۰۰۹: ۳۸، ۴۲). به این ترتیب، حکومت های اسلامی از سده اول هجری در کنار عملیات دریایی، به ایجاد و یا تجدید بنای مراکز کشتی سازی - دارالصناعه - در سواحل مدیترانه پرداختند. در واقع دارالصناعه مرکزی دولتی بود، که به ساخت و تجهیز کشتی های نیروی دریایی، پایگاه های عملیاتی، زرادخانه های نیروی دریایی و مراکز استخدام نیروی انسانی برای امور جنگی و ملوانی اختصاص داشت (مقریزی، ۱۹۷۰: ۳۳۱/۳). تعداد و میزان فعالیت این مراکز بنا بر اهمیت نیروی دریایی نزد هر کدام از دولت ها متفاوت بود. حکومت های اسلامی با گرفتن مالیاتی خاص، هزینه آن را تأمین می کردند و با تهیه مواد خام برای ساخت و نگهداری کشتی های جنگی و استخدام نیروی انسانی، آنها را فعال نگه می داشتند (علی زاده جورکویه، جلیلی، ۱۳۸۶: ۴۴). دارالصناعه ها در شهرها ی ساحلی و در بندرگاه های شام، مصر، افریقه، مغرب و اندلس برپا شدند. به این ترتیب دولت اموی با توسعه دارالصناعه ها^(۳) به تاسیس یک ناوگان جنگی اهتمام ورزید تا در برابر ناوگان دریایی بیزارس که امنیت سواحل غربی دولت اسلامی را تهدید می کرد، بایستد (ادریسی، ۱۸۸۳:

۹۳). به همین دلیل، صنعت کشتی‌سازی در عصر اموی به طور قابل توجهی و به سرعت توسعه یافت (صلابی، ۱۴۲۹: ۳۰۶/۱). در همان آغاز خلافت اموی، معاویه بن ابی سفیان با انتقال ساکنان مناطق داخلی به نزدیکی سواحل و اعطای برخی امتیازات به آنها مانند زمین، تشکیلات نظامی دریایی را تقویت کرد. وی همچنین از قبایل یمنی که در امور دریانوردی تبحر داشتند در نبردهایش کمک گرفت (عاشور، ۲۰۱۸: ۲۲۸-۲۳۱). او دستور داد تا دارالصناعه شام در شهر عکا تأسیس شود و از مصر کارشناسانی را برای استفاده در این صنعت جدید دعوت کرد، این دارالصناعه به خاطر دسترسی آسان به چوب مورد نیاز از کوه‌های لبنان متمایز بود. در همان زمان که معاویه در اندیشه تأسیس ناوگان شام بود، عبد الله بن ابی السرح، والی مصر در زمان خلافت عثمان، ناوگان مصر را در جزیره تأسیس کرد که بار اصلی آن بر دوش قبطیان مصر بود. این دو ناوگان در حمله به قبرس و همچنین واقعه ذات الصواری^(۳) که در سال ۳۴ هجری رخ داد، دوشادوش هم با بیزنس جنگیدند که نتیجه آن پیروزی قطعی مسلمانان و تثبیت حضور آنان در دریای مدیترانه بود (ابن عبدالحکم، ۱۹۳۲: ۱۷۴/۲). برخی از محققان پیروزی مسلمانان در نبرد ذات الصواری را نقطه عطفی در فتوحات بحری آنان در تاریخ دریای مدیترانه می‌دانند، زیرا معتقدند که رومیان در این نبرد در اندیشه نابودی قدرت دریایی مسلمانان برای همیشه بودند، بدیهی است در صورت تحقق این امر، حاکمیت بیزنس بر دریای مدیترانه یا حداقل حوضه شرقی آن، بدون هیچ مزاحمتی از سوی مسلمانان، تثبیت می‌شد. حمله مجدد بیزنس در سال ۴۹ هجری به سواحل شام و خسارت‌های ناشی از آن، باعث شد تا معاویه به جای تکیه بر صنایع کشتی‌سازی مصر، در اندیشه تأسیس کارخانه جدیدی در عکا بیفتد. به همین جهت دستور داد تا صنعتگران و نجاران ماهر را برای این امر از نقاط مختلف فرابخوانند، کارخانه کشتی‌سازی عکا تا زمان مروانیان دایر بود تا این که در این زمان به شهر صور منتقل شد (بالذری، ۱۹۸۸: ۱۴۰/۱). از زمان تأسیس کارخانه کشتی‌سازی در عکا، تا زمانی که مسلمانان به عنوان یک قدرت دریایی اقتدار دیرینه بیزنس را در دریای مدیترانه به چالش کشیدند، معاویه، فرماندهی نیروی دریایی مسلمانان را به عبدالله بن قیس سپرد، وی در طی فتوحات زمستانی و تابستانی موفق شد در بیش از پنجاه نبرد بر رومیان پیروز شود. در این زمان معاویه موفق شد علاوه بر قبرس، جزیره رودس را هم در سال ۵۲ هجری توسط جناده بن ابی امیه الازدی فتح نماید (همان، ۲۷۸-۲۷۹). با توسعه این صنعت، در سال ۵۴ هجری قمری، منطقه صنعتی جدیدی در مصر برای ساخت کشتی‌های جنگی تأسیس شد (صلابی، ۱۴۲۹: ۳۰۶/۱). سپس معاویه به توسعه شهرهای عکا و صور و نوسازی صنایع آن‌ها پرداخت؛ وی از تجربیات ساکنان غیرمسلمان این دو شهر در ساخت کشتی‌ها بهره‌مند شد. معاویه به آن‌ها نوشت تا کشتی‌هایی که در سواحل بودند را ترمیم کنند. همچنین معاویه یک فرمانده خاص برای نظارت بر ناوگان‌های دریایی منصوب کرد که

وظیفه‌اش آماده‌سازی و پیگیری امور آن‌ها بود و در عین حال کار ساخت کشتی در مصر به سرعت در حال انجام بود (فهمی، ۱۹۷۳: ۵۹). به نقل از برخی منابع در سال نود و نهم هجری، تعداد کشتی های ناوگان اسلامی به عدد هزار و هشتصد کشتی در یک نبرد رسید (عاشور، ۲۰۱۸: ۲۲۸-۲۳۱). پس از مرگ معاویه، دولت اموی همچنان به توسعه صنعت کشتی سازی ادامه داد و مناطق کارگاهی ساخت کشتی های جنگی به مناطق جذب جمعیت و همچنین استقرار صنایع تبدیل شدند، بنابراین به تدریج این امکان به محل های ویژه ای برای سرمایه گذاری پرسود تبدیل شدند، جایی که مراکز اقامتی، صنایع مرتبط با کشتی سازی، آسیاب ها و سایر فعالیت های مشابه در آنجا رونق می گرفت و به رشد و توسعه این صنعت کمک کرد.

۷. مراکز صنعت کشتی سازی در قرن اول هجری

طول و امتداد سواحل شرقی و جنوبی دریای مدیترانه که تحت کنترل مسلمانان بود و همچنین سواحل اندلس، به دلیل گستردگی و تنوع سواحل آن به ساخت مراکز کشتی سازی، اسکله ها و پایگاه های دریایی کمک کرد (ادریسی، ۱۸۸۳: ۱۱۲). عکا، صور، طرابلس، بیروت، حیفاء، المقص، اسکندریه، دمیطه و آیداب در سواحل دریای سرخ از جمله مناطقی بودند که به عنوان مراکز کشتی سازی مشهور بودند (ارشیاالد، ۱۹۸۹: ۱۱۶، ۳۰۴). همچنین در مغرب، طرابلس، تونس و سوسه، طنجه، اوران و رباط و در اندلس سویا و مالاگا در صنعت کشتی سازی شهرت ویژه ای داشتند (همان، ۱۰۱-۱۰۰).

۸. مراکز کشتی سازی در شام

۸-۱. **طرابلس:** یکی از معروف ترین کارگاه های کشتی سازی و پایگاه های دریایی مسلمانان در شرق دریای مدیترانه، شهر طرابلس بود، این شهر از مهم ترین بنادر دریایی شام به حساب آمده و در نزد مسلمانان از اهمیت ویژه ای برخوردار بود (یعقوبی، ۱۸۹۰: ۳۲۷-۳۲۸، ادریسی، ۱۸۸۳: ۳۴۹/۱). در واقع این شهر مشهور که در ساحل شام و بین لاذقیه و عکا واقع شده به دلیل برخورداری از درختان سدر لبنانی که برای ساخت کشتی مناسب هستند از شهرت خاصی برخوردار بود. معاویه هر سال گروهی از سربازان را برای دفاع از این شهر اعزام می نمود. وی همچنین به انتخاب والی آن که اغلب از نزدیکانش بود اهمیت ویژه ای می داد. رومی ها در زمان او طرابلس را تصرف کردند. اما معاویه دوباره آن را از رومی ها پس گرفت و گروهی از ایرانیان را به آنجا منتقل کرد (حموی، ۱۹۹۵: ۷۹).

۸-۲. **صیدا:** معاویه در آنجا کارخانه جدیدی برای ساخت کشتی برای ناوگان اسلامی به جای کارخانه قدیمی بیزانسی که وجود داشت، ایجاد کرد. او همچنین از ملوانان این شهر هنگام ساخت کارخانه عکا کمک گرفت. او همچنین نیروهای ایرانی و عراقی را جایگزین عناصر بومی کرد که باعث ایجاد آشوب و شورش علیه او می شدند (همان، ۷۹).

۸-۳. صور : شهر صور یکی از مهم‌ترین شهرهای ساحلی شام به شمار می‌رود. در زمان هشام عبدالملک کارخانه ساخت کشتی به آنجا منتقل شد. واقدی می‌گوید که به تدریج صور جای عکا را به عنوان ایستگاه دریایی در زمان مروانیان گرفت و تا زمان متوکل هم این وضع ادامه داشت (واقدی، ۱۹۸۹: ۱۳۲). بلاذری هم می‌گوید که دلیل انتقال کارخانه کشتی‌سازی به صور این بود که وقتی خلیفه هشام قصد داشت که آسیاب‌ها و انبارهای یکی از نوادگان ابی معیط را خریداری کند، آنها را نفروخت و خلیفه دستور داد زرادخانه را به صور منتقل کنند و آنجا کارگاه‌ها و حوضچه‌های کشتی‌سازی بسازند (بلاذری، ۱۳۶۷: ۱۱۷-۱۴۳). جغرافی‌دانان مسلمان، صور را شهری با استحکامات خوب در ساحل شام توصیف کرده‌اند که پر از سکنه و منطقه‌ای حاصلخیز بود. یعقوبی هم می‌گوید که صور بزرگ‌ترین شهر ساحلی بود و کارخانه کشتی‌سازی داشت و کشتی‌های خلیفه از آنجا برای جنگ با رومی‌ها حرکت می‌کردند و با وجود استحکاماتش، شهر زیبایی بود (یعقوبی، ۱۸۹۰: ۳۲۷-۳۲۸). قدامه هم اشاره می‌کند که شهرهای ساحلی اردن، صور و عکا بودند و کارخانه کشتی‌سازی در اولی وجود داشت. مقدسی در این زمینه می‌نویسد: « صور شهر مستحکمی در دریا است که از یک در و از روی یک پل که دریا آن را احاطه کرده وارد آن می‌شوند. نیمه داخلی آن سه دیوار بدون خشکی است که هر شب قایق‌ها وارد آن می‌شوند و سپس زنجیری که محمد بن الحسن در کتاب الاقراه ذکر کرده کشیده می‌شود» (مقدسی، ۱۹۹۱: ۲۴).

۸-۴. عکا: در زمان معاویه و پس از آن که در سال ۴۹ هجری ناوگان بیزانس سواحل سرزمین شام را غارت کرد، معاویه کارخانه کشتی‌سازی را در عکا ساخت، عکا حوضه‌هایی برای ساخت کشتی داشت و معاویه از طریق آن دو بار به جزیره قبرس حمله کرد. قلقشندی ذکر کرده که عبدالملک بن مروان آن را بازسازی کرد و ۲۴ مایل از طبریه فاصله دارد (قلقشندی، ۱۹۱۵: ۷۹). یاقوت حموی گفته است که « از بهترین شهرهای ساحلی بود سپس توسط بیزانسی‌ها ویران شد و خلیفه هشام بن عبدالملک آن را بازسازی کرد» (حموی، ۱۹۹۵: ۷۹) عکا بزرگترین کارخانه کشتی‌سازی در دوره اموی محسوب می‌شد. معاویه از بندر عکا حملات دریایی خود را به جزیره قبرس آغاز کرد. بلاذری می‌نویسد: «صنعت کشتی‌سازی در عکا بوده و سپس هشام بن عبد الملک آن را به صور منتقل نمود و از آن استفاده کرد» (بلاذری، ۱۹۸۳: ۲۳۲).

۹. مراکز کشتی‌سازی در مصر

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؛ نه تنها در مصر؛ بلکه در شام و کشورهای مغرب

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، اما شجاعت و واقع‌گرایی لازم برای اعتراف به این موضوع را داشته و در عین حال، آمادگی یادگیری از دیگران را در هر آنچه که به آن نیاز بود، داشتند (عبداللطیف، ۱۴۲۸: ۲۳۶).

۹-۱. اسکندریه: این شهر قدیمی‌ترین بندر بیزانس و مهم‌ترین آنها بود. در واقع اسکندریه هم بزرگ‌ترین بازار و هم مهم‌ترین بندر و مرکز تجاری فعال مدیترانه در دوره بیزانس بود (فهمی، ۱۹۴۸: ۳۶). معاویه به والی خود، مسلم بن مخلد در مصر دستور داد تا کارخانه کشتی سازی جنگی را در جزیره روضه و همچنین در قلزم، اسکندریه و دمیاط بسازد. مقدسی با اشاره به وجود کارگاه‌های ساخت کشتی و قایق در این شهر می‌نویسد: «آن شهر مهمی است که بر در دریای روم واقع شده، قلعه‌های مستحکمی دارد و سرزمین شریفی است و مردم صالح و مومن فراوان در آنجا اقامت دارند» (مقدسی، ۱۹۹۱: ۱۹۶). در زمان معاویه، پادگان اسکندریه به بیست و هفت هزار سرباز رسید که ده هزار نفر از اهل شام و پنج هزار نفر از اهل مدینه بودند که دائماً برای محافظت از آن در برابر حملات بیزانسی‌ها مستقر بودند. به نظر می‌رسد از قبل از ظهور اسلام کشتی‌سازی مهم‌ترین صنعت این شهر بوده و در قرن اول هجری همچنان رونق خود را حفظ کرده است. این شهر به عنوان مرکز دریایی برای عرب‌های مسلمان اهمیت زیادی داشت و فتح آن عامل مهمی در پیشرفت نیروی دریایی مسلمانان بود (فهمی، ۱۹۴۸: ۳۶). از جمله دلایل؛

۹-۲. قلزم : در 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، ۱۹۴۸: ۳۱)

قلزم در ساحل مصر در شبه جزیره سینا قرار داشته که از آنجا غلات به حجاز فرستاده می‌شد. مردان ثروتمند و تجار در آن ساکن بودند و پس از فتح اسلامی به شکوفایی زیادی رسید (عبدالعظیم، ۱۹۷۸: ۶۹). به گفته مقریزی، این شهر قدیمی یکی از بندرهای مصر بوده و مسلمانان خیلی زود در مناطق اطراف آن ساکن شدند. چون پل ارتباطی بین دریای مدیترانه و دریاهای شرقی بود (مقریزی، ۱۸۵۳: ۲۱۳/۱). در نوشته‌های پایپروس هم به کارخانه کشتی‌سازی قلزم به صورت مکرر اشاره شده است. به عنوان مثال در سند شماره ۱۳۳۶ که مربوط به سال ۹۱ هجری است، والی این شهر به نام قره بن شریک به باسیلوس دستور اعزام یک نجار جهت ساخت کشتی‌هایی که برای حمل کارگران یا آذوقه به قلزم استفاده می‌شوند را صادر می‌نماید. در این نامه آمده است: «به نام خدای بخشنده مهربان، از قره بن شریک، والی، به باسیلوس، رئیس قره افرو دیتو، ما یک نجار را به مدت چهار ماه برای کار در کشتی‌های باری که در ماه هشتم جاری

به قلزم می روند، به منطقه شما فرستاده ایم. حقوق و هزینه های او ماهیانه سه سولیدوس است که از خزانه پرداخت می شود. برای اینکه از درخواست ما مطلع شوید، او را به سوی شما فرستاده ایم و شما باید او را با ابزارش طبق درخواست به محمد پسر ابی حبیب، مسئول کار، تحویل دهید.» شهرت بندر اسکندریه به خاطر فانوس دریایی آن بود که نویسندگان عرب داستان های زیادی را در مورد آن نوشته اند و از عجایب آن سخن گفته اند. مقریزی بیشتر این داستان ها را در کتاب خود آورده است (مقریزی، ۱۸۵۳: ۲۵۱/۱). مسعودی اشاره می کند که بیزانسی ها در زمان ولید اول، با حقه و فریب کاری، نصف برج فانوس و آینه اش را خراب کردند، اما ظاهراً فانوس ذکر شده بعد فتح اسلامی هم یک مدتی برای راهنمای دریانورها استفاده می شده است (مسعودی، ۱۸۷۷: ۴۴۴-۴۴۵). به هرحال اسکندریه یک بندر مهم تجاری و صنعتی در دریای مدیترانه به شمار می رفت و در صنعت کشتی سازی از اهمیت والایی برخوردار بود (بلش، ۱۳۳۶، ۲۷۱، به نقل از فهمی، ۱۹۴۸: ۳۲). همچنین در سند شماره ۱۳۴۶ به تاریخ ۹۲ هجری، باسیلوس به خاطر نفرستادن ابزار لازم برای کشتی ها در قلزم سرزنش می شود و به همین خاطر مجبور می شود هزینه حمل و نقل را خودش بپردازد. وجود کانال تراژان که از نیل در بابلون شروع و به قلزم می رسید، اهمیت این شهر را بیشتر کرده بود. مسلمانان متوجه شدند که این کانال با شن پر شده است. عمرو بن عاص دستور داد کانال را پاک سازی و دوباره احیا کنند و اسم آن را خلیج امیرالمؤمنین گذاشت (حموی، ۱۹۵۵: ۴۶۶/۲). در متن یکی از اسناد مربوط به قلزم که احتمالاً از سوی والی مصر فرستاده شده آمده است: «ما ابزار مختلفی برای تمیز کردن کانال و آماده سازی کشتی ها در قلزم برای شما فرستادیم، همین طور آذوقه برای ملوان های کشتی و یادآوری کردیم آن چه را که در روزهای گذشته درخواست دادیم سریع بفرستید قبل از اینکه آب کانال تراژان بالا بیاید. تا الان چیزی نفرستادید که ارزش گفتن داشته باشد. وقتی این نامه به دست رسید، هر چیزی از این نوع ابزارها که در نزد شماست، سریع و همان لحظه بفرست، اصلاً تاخیر نکن و حتی نامه ننویس که از ما پرسی، اگر عقل تو به خوبی کار کند، متوجه می شوی که اگر هر کدام از این مواد و آذوقه ها رو دیر بفرستی و آب بالا بیاد، باید با عجله از راه خشکی آنها را بفرستی و هزینه حملش را از جیب خودت بپردازی.» سند دیگری به شماره ۱۳۸۶ به تاریخ ۹۰-۹۱ هجری، به وضوح حاکی از دستور رسمی مقامات برای پرداخت هزینه مواد لازم برای بازسازی کشتی ها در قلزم و آذوقه ملوانان است. در این سند باسیلوس تهدید شده که اگر در تحقیقات ثابت شود از دستورات قبلی سرپیچی کرده، جان و دارایی اش را از دست خواهد داد (بلش، ۱۳۸۶، ۲۲۷، به نقل از فهمی، ۱۹۴۸: ۳۳). با توجه به این اشارات و گزارش سایر منابع مربوط به کشتی ها و ساخت و تعمیر آنها، مشخص می شود که قلزم یک مرکز دریایی مهم در زمینه تولید کشتی و امور دریانوردی بوده است.

۱۰-۱. مواد اولیه ساخت کشتی

۱۰-۱. چوب: چوب یکی از مهمترین مواد اولیه مورد نیاز برای ساخت کشتی‌ها بود. در آن زمان مناطقی مانند مصر و لبنان از جمله اماکنی بودند که چوب مورد نیاز برای این منظور را فراهم می‌کردند (فهمی، ۱۹۴۸: ۸۷). در این مناطق درختانی مانند اقاچیا، لیخ، جمیز و نخل رشد می‌کردند. امویان برای تسهیل در این امر مزارع ویژه‌ای احداث کرده بودند که برای ساخت ناوگان دریایی در مناطق مختلف از آنها استفاده می‌شد و بر حفاظت، قطع یا انتقال درختان آن نظارت داشتند. برخی از چوب‌های دیگر نیز مانند کاج، سرو، ساج و قرو از خارج وارد می‌شدند. (عبدالعلیم، ۱۹۷۸: ۹۶). همچنین در شام درختان کاج زیادی وجود داشت که منطقه حصن الطینات در نزدیکی اسکندرون مرکز تجارت آنها بود. چوب کاج به تمام مناطق شام، مصر و کیلیکیه صادر می‌شد (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۱۲۱). اما در بین چوب‌های مورد نیاز جهت ساخت کشتی و توسعه صنعت کشتی‌سازی، برخی از شهرت بیشتری برخوردار بودند. به عنوان مثال، بنج، از جمله این چوب‌ها بود. کندی می‌گوید که همه انواع درخت در مصر وجود داشته و با ارزش ترین چوب، چوب درخت بنج بوده است (سیوطی، ۱۹۶۷: ۲۲۷/۲). مقریزی می‌نویسد که این نوع چوب فقط در انصتا پیدا می‌شده و به خاطر ویژگی‌های خاصی که داشته خیلی برای کشتی‌سازی مورد استفاده قرار می‌گرفته است (مقریزی، ۱۹۷۰: ۲۰۴/۱). سبط نوع دیگری از چوب بوده که در پایپروس‌هایی که در مورد کشتی‌سازی صحبت می‌کنند، اسم آن ذکر شده است. ابن فقیه در مورد درخت سبط که یکی از عجایب مصر به حساب می‌آید، می‌گوید که چوب خوبی برای سوخت است چون خاکستر زیادی تولید نمی‌کند (فهمی، ۱۹۴۸: ۸۴). جاحظ اشاره می‌کند که آتشی که با این چوب روشن می‌شود، سریع شعله‌ور می‌شود ولی آرام خاموش می‌شود؛ او این درخت را با درخت آبنوس مقایسه می‌کند. (جاحظ، ۱۴۲۴: ۲۳۲/۲) عبداللطیف هم می‌گوید: «مصر قبلاً درخت سبط داشته که خیلی بلند بوده و به گفته دینوری، چوب آن مثل آهن سفت و با گذشت زمان مثل آبنوس سیاه می‌شو» (عبدالطیف، ۱۴۲۸: ۸۷). این درخت هم در دشت‌ها و هم در دامنه کوه‌ها رشد می‌کرده است. چوب درخت انجیر مصری و تنه درخت نخل هم از جمله چوب‌هایی بودند که برای ساختن کشتی‌های بزرگ استفاده می‌شد و در پایپروس‌ها هم به عنوان بخشی از مواد اولیه لازم برای ساخت کشتی‌ها ذکر شده است (فهمی، ۱۹۴۸: ۸۷).

۱۰-۲. فلزات: صنعت کشتی‌سازی در حوزه دریای مدیترانه فقط به چوب متکی نبود، بلکه به فلزات مورد نیاز برای میخ‌ها، اتصالات و لنگرها نیز وابسته بود. در کشتی‌های روان در این دریا، تخته‌ها با میخ‌های فلزی به هم متصل می‌شدند، در حالی که تخته‌های کشتی‌های دریای سرخ و اقیانوس هند با طناب به هم بسته می‌شدند. گفته می‌شود که در بین اعراب مسلمان، حجاج، والی اموی، اولین کسی بود که کشتی‌هایی از چوب و میخ ساخت، در حالی که قبل از آن،

تخته‌ها با طناب به هم بسته می‌شدند (جاحظ، ۱۴۲۴: ۴۱/۱). در نامه‌های پاپیروسی مربوط به کشتی سازی در مصر در دوران صدر اسلام، دائماً به میخ‌ها و فلزات مورد نیاز اشاره می‌شود (بل، ش ۱۳۵/۱۳۶۹، پاپیروس های لندن، ۷۸/۴، به نقل از فهمی، ۱۹۴۸: ۹۰).

۱۰-۳. **طناب:** در کنار چوب و فلز استفاده از طناب در صنعت کشتی‌سازی در آن زمان بسیار رایج بود. مقدسی می‌گوید که مصر به خاطر طناب‌هایی که در آنجا از الیاف نخل درست می‌شدند معروف بوده (مقدسی، ۱۹۹۱: ۲۴۳)؛ در پاپیروسها هم اسم طناب‌های الیاف نخل وجود دارد و قیمت هر کدام از آنها یک سولیدوس بوده است (بل، ش ۱۳۵/۱۳۶۹، پاپیروس های لندن، ۷۸/۴، به نقل از فهمی، ۱۹۴۸: ۹۰). یک نوع کنف در مصر هم تولید می‌شده که برای ساختن طناب و بالابر کشتی مناسب بوده است. ابن فقیه می‌گوید: این کنف یکی از عجایب مصر به شمار می‌رفته و اسم آن دقس بوده که برای بالابر کشتی مورد استفاده قرار می‌گرفته است. به این طناب‌ها قرقیس گفته می‌شد. همین‌طور از پاپیروس هم برای این کار استفاده می‌کردند (ابن فقیه، ۱۹۹۶: ۱۸۹).

۱.۱. انواع کشتی‌های جنگی مسلمانان

در مورد انواع کشتی‌های ساخته شده در مراکز کشتی‌سازی مسلمانان باید گفت که در این دارالصناعه‌ها بیشتر کشتی‌های دوطبقه ساخته می‌شد. این کشتی‌ها برای عملیات نظامی، حمل و نقل کالا، آب، مسافر، جنگجویان، خاص امرا و یا برای تفریح و سرگرمی خلفا استفاده می‌شد. ناوگان مسلمانان شامل تعداد زیادی کشتی جنگی و تدارکاتی بود، که هر کدام به نام یا نام‌های مختلف مشهور بودند. گاه کلمه اسطول به صورت عام برای کشتی‌های مختلف به کار می‌رفت. این اسامی بیشتر از روی کاربرد و ظرفیت و قدرت کشتی انتخاب می‌شد. برخی از کشتی‌های اختصاصی، نام خود را از محلی که در آن ساخته و یا جایی که در آن استفاده می‌شدند، می‌گرفتند. چنان که کشتی‌های ساخته شده در سواحل نیل، به کشتی نیلیه مشهور بودند. (متر، ۱۳۶۲: ۵۴۱/۲). هر کدام از این کشتی‌ها در زمان‌ها و مکان‌های مختلف دارای جایگاه و اهمیت کم یا زیادی بودند. ابن عبدالحکم از کلمات «سفینه»، «مرکب» و «قارب» به عنوان نام کشتی‌هایی که در نبرد دریایی ذات الصواری استفاده شدند، نام می‌برد. همچنین مصر، شام و تونس را مهمترین مراکز ساخت کشتی‌های جنگی معرفی کرده است (ابن عبدالحکم، ۱۹۳۲: ۱۹۰). «سفینه» و جمع آن «سفن»، «سفاین» و «سفین» از جمله کلمات بسیار رایج در زبان عربی برای اشاره به کشتی‌ها است که هم در اشعار عربی پیش از اسلام مانند آثار طرفة بن عبد و عمرو بن کلثوم و هم در آیات قرآن کریم و در سوره‌هایی مانند کهف و عنکبوت ذکر شده است. اما بررسی منابع تاریخ اسلام نشان می‌دهد که بعد از تشکیل ناوگان دریایی مسلمانان، ایجاد دارالصناعه‌ها و توسعه صنعت کشتی‌سازی، انواع مختلفی از کشتی‌های جنگی در این مراکز تولید می‌شد که از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- اشونه: یکی از بزرگ‌ترین و کاربردی‌ترین انواع کشتی‌ها بوده که با برج‌ها و قلعه‌های مستحکم، هم برای دفاع و هم تهاجم طراحی شده بود. این کشتی به طور میانگین توانایی حمل ۱۵۰ سرباز را داشته است (رفاعی، ۲۰۱۸: ۱۶۱).
- ۲- البارجه، نوعی کشتی جنگی بود که اعراب ساخت آن را از هندی‌ها آموختند. این کشتی ظرفیت ۳۹ نفر جنگجو به همراه خدمه کشتی را داشت که در مجموع ۴۵ نفر را شامل می‌شد. بعدها دزدان دریایی اغلب از این کشتی‌ها برای حمله به کشتی‌های تجاری بهره می‌بردند (ابن سیده، ۱۳۹۸: ۱۰/۲۶).
- ۳- القرقور کشتی بزرگی بوده که به همراه کشتی‌های جنگی برای جابه‌جایی تدارکات، سلاح‌ها و تجهیزات کشتی‌ها مورد استفاده قرار می‌گرفته و حرکت می‌کرده است (ماجد، ۱۹۸۴: ۷۷).
- ۵- الحراقه: نوعی کشتی جنگی بوده که در آن مواد آتش‌زا و ابزار پرتاب آتش حمل می‌شده است. همچنین، منجنیق نیز در این کشتی‌ها قرار داشته است. این کشتی‌ها دارای قلاب‌هایی برای کشیدن و غرق کردن کشتی‌های دشمن بودند. این نوع کشتی‌ها از نظر اهمیت پس از اشونه قرار داشتند و حدود صد نفر پارو زن داشت (عبدالعظیم، ۱۹۷۸: ۹۴).
- ۶- شلندیات (جمع شلندی): یکی از کشتی‌های بزرگ و مسطح بوده که برای انتقال سربازان، تجهیزات نظامی و تدارکات مورد استفاده قرار می‌گرفته است. این کشتی‌ها در بین بیزانسی‌ها شناخته شده بودند و ریشه یونانی داشتند. احتمالاً این کلمه به «صندل» که امروزه در مصر شناخته شده است، تغییر یافته است (همان، ۹۴).
- ۷- الطرائد: این کشتی برای انتقال اسب‌ها استفاده می‌شد و ظرفیت حمل چهل اسب به همراه تجهیزات آنها، ابزارهای جنگی، سلاح‌ها و سایر امکانات را دارا بود (ابن منکلی، ۱۴۰۹: ۲۴۳).
- ۸- البطس: از کشتی‌های جنگی عظیم بوده که تعداد بادبان‌های آن به چهل عدد می‌رسیده است. این کشتی‌ها علاوه بر جنگجویان، تجهیزات نظامی مانند منجنیق و سلاح را نیز حمل می‌کرده‌اند. هر یک از این کشتی‌ها ظرفیت صدها جنگجو را داشته و گاهی تا ۷۰۰ نفر را در خود جای می‌داده‌اند. این کشتی‌ها دارای چندین طبقه بوده‌اند و در هر طبقه، گروه خاصی از لشکریان مستقر می‌شده‌اند (نویری، ۱۹۲۳: ۱۲۳/۹). از این کشتی‌ها برای حمل آذوقه، مهمات جنگی، ابزار محاصره و تعداد زیادی جنگجو (تا هفتصد نفر) استفاده می‌شد (عبدالعظیم، ۱۹۷۸: ۹۵).
- ۹- المسطح: به یکی از کشتی‌های جنگی ناوگان دریایی اطلاق می‌شد که وظیفه اصلی آن حمل سلاح‌های ناوها بود. این کشتی‌ها علاوه بر خدمه، افرادی نظیر سازندگان کشتی که برای حفاظت یا تعمیر و بازسازی ناو حضور داشتند، همچنین اسب‌ها، تجهیزات نظامی، غلات و حبوبات را نیز جابه‌جا می‌کردند. این کشتی‌ها در اندلس به نام «حماله» شناخته می‌شدند (مقدسی، ۱۹۹۱: ۳۲- عبدالعظیم، ۱۹۷۸: ۹۵).

۱۰- الاغربه: از کشتی‌های بزرگ که جلو آن شبیه منقار کلاغ بوده و ظرفیت حمل بیش از ۱۸۰ دریانورد را داشته است. دشمنان از این کشتی به وحشت افتاده و اروپاییان آن را «کروته» می‌خواندند (ماجد، ۱۹۸۴: ۷۵).

۱۱- الفلوکه: یک کشتی کوچک بود که برای جابه‌جایی سربازان و اسب‌ها مورد استفاده قرار می‌گرفت.

۱۲- الشیطی: این کشتی که با سرعت بسیار بالا حرکت می‌کرد و توسط ۸۰ دریانورد هدایت می‌شد، برای جمع‌آوری اطلاعات از کشتی‌های دشمن به کار گرفته می‌شد.

۱۴- الشموط: کشتی کوچکی بوده که برای حمایت و حفاظت از کشتی‌های بزرگ استفاده می‌شده است (مقدسی، ۱۹۹۱: ۳۲).

۱۳- العشیری: این نوع شناور، قایق‌هایی بوده اند که با بیست دریانورد به حرکت درآمده و برای انتقال سربازان و تجهیزات جنگی مورد استفاده قرار می‌گرفته‌اند.

۱۵- قارب: نوعی کشتی کوچک بوده که در کنار کشتی‌های بزرگ ناوگان حرکت می‌کرده است. از این کشتی معمولاً برای انتقال مواد مورد نیاز سرنشینان کشتی‌ها استفاده می‌شده و همچنین در امور شناسایی نیز نقش داشته است.

۱۶- الطیاره: نوعی کشتی ویژه بوده که برای حرکت در رودخانه‌ها طراحی شده و به دلیل سبکی و سرعت چشمگیر خود شهرت داشته است. این نوع کشتی در رودخانه‌های دجله و فرات مورد استفاده قرار می‌گرفته است (ماجد، ۱۹۸۴: ۷۵).

۱۷- الزنبریه: نوعی کشتی ویژه حرکت در رودخانه بوده که در رود فرات برای جابجایی سربازان و تجهیزات آنان به کار می‌رفته است (طبری، ۱۳۶۲: ۱۴۹/۷).

۱۸- لوسری: این کشتی در نبردهایی که در رودخانه‌ها، از جمله دجله و فرات، رخ می‌داد مورد استفاده قرار می‌گرفت (غولی، ۱۹۸۶: ۲۴۹).

۱۹- الشباره: قایقی مخصوص رودخانه است که در گذشته برای استفاده در دجله طراحی شده بود (همان، ۲۴۹).

۲۰- العلابیات: از کشتی‌های جنگی بوده که در دوران اموی و عباسی به ناوگان دریایی مصر تعلق داشته است (همان، ۲۵۰).

۲۱- ملقوطة: کشتی جنگی بزرگی بوده است که معمولاً پس از ناو حرکت می‌کرده تا سربازان، و نیز سلاح‌ها و تدارکات را منتقل نماید (مقدسی، ۱۹۹۱: ۳۱).

۱۲. نقش مراکز کشتی سازی در فتح جزایر مدیترانه

همان طور 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 اولیه این ناوگان، کشتی‌هایی بود که در بنادر شام و مصر ساخته شد (همان، ۹۰). سپس آنان به احداث دارالصناعه و ساخت کشتی در کارگاه‌های آن 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، 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^(۴) شد و مراکز صنعت کشتی سازی دریایی در تونس، طرابلس و دیگر مناطق غربی چون صفاقس، سوسه و منستیر تأسیس گردید (دوری، ۱۹۸۰: ۲۵-۲۶). مراکز صنعت کشتی سازی 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 ننشیند؛ چرا که قدرتمندترین مراکز صنعتی کشتی‌سازی و پایگاه‌های دریایی در عکا و اسکندریه تحت کنترل مسلمانان قرار گرفته بود. بدیهی است که این امر تهدیدی جدی برای حاکمیت و قلمرو آنها به حساب می‌آمد. حاکمیتی که برای مدت‌ها بدون رقیب مانده بود. تقریباً منابع عربی و خارجی درباره این موضوع اتفاق نظر دارند که یکی از مهم‌ترین دلایل جنگ دریایی ذات الصواری (دکل‌ها) (۳۴ ه.ق) تلاش بیزانسی‌ها برای جلوگیری از نزدیک شدن عرب‌های مسلمان به منطقه فنیکوس در آسیای صغیر و در شمال جزیره رودس بود که در ساحل آن نبرد ذات الصواری رخ داد. این منطقه به جنگل‌های انبوه درختان سرو معروف بود، درختانی که در ساخت دکل کشتی‌ها استفاده می‌شد. بیزانسی‌ها تلاش می‌کردند مانع استفاده عرب‌های مسلمان از چوب آن جنگل‌ها برای ساخت کشتی شوند و می‌خواستند این جنگل‌ها به دست آنان نیفتد (یوزبکی، ۱۹۷۷: ۱۴۶، ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۹۱-۹۲). اگر این ادعا درست باشد، دلیل بر اهمیت کشتی سازی در نزد مسلمانان و نقش آن در درگیری‌ها و کشمکش‌های دریایی آنان با بیزانس است، شاید آنچه این نظر را تقویت می‌کند، حمله نافرجام بیزانس به اسکندریه در سال (۲۵ ه.ق) است که بزرگ‌ترین مرکز کشتی سازی جهان در شمال آفریقا را در آن زمان در خود جای داده بود (بلادری، 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 جزیره ایبری که بعدها به اندلس معروف شد مشتاق شوند. (ربیع، ۲۰۰۹: ۱۲۵) برای همین منظور، ساخت شهر تونس، توسط حسن بن نعمان غسانی، حاکم آفریقا، در سال ۸۲ هجری طرح ریزی شد (ارشیبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۱). این شهر به عنوان

پایگاه نظامی دریایی، نقش مهمی در هدایت ناوگان دریایی مسلمانان به سمت غرب دریای مدیترانه و پایان دادن به حملات رومیان به سواحل آفریقا داشت (ابن خلدون، ۱۸۷۱: ۴۴۹). وی با احداث کانالی، شهر را به دریا وصل کرد و بدین ترتیب آنجا را به یک بندر دریایی و مرکز ناوگان اسلامی تبدیل کرد. به نظر می رسد ایجاد یک پایگاه نیرومند دریایی و صنعت قوی کشتی سازی و همچنین ایجاد یک جامعه دریانوردی و مرکز سکونت گاهی و اداری برای حمایت از فتوحات اسلامی در خشکی و دریا از اهداف حسن بن نعمان غسانی در تاسیس دارالصناعه شهر بود که با کمک متخصصان صنعت کشتی سازی صورت گرفت. (بلاذری، ۱۹۸۳: ۱۶۶، ربیعی، ۲۰۰۹: ۱۲۵) این اقدامات در نهایت منجر به ایجاد یک ناوگان دریایی قدرتمند شد که مأموریت آن در ابتدا دفع تجاوز رومی ها و سپس انتقال از مرحله مقابله و دفع تجاوز به حمله و فتح بود. روشن است که پس از حسن بن نعمان غسانی، موسی بن نصیر، حاکم جدید آفریقا، صنعت کشتی سازی را در تونس و دیگر مراکز آن در حوزه دریای مدیترانه توسعه داد. وی از آنجا با استفاده از ناوگان دریایی قدرتمندی که اکنون شکل گرفته بود به حمایت از پیشروی نیروهای زمینی در امتداد سواحل جنوبی دریای مدیترانه پرداخت. این نیروها که در اندیشه فتح مراکش و اندلس بودند در نهایت با پشتیبانی این نیروی دریایی تازه نفس موفق به فتح این مناطق شدند. (ارشيبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۲، ۱۱۶) علاوه بر آن، او فعالیت های 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 فعالیت ها نقش مهمی در تضعیف مقاومت مدافعان بیزانسی قسطنطنیه در برابر فتوحات اسلامی داشت. (یوزبکی، ۱۹۷۷: ۱۴۶) موسی بن نصیر متقاعد شده بود که تامین 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 ه.ق.) ناوگان دریایی مسلمانان را رهبری کرد. او از پایگاه خود در تونس به دوجزیره مایورکا و منورکا حمله کرد. (ارشيبالد، ۱۹۸۹: ۱۰۱) سپس سپاهی هفت هزار نفری از مجاهدان مسلمان را آماده کرد و طارق بن زیاد والی طنجه را به فرماندهی این سپاه برگزید. طارق بن زیاد با نیروهای خود در تاریخ پنجم رجب سال (۹۲ ه.ق) 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 تونس و سوس ساخته می شد و برای فتح اندلس از آنها استفاده می کردند، (حجی، ۱۹۸۱: ۴۹-۴۷) دلیل این ادعا آن است که مسلمانان در قبل از این حمله در بسیاری از جنگ های دریایی از کشتی استفاده می کردند که معروف ترین آن در جریان نبرد ذات الصواری بود که تعداد کشتی های مسلمانان در آن نبرد را تا دویست فروند نوشته اند. (یوزبکی، ۱۹۷۷: ۱۴۶) همچنین

بلاذری می نویسد که مسلمانان در حمله به سیسیل و رودس از کشتی های فراوانی استفاده کردند. (بلاذی، 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 محو قدرت نیروی دریایی بیزانس، به حاکم بلامنازع آب های این منطقه از جهان تبدیل شدند.

۱۳. نتیجه

هر چند اعراب در قبل از ظهور اسلام آشنایی نسبی با دریا و مساله دریانوردی داشتند اما ظهور اسلام و گسترش فتوحات، آنان را در شرایطی قرار داد که ناچار از ورود جدی به این عرصه شدند. آن چه که این موضوع را تشدید کرد ورود مسلمانان به حوزه دریای مدیترانه در قرن اول هجری بود. برخورد با ناوگان قدرتمند بیزانس و لزوم حفاظت از مناطق مفتوحه، مسلمانان را ناگزیر از ورود به عرصه دریاها و تاسیس دارالصناعه ها نمود. آنان در ابتدا از مردم شهرهای مفتوحه چه در ساخت ناوگان دریایی و چه در کار بر روی آن یا در آموزش ملوانان، کمک گرفتند. چندی نگذشت که اعراب مسلمان در تاسیس ناوگان و فنون جنگ دریایی تجربه لازم را کسب نموده و به تدریج به رقیب جدی امپراطوری بیزانس تبدیل شدند. اما آن چه که این حضور پر مایه در عرصه فتوحات بحری را فراهم آورد، توفیقات خارق العاده مسلمانان در صنعت کشتی سازی بود. صنعتی که در تمدن اسلامی منشاء آثار فراوانی در حوزه های نظامی، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی شد. چرا که علاوه بر تضمین موفقیت های مسلمانان در عرصه نبردهای دریایی به تدریج عامل توسعه مناسبات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی آنان با سایر نقاط جهان شد. مسلمانان در سراسر قرن اول هجری با ساخت و توسعه کارخانه های کشتی سازی در مناطقی مانند شام، مصر و شمال آفریقا، با همت و شجاعت، توانستند که سپاه بیزانس را از سرزمینشان دور کنند. آنان حتی در نبرد ذات الصواری موفق به شکست امپراطوری بیزانس شدند. نتایج نبرد ذات الصواری به گونه ای بود که برخی از تاریخ نگاران آن را با نبرد زمینی یرموک مقایسه کردند. چرا که این نبرد یکی از نبردهای سرنوشت ساز و تعیین کننده در تاریخ قرون وسطی به شمار می رود؛ این نبرد موجب شد تا روابط اسلامی-بیزانسی به سمت یک جهت جدید در حوضه شرقی دریای مدیترانه تغییر کند، بعد از آن بود که مسلمانان به عنوان یک قدرت دریایی در منطقه مدیترانه به دنیای قرون وسطی معرفی شدند. بر این اساس صنعت کشتی سازی در تمدن اسلامی موضوعی است که نه فقط از جهت نظامی بلکه مساله مهمی است که شایسته است از تاثیر آن بر وجوه مختلف زندگی مسلمانان، از سوی پژوهشگران مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

پی‌نوشت‌ها

۱. احیقار نام یک کتاب حاوی اندرزهای اخلاقی است که مولف آن ناشناخته است. در مورد شخصیت احیقار و وجود خارجی آن بین محققان اختلاف نظر وجود دارد. گروهی او را شخصیتی خیالی و عده ای او را وزیر اعظم سنحاریب (سنخاریب) پادشاه آشور معرفی کرده‌اند. گروهی از دانشمندان گفته اند احیقار همان لقمان حکیم است که سوره سی و یکم قرآن مجید به همین نام، برخی از سخنان حکمت آمیز او را می آورد. واژه «احیقار» (Ahiqar) در زبان سریانی به معنای «برادر موقر» است. نام «احیقار» در منابع گوناگون به اشکال «حیقار»، «حیقر»، «احیقر»، «اخیکار» و مانند آن تغییر یافته است. قبلاً دانشمندان زمان تألیف کتاب احیقار را قرن اول میلادی حدس می زدند، داستان احیقار در خاورمیانه شهرت داشته و به برخی از نسخه های کتاب «هزار و یک شب» راه یافته است.

۲. «دار الصناعه» کلمه عربی است که برای اشاره به محل ساخت کشتی‌ها استفاده می‌شود. اما معنای لغوی آن می‌تواند برای اشاره به هر مکان صنعتی به معنای گسترده آن استفاده شود. این کلمه می‌تواند به معنای هر کارگاه صنعتی باشد، اما رایج‌ترین تفسیر آن عبارت «دار صناعة البحر» است

۳. صواری جمع صاریه به معنای دکل است. گفته شده است که سبب نام‌گذاری این جنگ به ذات‌الصوار و ذوالصواری، آن است که در این جنگ، کشتی های جنگی بسیاری بکار گرفته شد که دارای دکل بود. بنابر روایاتی نیز ذات‌الصواری نام محل جنگ بوده است. نبرد دکل یا ذات‌الصواری، نبردی دریایی است که در سال ۳۴ ه. ق، بین مسلمانان و امپراتوری روم شرقی درگرفت که با پیروزی مسلمانان به پایان رسید. این نبرد پایان اقتدار نیروی دریایی بیزانس بر دریای مدیترانه و همچنین نخستین نبرد جدی دریایی مسلمانان به شمار می‌رود.

۴. برقه نام دیگر سیرنه به ناحیه ساحلی شرقی لیبی گفته می‌شود. در زبان‌های اروپایی به این ناحیه «سیرنائیک» یا «کورنائیک» می‌گویند. این منطقه در عهد باستان به پناپولیس نیز معروف بوده و از همین روست که در برخی منابع اسلامی نام این منطقه انطابلس یا بنطابلس نیز ثبت شده‌است.

منابع

أرشیبالد، لوئیس، (۱۹۸۹)، *القوه البحریه و التجاریه فی البحر المتوسط*، ترجمه احمد محمد عیسی، القاهرة: مکتبه النهضه المصریه و موسسه فرانکلین للطباعه و النشر.

ابن اثیر، عزالدین ابی الحسین، (۱۹۸۹)، *الکامل فی التاریخ*، تحقیق علی شیری، بیروت: داراحیاء التراث العربی. ابن تغری بردی، جمال الدین ابوالمحاسن یوسف، (۱۹۲۹)، *النجوم الزاهره فی ملوک مصر و القاهرة*، قاهره: مطبعه دارالکتب المصریه.

ابن حوقل، ابی قاسم، (۱۹۳۸)، *صوره الارض*، بیروت: دارصادر. ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد بن محمد، (۱۹۸۸)، *تاریخ ابن خلدون*، بیروت: دارالفکر. ابن سیده، ابوالحسن علی بن اسماعیل، (۱۳۹۸)، *المحخص فی اللغة و الادب*، بیروت: دارالفکر. ابن زبیرالقاضی، الرشید احمد بن علی بن ابراهیم، (۱۹۵۹)، *الدخائر و التحف*، تحقیق محمد حمید الله، کویت: دارالنشر الکویت.

ابن عبدالحکم، عبدالرحمن بن عبدالله، (۱۹۳۲)، *فتوح مصر و اخبارها*، مصر: دارالکتب. ابن فقیه، احمد بن محمد، (۱۹۹۶)، *البلدان*، بیروت: عالم الکتب. ابن منکلی، محمد بن محمود، (۱۴۰۹)، *الادله الرسمیه فی التعابی الحریه*، تحقیق محمود یتخطاب، العراق: مطبعه المجمع العلمی العراقی.

ابن وردی، عمر بن مظفر، (۱۹۹۶)، *تاریخ ابن الوردی*، بیروت: دارالکتب العلمیه.

ادریسی، ابوعبدالله محمد بن محمد بن عبدالله بن ادريس، (۱۸۸۳)، *نزهة المشتاق في اختراق الافاق*، بيروت: عالم الكتب.

- بلاذری، احمد بن يحيى بن جابر، (۱۳۶۷)، *فتوح البلدان*، ترجمه محمد توکل، تهران: نشر نقره.
- جاحظ، عمرو بن بحر، (۱۴۲۴)، *الحيوان*، بيروت، دارالكتب العلمية.
- حتى، فيليب خوري، (۱۹۶۵)، *موجز تاريخ الشرق الادنى*، ترجمه انيس قريحه، بيروت: دارالثقافة للنشر و التوزيع.
- حجی، عبدالرحمن علی، (۱۹۸۱)، *التاريخ الاندلسي من الفتح حتى سقوط غرناطة*، دمشق: دارالقلم.
- حموی، شهاب الدين ابو عبدالله ياقوت بن عبدالله، (۱۹۵۵)، *معجم البلدان*، بيروت: دارالصادر.
- خربوطلى، على حسنى، (۱۹۷۰)، *الاسلام في حوض البحر المتوسط*، بيروت: دارالعلم للملایین.
- دوری، تقی الدین عارف، (۱۹۸۰)، *صقيله علاقتها بدول البحر المتوسط الاسلاميه*، بغداد: دارالرشید.
- ربيعی، عماد هادی علو، (۲۰۰۹)، *الاستراتيجية البحرية الاسلامية في البحر المتوسط في القرنين الثالث و الرابع الهجريين*، دمشق: دارحوران للطباعة و النشر.
- رفاعی، انور، (۲۰۱۸)، *النظم الاسلاميه*، بيروت: دارالفكر.
- زیدان، جرجی، (۱۹۴۵)، *تاريخ التمدن الاسلاميه*، مصر: مطبعة الهلال.
- سيوطی، جلال الدين، (۱۹۶۷)، *حسن المحاضرة في تاريخ مصر و القاهرة*، تحقيق ابوالفضل ابراهيم، القاهرة: دار احياء الكتب العربية.
- صلايى، على محمد، (۱۴۲۹)، *الدولة الاموية عوامل الازدهار وتدهار وانهايات الانهيار*، بيروت: دارالمعرفة.
- طبرى، محمد بن جرير، (۱۳۵۲، ۱۳۶۲)، *تاريخ طبرى يا تاريخ الرسل و الملوك*، ترجمه ابوالقاسم پاينده، تهران: انتشارات اساطير.
- طقوش، محمد سهيل، (۱۴۲۴)، *تاريخ الخلفاء الراشدين الفتنوح والانجازات السياسية*، بيروت: دار النفائس.
- عاشور، عبد السلام سليمان، (۲۰۱۸)، *نشأة وتطور الاسطول البحري الإسلامى في القرن الأول الهجرى*، ليبيا: جامعة مصراتة.
- عباسى، حسن بن عبدالله، (۱۹۲۵)، *آثار الاول في ترتيب الدول*، بولاق: مطبعة بولاق العامرة.
- عبادى، احمد مختار سالم عبدالعزيز، (۱۹۶۹)، *تاريخ البحرية الاسلامية في المغرب و الاندلس*، بيروت، لبنان: دارالهنضة العربية.
- عبدالعليم، انور، (۱۹۷۸)، *الملاحة و علوم البحار عند العرب*، الكويت: عالم المعرفة.
- عبدالعليم، انور، (۱۹۶۱)، *اضواء على قاع البحر*، القاهرة: المكتبة الثقافية الكتاب.
- عبداللطيف، عبدالشافى محمد، (۱۴۲۸)، *السيرة النبوة و التاريخ الاسلامى*، القاهرة: دارالسلام.
- عبدالمنعم، ماجد، (۱۹۸۴)، *العصر العباسى الاول*، قاهره، مكتبة الأنجلو المصرية.
- عطوان، حسين، (۱۹۸۲)، *وصف البحر و النهر في الشعر العربى من العصر الجاهلى الى العصر العباسى الثانى*، بيروت: دارالجيل.
- على، جواد، (۲۰۰۱)، *المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام*، بيروت: دارالساقى.
- غولى، القره جهادية، (۱۹۸۶)، *العقلية العربية في التنظيمات الادارية و العسكرية في العراق و الشام خلال العصر العباسى الاول*، بغداد: آفاق العربية.
- فهيمى، على محمد، (۱۹۷۳)، *البحرية الاسلامية في شرق البحر المتوسط من القرن السابع الى العاشر الميلادى*، مصر: مطبوعات جامعة الاسكندرية.
- قائدان، اصغر، (۱۳۸۰)، *تحول و تطور در نیروی دریایی مسلمانان، تاريخ اسلام*، شماره ۶

- قلشقندی، شهاب الدین ابوالعباس احمد بن علی، (۱۹۱۵)، *صبح الاعشی فی صناعه الانشاء*، قاهره: مطبعه الامریه.
- کحاله، عمر رضا، (۱۹۷۳)، *دراسات اجتماعیه فی العصور الاسلامیه*، دمشق: مطبعه التعاونیه.
- ماجد، عبدالمنعم، (۱۹۸۴)، *العصر العباسی الاول*، قاهره: مکتبه الانجلو المصریه.
- مقدسی، شمس الدین ابو عبدالله البشاری، (۱۹۹۱)، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، القاهره: مکتبه مدبولی.
- مقریزی، تقی الدین احمد بن علی بن عبدالقادر بن محمد، (۱۹۷۰)، *السلوک لمعرفه دول الملوک*، تحقیق سعید عبدالفتاح عاشور، القاهره: دارالکتب العلمیه.
- نوبری، شهاب الدین، (۱۹۲۳)، *نهایه الارب فی فنون الارب*، قاهره: دارالکتب المصریه.
- واقدی، محمد بن عمر، (۱۹۸۹)، *فتوح الشام*، تحقیق هانی الحاج، القاهره: المکتبه التوفیقیه.
- یعقوبی، احمد بن ابی یعقوب بن واضح، (۱۸۹۰)، *کتاب البلدان*، لیدن: مطبعه بریل.
- یوزبکی، توفیق السلطان، (۱۹۷۷)، *دراسات فی النظم العربیه و الاسلامیه*، بغداد: دار الکتب للطباعه و النشر.
- Archibald, Lewis, (1989), *Al-Qawh Al-Bahriyyah and Al Tajariyyah in Al-Bahr al-Medood*, translated by Ahmad Muhammad Isa, Cairo: Maktaba al-Nahdah al-Masriya and Al-Franklin Institute for Printing and Publishing. [in Arabic].
- Ibn Athir, Izz al-Din Abi al-Hussein, (1989), *Al-Kamil fi al-Tarikh*, research by Ali Shiri, Beirut: Dara Hayya al-Turaht al-Arabi. [in Arabic].
- Ibn Taghri Bardi, Jamal al-Din Abul Muhasen Yusuf, (1929), *al-Nujum al-Zahira fi maluk al-Masr va Cairo*, Cairo: Al-Kitab al-Masriyya Press. [in Arabic].
- Ibn Hawqal, Abi Qasim, (1938), *The Picture of the Earth*, Beirut: Dar Sadr. [in Arabic].
- Ibn Khaldun, Abd al-Rahman ibn Muhammad ibn Muhammad, (1988), *History of Ibn Khaldun*, Beirut: Dar al-Fikr. . [in Arabic]
- Ibn Sayyidah, Abul-Hasan Ali ibn Ismail, (1398), *Al-Muhdhas fi al-Lughah wa al-Adaab*, Beirut: Dar al-Fikr. [in Arabic].
- Ibn Zubair al-Qadhi, al-Rashid Ahmad bin Ali bin Ibrahim, (1959), *Al-Rhamin al-Tahaf*, researched by Muhammad Hamidullah, Kuwait: Al-Kuwait Publishing House. [in Arabic].
- Ibn Abdul Hakam, Abdul Rahman bin Abdullah, (1932), *The Conquest of Egypt and the News*, Egypt: Dar al-Kutub. [in Arabic].
- Ibn Faqih, Ahmad ibn Muhammad, (1996), *Al-Bulandan*, Beirut: Aalam Al-Kutb. [in Arabic].
- Ibn Mankali, Muhammad bin Mahmud, (1409), *al-Adalah al-Asamiyyah fi al-Ta'abi al-Harbi*, research by Mahmud Yatkhat, Iraq: Al-Majma Al-Ilami Al-Iraqi Press. [in Arabic].
- Ibn Wardi, Omar ibn Muzaffar, (1996), *History of Ibn Wardi*, Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyah. [in Arabic].
- Idrisi, Abu Abdullah Muhammad bin Muhammad bin Abdullah bin Idris, (1883), *Nozha Al-Mushtaq fi Ikhtaraq al-Afaq*, Beirut: Aalam al-Katb. [in Arabic].

- Baladhari, Ahmad bin Yahya bin Jaber, (1937), *Conquest of the Buldans*, translated by Mohammad Tawakol, Tehran: Noghre Publication. [in Arabic].
- Jahiz, Amr ibn Bahr, (1424), *Al-Haywan*, Beirut, Darul Kutub Al-Ilamiyah. [in Arabic].
- Hatti, Philip Khoury, (1965), *A Brief History of the Near East*, translated by Anis Quraih, Beirut: Dar al-Thaqafeh for Publication and Distribution. [in Arabic].
- Hajji, Abd al-Rahman Ali, (1981), *Andalusian History from the Conquest to the Fall of Granada*, Damascus: Dar al-Qalam. [in Arabic].
- Hamavi, Shihab al-Din Abu Abdullah Yaqt bin Abdullah, (1955), *Dictionary of the Worlds*, Beirut: Dar al-Sader. [in Arabic].
- Kharboutali, Ali Hosni, (1970), *Islam in the Mediterranean basin*, Beirut: Dar al-'Alam for the Muslims. [in Arabic].
- Douri, Taqi al-Din Arif, (1980), *The Refinement of Relations with the Islamic Mediterranean Countries*, Baghdad: Dar al-Rashid. [in Arabic].
- Rabiei, Emad Hadi Alou, (2009), *Al-Islamic Marine Strategy in the Mediterranean Sea in the Third and Fourth Qur'an of the Hijri*, Damascus: Darhoran Lal-Taba'ah and Al-Nashar. [in Arabic].
- Rifai, Anwar, (2018), *Al-Nazm al-Islamiya*, Beirut: Dar al-Fekr. [in Arabic].
- Zidan, George, (1945), *Islamic Civilization History*, Egypt: Al-Hilal Press. [in Arabic].
- Siyuti, Jalal al-Din, (1967), *Hasan al-Mahaderah in the history of Egypt and Cairo*, researched by Abu Fazl Ebrahim, Cairo: Dar Ihya al-Kitab al-Arabiya. [in Arabic].
- Salli, Ali Muhammad, (1429), *The Umayyad State, the factors of prosperity and the consequences of decline*, Beirut: Daral al-Marefa. [in Arabic].
- Tabari, Muhammad ibn Jarir, (1352, 1362), *Tarikh al-Tabari or Tarikh al-Rasul wa al-Muluk*, translated by Abul-Qasim Payandeh, Tehran: Asatir Publications. [in Arabic].
- Taqhosh, Muhammad Sohail, (1424), *Tarikh al-Khalifa al-Rashidin Al-Ftuhat wa Anjizat al-Siyasiya*, Beirut: Dar al-Nafais. [in Arabic].
- Ashour, Abdul Salam Suleiman, (2018), *The origin and development of the Islamic navy in the first quarter of the Hijri*, Libya: Misrata University. [in Arabic].
- Abbasi, Hasan bin Abdullah, (1925), *the works of Al-Awwal in the order of God*, Bulaq: Bulaq Al-Amera Press. [in Arabic].
- Ebadi, Ahmed Mukhtar Salem Abdul Aziz, (1969), *History of the Islamic Sea in the Maghrib and Andalusia*, Beirut, Lebanon: Dar al-Handah al-Arabiya. [in Arabic].
- Abdul Aleem, Anwar, (1978), *Al-Malaha and the Sciences of the Seas of the Arabs*, Al-Kuwait: Alem al-Marafa. [in Arabic].
- Abdul Aleem, Anwar, (1961), *Lights on the bottom of the sea*, Cairo: Al-Muktaba al-Thaqafiyyah al-Kitab. [in Arabic].

- Abdul Latif, Abdul Shafi Muhammad, (1428), Al-Sirah al-Nabawa and al-Tarikh al-Islami, Cairo: Dar al-Salam. [in Arabic].
- Abdul Moneim, Majid, (1984), Asr al-Abbasi al-Awwal, Cairo, Al-Anjolo al-Masriyya School. [in Arabic].
- Atwan, Hossein, (1982), The description of the sea and the river in Arabic poetry from the Jahili era to the Al-Abbasi al-Thani era, Beirut: Dar al-Jeel. [in Arabic].
- Ali, Javad, (2001), al-Mufsal fi Tarikh al-Arab before Islam, Beirut: Dar al-Saqi. [in Arabic].
- Ghouli, Al-Qara Jihadiyeh, (1986), Al-Uqliyyah Al-Arabiya fi al-Tanzimat al-Adarieh and al-Askriya fi Iraq and al-Sham during the first Abbasid era, Baghdad: Afaq al-Arabiyyah. [in Arabic].
- Fahmy, Ali Muhammad, (1973), Al-Bahriyah al-Islami in the East of the Mediterranean Sea from the 7th to the 10th century AD, Egypt: Alexandria University Press. [in Arabic].
- Qaedan, Asghar, (2002), Evolution and Development in the Muslim Navy, History of Islam, No. 6. [in Persian].
- Qalshqandi, Shihab al-Din Abu al-Abbas Ahmad ibn Ali, (1915), Morning and Evening in the Construction Industry, Cairo: Al-Amriya Press. [in Arabic].
- Kahaleh, Omarreza, (1973), Social Studies in the Islamic Era, Damascus: Al-Taawuniyah Press. [in Arabic].
- Majid, Abdul Moneim, (1984), Asr Al-Abasi al-Awwal, Cairo: Al-Anjalo Al-Masryeh School. [in Arabic].
- Moghdisi, Shams al-Din Abu Abdullah al-Bashari, (1991), Ahsan al-Taqasim fi Marafah al-Aqalim, Cairo: Madbouli School. [in Arabic].
- Maqrizi, Taqi al-Din Ahmad bin Ali bin Abdul Qadir bin Muhammad, (1970), The Way to Know the Kingdoms of the Kings, researched by Saeed Abdul Fattah Ashour, Cairo: Dar al-Kutub al-Ilmiyah. [in Arabic].
- Nawiri, Shihab al-Din, (1923), The End of the Arab in the Arts of the Arab, Cairo: Dar al-Kutub al-Masriya. [in Arabic].
- Waqidi, Muhammad ibn Omar, (1989), Futuh al-Sham, researched by Hani al-Hajj, Cairo: Al-Muktabah al-Tawfiqiyah. [in Arabic].
- Yaqubi, Ahmad ibn Abi Yaqub ibn Qa'iq, (1890), Kitab al-Buldan, Leiden: Braille Press. [in Arabic].
- Yuzbaki, Tawfiq al-Sultan, (1977), Studies in the Arabic and Islamic System, Baghdad: Dar al-Katb for printing and publishing. [in Arabic].