

## نیروی دریایی فاطمیان<sup>۱</sup>

دکتر عبدالله ناصری طاهری

استادیار دانشگاه الزهراء(س)

Nasari-na@yahoo.com

جواد فتحی

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران

Jfathi88@gmail.com

### چکیده

استقرار فاطمیان در جنوب دریای مدیترانه سبب شد که این دولت برای تحکیم و توسعه قدرت خود در پهنه این دریا به تقویت نیروی دریایی و ساخت کشتی و تهیه آذوات و تجهیزات نیروی دریایی اهتمام ویژه‌ای داشته باشد، چندان که دیوانی برای نظارت بر امور نیروی دریایی تأسیس کرد. در این مقاله وجوه مختلف نیروی دریایی فاطمی بررسی شده است.

**کلید واژه‌ها:** فاطمیان، نیروی دریایی (بحریه)، دریای مدیترانه، دارالصناعه،

مصر.

### مقدمه

فاطمیان از همان آغاز تسلط خویش در مغرب اهتمام ویژه‌ای به نیروی دریایی داشته‌اند، زیرا علاوه بر احاطه بر بندرها و نقاط کلیدی جنوب دریای مدیترانه و جزیره صقلیه<sup>۲</sup>، بر جزیره صقلیه (سیسیل) نیز حکم می‌راندند و با کشتی‌های بیزانی در تصادم بودند و تمایل زیادی برای غنیمت گرفتن کشتی‌های آنان داشتند<sup>۳</sup>. استیلا بر دریا برای مقابله با امویان اندلس و همچنین فتح مصر ارزشی استراتژیک داشت و از راه دریا بود که عبیداله المهدي (حک ۲۹۷-۳۲۲ق) در همان سال‌های ابتدایی حکومتش بر مغرب به مصر لشکرکشی کرد<sup>۴</sup>.

۱. تاریخ وصول: ۱۳۸۷/۱۱/۷؛ تاریخ تصویب: ۱۳۸۷/۱۲/۲۶.

۲. سالم و عبادی، *تاریخ البحرية الاسلامية في مصر والشام*، ۷۴.

۳. عبدالرزاق احمد، ۲۰۸.

۴. لشکرکشی سال‌های ۳۰۱-۳۰۲ ق، ابن اثیر؛ ۱۴۷/۶-۱۴۹.

پس از فتح مصر و شام فاطمیان بر سواحل شرق مدیترانه مستولی شدند و نیمه شرقی دریای مدیترانه را زیر سلطه خود آوردند و در شهرهای ساحلی مصر و شام نیروی دریایی بنیاد نهادند و دائم در این سواحل و بنادر در رفت و آمد بودند.<sup>۱</sup>

### دارالصناعه

"دارالصناعه" نامی است که به مراکز کشتی‌سازی اطلاق می‌گردد. در این مراکز علاوه بر کشتی‌سازی بر سایر امور نیروی دریایی رسیدگی می‌شد. ساخت شهر مهدیه ابتدای اتخاذ سیاست دریایی فاطمیان است.<sup>۲</sup> این شهر موقعیتی استراتژیک در حد فاصل دو شهر صفاقس<sup>۳</sup> و مُنستیر<sup>۴</sup> دارد.<sup>۵</sup> و جزیره‌ای بوده متصل به خشکی مانند کف دست متصل به بازو.<sup>۶</sup>

بکری می‌گوید: «لنگرگاه بندر مهدیه در کوه کنده شده است و ۳۰ کشتی را در خود جای می‌دهد و در دو سوی آن، دو برج است که با زنجیری به هم پیوسته‌اند و هنگامی که کشتی‌ها می‌خواهند وارد آنجا شوند نگهبانان برج‌ها یک طرف زنجیر را پایین می‌آورند تا کشتی وارد شود».<sup>۷</sup> این دروازه جلوی ورود کشتی‌های رومی را می‌گرفت.<sup>۸</sup> ابن اثیر می‌گوید: دارالصناعه مهدیه دری داشت که آن را می‌بستند.<sup>۹</sup>

عبیداله المهدی از ساخت شهر مهدیه دو هدف داشت:

- ۱- تأسیس شهری که پایتخت و مرکزی برای عملیات زمینی و دریایی آینده باشد.
- ۲- تلاش برای فتح مصر یا اندلس و انتقال خلافت فاطمی به آنجا.<sup>۱۰</sup>

۱. قلقشندی، ۵۱۹/۳.

۲. سالم و عبادی، همان، ۷۱.

۳. شهری از نواحی افریقیه بر ساحل دریا و میان آن و مهدیه سه روز راه است (یاقوت حموی، ۲۲۳/۳).

۴. موضعی بین مهدیه و سوسه در افریقیه میان آن و هر دو شهر دیگر یک مرحله راه است (همو، ۲۰۹/۵).

۵. سالم و عبادی، *البحرینة الاسلامیة فی المغرب و الاندلس*، ۱۳۶.

۶. همو، *تاریخ البحرینة الاسلامیة فی مصر و الشام*، ۷۱؛ ابن اثیر، ۱۵۱/۶؛ ابن عذاری ربیع الاول سال ۳۰۳ ق را

زمان تکمیل شدن شهر مهدیه می‌داند (ابن عذاری، ۲۴۳/۱).

۷. بکری، ۶۰.

۸. سالم و عبادی، همانجا.

۹. ابن اثیر، ۱۵۱/۶.

۱۰. سالم، *تاریخ المغرب فی عصر الاسلامی*، ۵۲۰.

دشراوی از قول سیره جوڈر می نویسد «در دارالصناعة مهدیه ۲۹۰ کشتی مجهز وجود داشت.»<sup>۱</sup> اما این اثیر تعداد کشتی‌ها را ۲۷۰ شینی (سطور بعد) ذکر کرده است.<sup>۲</sup> به هر روی فاطمیان با تأسیس این دارالصناعة که استعداد حداقل دویست کشتی جنگی را داشت،<sup>۳</sup> بر بخش‌های عمده‌ای از دریای مدیترانه سیطره داشتند. علاوه بر مهدیه، شهر سوسه<sup>۴</sup> نیز دارالصناعه‌ای داشت که در سیطره فاطمیان بر غرب دریای مدیترانه مؤثر بود.<sup>۵</sup>

فاطمیان پس از فتح مصر به مرور کشتی‌های خود را از افریقیه به مصر آوردند و تنها تعداد کمی کشتی برای زیریان<sup>۶</sup> باقی مانده بود تا آنجا که آنان مجبور شدند در سال ۳۶۵ ق به ساخت کشتی اقدام نمایند.<sup>۷</sup> فاطمیان در مصر از میراث گذشتگان در امر کشتی‌سازی بهره برده، دارالصناعه‌ای را که در جزیره روضه بود فعال کردند، این دارالصناعه در سال ۵۴ ق ساخته شده بود. همچنین دارالصناعه مصر را که در ساحل مصر قدیم (شهر فسطاط) بود و طولونیان<sup>۸</sup> از آن بهره می‌بردند مورد استفاده قرار دادند.<sup>۹</sup> المعز (حک ۳۴۱-۳۶۵ ق) دارالصناعه‌ای در مَقس بنا کرد و در آنجا شروع به ساخت کشتی نمود.<sup>۱۰</sup> علاوه بر این، کارخانه‌های کشتی‌سازی دیگری نیز در شهرهای ساحلی مدیترانه مانند اسکندریه و دمیاط وجود داشت.<sup>۱۱</sup> مأمون بطاحی وزیر الامر (حک ۴۹۵-۵۲۴ ق) دستور داد که ساخت کشتی در

۱. دشراوی، ۵۷۴.

۲. ابن اثیر، ۱۵۱/۶.

۳. ابن خلدون، ۴۸۴/۱؛ مقریزی، *المقفی الکبیر*، ۱۵۱/۳؛ خربوطلی، ۱۰۰.

۴. شهری بزرگ در مغرب است بر ساحل دریا، میان سوسه و مهدیه سه روز راه است (یاقوت حموی، ۲۸۱/۳-۲۸۲).

۵. فؤاد سید، ۲۸۷.

۶. بنی زیری و بنی حماد از اعقاب بلکین بن زیری بن مناد هستند که پس از فاطمیان از سوی المعز بر مغرب حکم می‌راندند (نک: ناصری طاهری، ۶۳-۶۴).

۷. سالم و عبادی، *بحریة الاسلامیة فی المغرب و الاندلس*، ۱۹۵.

۸. طولونیان دولت دست‌نشانده عباسیان در مصر بودند که طی سال‌های ۲۵۴ تا ۲۹۲ ق در مصر و شام حکومت کردند (نک: طقوش، ۲۴۷-۲۵۵).

۹. مقریزی، *خطط*، ۶۲۲/۳.

۱۰. همو، ۶۱۹/۳.

۱۱. خربوطلی، ۱۰۰.

دارالصناعه مصر (فسطاط) انجام شود، زیرا ساخت کشتی در روزه را نمی‌پسندید<sup>۱</sup>. ابن مماتی محل ساخت کشتی را شهرهای مصر (فسطاط)، اسکندریه و دمياط ذکر می‌کند.<sup>۲</sup>

آمار کشتی‌های فاطمیان در ابتدای حکومتشان در مصر بسیار شگفت‌انگیز است، تنها در دارالصناعه مَقَس ۶۰۰ کشتی وجود داشت<sup>۳</sup>. اما این تعداد هرچه به پایان حکومت آنان نزدیک می‌شویم کم و کمتر می‌شود. علت این کاهش را می‌توان جنگ‌ها و حوادثی مانند آتش‌سوزی دانست. به عنوان نمونه در سال ۳۸۶ ق کشتی‌هایی که عازم جنگ با روم بودند دچار حریق شدند و سوختند و تنها شش کشتی باقی ماند<sup>۴</sup>. البته کارگاه‌های ساخت کشتی در مصر هنوز این توانایی را داشتند که پس از این آتش‌سوزی در کمتر از یک ماه، دو کشتی بزرگ بسازند<sup>۵</sup>. تعداد کشتی‌ها در پایان عصر فاطمی به هفتاد و پنج شینی و ده مسطحه و ده حماله (نک: سطور بعد) کاهش یافته بود<sup>۶</sup>. در مراکز کشتی‌سازی علاوه بر کشتی‌های جنگی، کشتی‌های تفریحی و باری نیز ساخته می‌شد که مخصوص خلیفه و درباریان بود، به عنوان نمونه در زمان خلیفه المعز، کشتی‌های مخصوص خلیفه پنجاه عُشاری و بیست دیماس (نک: سطور بعد) بود و هر عُشاری رئیس و ملاحانی داشت<sup>۷</sup>.

شکوفایی صنعت کشتی‌سازی در مصر دوران فاطمی معلول دو عامل مهم بود: یکی فراوانی مواد اولیه از قبیل آهن و چوب، و دیگری وجود صنعتگران ماهر در امر ساخت کشتی. دارالصناعه برای ساخت کشتی، نردبان، پارو، میخ، لنگرگاه، چنگک، قلاب و زنجیر، نیازمند چوب و آهن و الیاف بود. همچنین برای مقاوم‌سازی کشتی به صمغ گیاهی<sup>۸</sup> و قیر احتیاج داشت<sup>۹</sup>. مناطق تحت سیطره فاطمیان برای تأمین این مواد ضروری بسیار غنی بودند. زمان

۱. مقریزی، خطط، ۶۲۳/۳.

۲. ابن مماتی، ۳۴۰.

۳. فؤاد سید، ۲۸۷؛ خربوطلی، ۱۰۰؛ مناوی ۱۷۲.

۴. مقریزی، *اتعاظ الحنفاء*، ۲۹/۱؛ همو، خطط، ۶۱۹/۳.

۵. همو، خطط، ۶۲۱/۳.

۶. قلقشندی، ۵۱۹/۳.

۷. ابن طویر، ۹۴.

۸. قطران.

۹. سالم و عبادی، *تاریخ البحرية الاسلامية في مصر و الشام*، ۷۳.

حکومت فاطمیان در مغرب چوب را از صقلیه و دره‌ها و کوه‌های بجایه<sup>۱</sup> و جزیره قوصره<sup>۲</sup> تهیه می‌کردند و آهن را از شهر پالمو<sup>۳</sup> در سیسیل و شهرهای بونه<sup>۴</sup> و مجانه<sup>۵</sup> و سرزمین کتامه<sup>۶</sup> و اربس<sup>۷</sup> و بجایه استخراج می‌کردند. قیر و صمغ را نیز از بجایه و جزیره قوصره و صقلیه تهیه می‌کردند، طناب‌های کشتی و لنگرگاه‌ها نیز از گیاهی به نام "بُربیر" تهیه می‌شد که در پالمو بسیار یافت می‌شد<sup>۸</sup>. پس از انتقال دولت فاطمی به مصر، بواسطه تجارت با ایتالیا، صقلیه، قسطنطنیه و مغرب، آهن و چوب مصرفی جهت ساخت کشتی را از آنجاها تأمین می‌کردند و بیشترین ارتباط آنان با اهالی ونیز بود که چوب صنوبر را برای فروش به اسکندریه می‌آوردند<sup>۹</sup>.

علاوه بر چوب‌های وارداتی، چوب درخت سنط که در بهنسا<sup>۱۰</sup>، اشمونین<sup>۱۱</sup>، آسیوط<sup>۱۲</sup>، آخمیم<sup>۱۳</sup> و قوص<sup>۱۴</sup> موجود بود، دیگر منبع تأمین چوب کشتی‌سازی محسوب می‌شد که دولت فاطمی برای محافظت این درختان نگهدارنده گماشته بود<sup>۱۵</sup>.

۱. شهری در ساحل دریا بین افریقه و مغرب (یاقوت حموی، ۳۳۹/۱).
۲. جزیره‌ای در دریای روم (مدیترانه) بین مهدیه و جزیره صقلیه (همو، ۴۱۳/۴).
۳. در منابع عربی این شهر را پَلرم می‌گویند؛ بزرگترین شهر جزیره صقلیه در دریای مغرب بر ساحل دریاست (همو، ۴۸۳/۱).
۴. شهری در افریقه بین مرسی الخزر و جزیره بنی مزغنا (همو، ۵۱۲/۱).
۵. شهری در افریقه بین آن و قیروان پنج مرحله راه است (همو، ۵۶/۵).
۶. منطقه بزرگی در افریقه که شهرهای زیادی مانند ایکجان و سطیف و تازروت را شامل می‌شود، Basset, R, «Kutama», *El<sup>2</sup>, V / 540*
۷. شهر و کوره‌ای در افریقه است و کوره آن وسیع است، میان آن و قیروان از جهت غرب سه روز راه است (همو، ۱۳۶/۱).
۸. سالم و عبادی، همان، ۷۳-۷۴.
۹. سالم و عبادی، *تاریخ البحریه الاسلامیه فی مصر و الشام*، ۹۳؛ خربوطلی، ۱۰۵.
۱۰. شهری در مصر از ناحیه صعید ادنی در غرب نیل (یاقوت حموی ۵۱۶/۱).
۱۱. شهری قدیمی از کوره‌های صعید ادنی در غرب نیل (همو، ۲۰۰/۱).
۱۲. شهری در غرب نیل از نواحی صعید مصر (همو، ۱۹۳/۱).
۱۳. شهری در صعید مصر که شهری قدیمی بر ساحل نیل است (همو، ۱۲۳/۱).
۱۴. شهری بزرگ و وسیع در صعید مصر، میان آن و فسطاط دوازده روز راه است (همو ۴۱۳/۴).
۱۵. سالم و عبادی، همانجا.

الیاف مصرفی برای ساخت ریسمان نیز از نوعی کتان به نام دَقَس که در مصر می‌روید، تهیه می‌شد.<sup>۱</sup> پارچه‌های لازم جهت ساختن بادبان را نیز از کارگاه‌های نساجی قیوم می‌آوردند.<sup>۲</sup> ابن‌متماتی انواع آهن و چوب‌های مصرفی در کشتی‌سازی و سایر صنایع را به طور مفصل نام برده است.<sup>۳</sup> برای ساخت کشتی، گروه زیادی از نجارها و آهنگران و رنگرزان و درزگیران در دارالصناعه مشغول بودند.<sup>۴</sup> این پیشه‌وران عموماً از ممالک دیگر بودند و برای تشویق به کار در مصر به آن‌ها خانه داده می‌شد.<sup>۵</sup>

### دیوان جهاد (دیوان العمائر)<sup>۶</sup>

اشراف بر امور نیروی دریایی را دیوان جهاد یا دیوان عمائر به عهده داشت. ظاهراً تنها در دوران فاطمی به دیوان جهاد، دیوان عمائر اطلاق می‌شده است که محل آن در دارالصناعه مصر (فسطاط) بود.<sup>۷</sup> مهمترین وظایف این دیوان رسیدگی به امور ناوگان‌ها، پرداخت حقوق سربازان و ملاحان و کنترل آمد و شد کشتی‌ها در سواحل مصر و شام بود.<sup>۸</sup> از دیگر امور مرتبط با دیوان عمائر می‌توان به نظارت بر امر ساخت کشتی‌های جنگی و سلطانی (تفریحی) و حمل هیزم و غلات برای قصر خلیفه اشاره کرد.<sup>۹</sup>

در زمانی که ناوگان برای جهاد یا غزو قصد خروج از مصر را داشت خلیفه شخصاً بر ساحل نیل در دارالصناعه مَقَس می‌نشست و ناوگان را بدرقه می‌کرد و کشتی‌های جنگی با ملاحان لباس رزم پوشیده و مجهز به سلاح‌های سنگین و منجنیق، نمایش نظامی می‌دادند. در زمان بازگشت نیز همین رسم به عنوان استقبال انجام می‌شد.<sup>۱۰</sup>

۱. علی محمد عبدالله، ۱۲۱.

۲. یوسف حسن و هیل، ۱۷۰.

۳. ابن متماتی، ۳۶۴-۳۶۵.

۴. سالم و عبادی، *تاریخ البحریه الاسلامیه فی مصر و الشام*، ۷۳.

۵. علی محمد عبدالله، ۱۲۱.

۶. در دولت عباسیان به این دیوان "دیوان اسطول" اطلاق می‌شد نک: قائدان، ۲۰۸.

Duri, a, a, «Diwan», *EF*, II/326

۷. مقریزی، *خطط*، ۶۱۹/۳؛ ابن طویر، ۹۴.

۸. ابن طویر، ۹۵؛ سالم و عبادی، همان، ۸۷.

۹. مقریزی، *انعاظ الحنفاء*، ۳۴۲/۳.

۱۰. قلقشندی، ۵۱۹/۳؛ فؤاد سید، ۲۸۸؛ خربوطلی، ۱۰۲.

شمار افراد نیروی دریایی فاطمی به ۵۰۰۰ نفر می‌رسید که ده فرمانده داشتند<sup>۱</sup>. وظیفه این فرماندهان نظارت بر امور ناوگان‌ها بود و از میان آنها یکی به عنوان امیر الاسطول یا رئیس الاسطول برگزیده می‌شد. امیرالاسطول را فردی به‌نام مُقَدَّم الاسطول یا امیر البحر یاری می‌کرد<sup>۲</sup>.

وظیفه امیر الاسطول یا رئیس الاسطول دستور لنگر کشیدن یا لنگر انداختن بود و می‌بایست به راه‌های دریایی، لنگرگاه‌ها و بنادر آشنا باشد و علامت‌های باد و تغییرات جوی و جزر و مد دریا را به خوبی بشناسد<sup>۳</sup>. او با فانوسی که در کشتی داشت، دیگر کشتی‌ها را در شب راهنمایی می‌کرد و همه فرماندهان کشتی‌ها باید از او پیروی می‌کردند<sup>۴</sup>. خلیفه هنگام اعزام ناوگان جنگی برای جهاد به رئیس الاسطول بیست دینار و به مقدم الاسطول یکصد دینار می‌داد<sup>۵</sup>.

در رأس همه امور نیروی دریایی "متولی الصنّاعه" یا "صاحب الصنّاعه" بود که در زمان خلیفه الظاهر (حک ۴۱۱-۴۲۷ق) این مسئولیت را شریف ابوطالب عجمی قزوینی عهده دار بود<sup>۶</sup>. به سربازان نیروی دریایی "بحرین" و "اسطولیه" می‌گفتند و در میان عامه مردم از احترام خاصی برخوردار بودند چنان که به آنان "مُجاهدون فی سَبیلِ اللَّهِ" و "الغزاة فی اعداء الله" نیز گفته می‌شد. بیشتر این سربازان مغاربه (بربرها) بودند، زیرا در امور دریا و ملاحی تجرّ داشتند<sup>۷</sup>. رواتب ماهانه و مقرری روزهای سفر به سربازان و فرماندهان نیروی دریایی عموماً با حضور خلیفه و وزیر پرداخت می‌شد و این مراسم با نظارت دو مستوفی از دیوان جیش صورت می‌گرفت<sup>۸</sup>. میزان پرداختی به سربازان از ۲۰ دینار تا ۱۵ دینار و سپس تا ۱۰ و ۸ و ۲ دینار سیر نزولی داشت<sup>۹</sup> ولی به کسی کمتر از این مبلغ پرداخت نمی‌شد.

۱. ابن طویر، ۹۵.

۲. عبدالله سلیمان، ۲۰۴ - ۲۰۵.

۳. همو، ۲۰۴.

۴. سالم و عبادی، همان، ۱۲۹.

۵. سالم و عبادی، همانجا؛ خربوطلی، ۱۰۲.

۶. مقریزی، انعاظ الحنفاء، ۱۴۰/۲.

۷. سالم و عبادی، همان، ۱۳۰.

۸. فؤاد سید، ۲۸۸.

۹. ابن طویر، ۹۵.

در مصر فاطمی کشتی‌های مختلفی با کاربردهای مختلف و در اشکال و اندازه‌های گوناگون ساخته می‌شد. مانند کشتی‌های دو طبقه، کشتی‌های مخصوص حمل بار، کشتی‌های تفریحی و غیره، که به شرح مهم‌ترین آنها می‌پردازیم.

### انواع کشتی‌ها

۱. شوانی حربیه (جمع شینی، شینیه، یا شونه): مهم‌ترین کشتی عصر فاطمی که به "غراب" نیز معروف بود، زیرا منقار بزرگی داشت و سینه آن نیز سفید بود.<sup>۱</sup> در این نوع کشتی ۱۰۰ پارو وجود داشت که هر پارو را ۲ نفر حرکت می‌دادند.<sup>۲</sup> ابن مماتی می‌گوید: «در شینی یا غراب ۱۴۰ پارو وجود دارد که جنگجویان خود مسئول پاروئی‌اند»<sup>۳</sup>. این کشتی نوعی کشتی جنگی بود که برج‌هایی برای حمله یا دفاع داشت و حمل رزمندگان را نیز انجام می‌داد.<sup>۴</sup>
۲. شَکندی: کشتی مسقفی بود که دو طبقه داشت و پاروزنان در پایین آن پارو می‌زدند و جنگجویان بر بالای آن می‌جنگیدند.<sup>۵</sup>
۳. مُسَطَّحَه یا مُسَطَّح: کشتی بزرگی برای حمل اسلحه نیروی دریایی بود.<sup>۶</sup>
۴. حربیه: نوعی از شوانی، ولی از آن کوچکتر بود و سرعت زیادی داشت.<sup>۷</sup> در سال ۳۸۷ ق برای سرکوبی شورش غَلاَقه صوری از این نوع کشتی استفاده شد.<sup>۸</sup>
۵. طَریده: مخصوص حمل اسب بود و تا ۵۰ اسب را با آن جابجا می‌کردند.<sup>۹</sup>
۶. خَرَارِیق (جمع خَرَّاقه) کشتی‌ای بود که کشتی‌های دشمن را با نبط می‌سوزاند و فاطمیان آن را از اغلبیان به ارث برده بودند و نزدیک به ۱۰۰ پارو داشت.<sup>۱۰</sup>
۷. خَمَّالَه: مخصوص حمل غلات بود.<sup>۱۱</sup>

۱. سالم و عبادی، همان، ۱۳۲.

۲. صوری، ۳۷۳/۲.

۳. ابن مماتی، ۳۴۰.

۴. سالم و عبادی، همان، ۱۳۳.

۵. ابن مماتی، ۳۴۰.

۶. سالم و عبادی، همان، ۱۳۶.

۷. همو، ۱۳۴.

۸. ابن قلانسی، ۵۰.

۹. ابن مماتی، ۳۳۹.

۱۰. سالم و عبادی، همان، ۱۳۴.

۱۱. ابن مماتی، ۳۴۰.



۸. مُرکوش: کشتی سبکی بود که از آن برای حمل آب استفاده می‌شد.<sup>۱</sup>
۹. بُطُس: (جمع بُطُسه) کشتی بزرگ چند طبقه بود و گنجایش ۷۰۰ نفر جنگجو را داشت.<sup>۲</sup>
- مهم‌ترین کشتی‌های جنگی نیروی دریایی فاطمی شینی و شَلندی و مسطحه بودند که در مصر (فسطاط) و اسکندریه و دمیاط و جزیره روضه ساخته می‌شدند.<sup>۳</sup>

### سازماندهی کشتی‌ها برای جنگ

سازماندهی کشتی‌های جنگی از هنگام خروج از بندرگاه آغاز می‌شد، و کشتی‌ها در آرایشی خاص از نیل به سوی مدیترانه عازم می‌شدند. رئیس الاسطول راهنمایی کشتی‌ها را به عهده داشت و لنگر گرفتن و حرکت کشتی‌ها به فرمان او بود و در شب با فانوس کشتی‌های دیگر را راهنمایی می‌کرد.<sup>۴</sup> علاوه بر این، هر کشتی بایست پرچمی داشته باشد تا کشتی‌های دیگر آن را ببینند.<sup>۵</sup> ناوگان دو نوع سازمان داشت: یکی سازمان درون کشتی و دیگری هماهنگی کل ناوگان و کشتی‌ها با یکدیگر بود که آن را سازمان بیرونی می‌گفتند.<sup>۶</sup>

علاوه بر رئیس اسطول و مُقَدَّم اسطول که به آنها اشاره شد، هر کشتی یک «مراقب» نیز داشت که در عرشه می‌ایستاد و اوضاع دریا و اخبار دشمن را گزارش می‌داد.<sup>۷</sup> اوضاع جوی دریا از علامت‌ها و نشانه‌های ظاهری دریا، مانند رنگ دریا، کیفیت بستر دریا و مشاهده انواع گوناگون پرندگان برای دریا نوردان مشخص می‌شد.<sup>۸</sup> و «مُرشد» که وظیفه‌اش راهنمایی کشتی‌ها برای ورود و خروج به بندرگاه‌ها و عبور از تنگه‌های باریک و راهنمای پاروزنان بود.<sup>۹</sup> این منکلی توصیه می‌کند رؤسای کشتی‌ها باید به علامت‌ها و نشانه‌های بادها آشنا باشند و بدون اطلاع از وضع بادها به سوی دریا حرکت نکنند.<sup>۱۰</sup>

۱. همانجا.

۲. سالم و عبادی، همان، ۱۳۶.

۳. مقریزی، *خطط*، ۶۲۳/۳؛ فؤاد سید، ۲۸۸.

۴. سالم و عبادی، همان، ۱۲۹.

۵. ابن منکلی، ۲۴۶.

۶. قائدان، ۲۱۲.

۷. عبدالله سلیمان، ۲۰۵.

۸. یوسف حسن و هیل، ۱۷۲.

۹. عبدالله سلیمان، همانجا.

۱۰. ابن منکلی، همانجا.

در بندرگاه‌ها و خلیج‌ها نیز دیده بانانی می‌گماشتند تا از تحرکات دشمن مطلع شوند. مهم‌ترین این مکان‌ها مناره شهر اسکندریه بود که ارتفاع ۲۸۰ ذرع<sup>۱</sup> داشت و در طول شب دائماً در آن آتش افروخته بود و گروهی بر بالای آن وظیفه دیده‌بانی را عهده‌دار بودند و هنگامی که دشمن را می‌دیدند با بوق و زنگ اهل شهر را برای نبرد خبر می‌کردند.<sup>۲</sup> در مناره اسکندریه آینه سوزاننده‌ای نیز بوده که در زمان دیدار ناصر خسرو از مصر، این آینه توسط رومیان شکسته شده بود.<sup>۳</sup>

در هنگام جنگ، مردان ناتوان را در طبقه پایین کشتی مستقر می‌کردند و زخمی‌ها را هم به همان طبقه پایین منتقل می‌ساختند و اگر لازم بود جنگجویانی را از طبقه زیرین برای تجدید قوا به طبقه بالا می‌آوردند. در هر کشتی می‌بایست چهار مرد مجرب و آگاه به درمان جراحات حضور داشته باشند و به مجروحان آب و غذا دهند و جراحات آنان را درمان کنند.<sup>۴</sup> سازماندهی بیرونی کشتی‌ها در زمان نبرد دریایی صورت می‌گیرد و کشتی‌ها مانند آرایش جنگی لشکریان در خشکی، به میمنه، میسر و قلب تقسیم می‌شوند و صف می‌کشند و می‌بایست مُقَدَّم در قلب باشد تا امور جنگ را تدبیر کند و در زمان مناسب به سوی دشمن آتش پرتاب کند.<sup>۵</sup> البته نوع آرایش صفوف بستگی به قدرت و ضعف ناوگان داشت. آرایش نیم دایره‌ای (هلالی) برای محاصره دشمن بود و در آرایش خط مستقیم (عرضی) برخورد با کشتی‌های دشمن و غرق کردن آنها هدف اصلی بود؛ برخی اوقات نیز صفوف به صورت هلال وارونه بود.<sup>۶</sup>

در سال ۳۸۷ ق ناوگان بیزانسی به شهر صور حمله کرد؛ ناوگان فاطمی با کمک ناوگان شهرهای صیدا و طرابلس با آنها جنگیدند و آنان را در میان دایره‌ای از کشتی‌ها محاصره کردند.<sup>۷</sup> این نمونه‌ای از تاکتیک‌های فاطمیان در جنگ‌های دریایی بود. گاهی در جنگ دریایی با توجه به موقعیت و تعداد کشتی‌ها و امکانات، ناوگان را به دو یا سه دسته تقسیم می‌کردند و هنگامی که دشمن مشغول جنگیدن با یک دسته می‌شد، دیگر کشتی‌ها از پهلو

۱. ابن ممتی، ۷۸؛ هر ذرع مصری معادل ۶۶/۵ سانتی متر است؛ هینس، ۸۹.

۲. مقریزی، خطط، ۴۲۷/۱.

۳. ناصر خسرو، ۵۱.

۴. ابن منکلی، ۲۴۴-۲۴۶.

۵. همو، ۲۴۷.

۶. قائدان، ۲۱۲.

۷. سالم و عبادی، همان، ۱۰۰.

یا پشت به آنها حمله می‌کردند<sup>۱</sup>. معمولاً ناوگان فاطمی به تمرین و مانور می‌پرداخت و در مراسم فتح خلیج<sup>۲</sup> و اعزام برای جنگ گوشه‌هایی از آمادگی خود را به نمایش می‌گذاشت. فاطمیان در جنگ‌های دریایی از توانایی‌های فردی ملاحان نیز بهره می‌گرفتند. به عنوان نمونه در جریان نبرد «وقعة المجاز» که در سال ۳۵۴ق میان نیروی دریایی فاطمیان به فرماندهی احمد بن حسن کلبی با رومیان در صقلیه و جزایر اطراف آن رخ داد، هنگامی که رومیان پس از شکست، قصد فراری دادن باقی مانده سپاه خود از طریق کشتی داشتند، مسلمانان بر کشتی نشستند به تعقیب آنها رفتند و در ضمن نبرد برخی از ملاحان مسلمان کشتی‌های زیادی از رومی‌ها را سوراخ و غرق کردند<sup>۳</sup>.

در سال ۵۵۰ق نیز ناوگان فاطمی مُقَدَّمی بسیار شجاع داشت که در امور دریانوردی نیز متبحر بود، او چند تن را که به زبان فرنگیان سخن می‌گفتند برگزید و لباس فرنگی برتنشان کرد و برای شناسایی نیروهای فرنگان به جانب دریا پیش رفت. آنان مسیرهای کشتی‌های روم را یافتند و در راه بازگشت به صور، کشتی بزرگی از روم را به غنیمت گرفتند و پس از خالی کردن کشتی آن را آتش زدند<sup>۴</sup>.

### سلاح‌ها، ابزارها و مهمات نیروی دریایی

در شرح سلاح‌ها و ابزار، ابتدا به خصوصیات دفاعی کشتی‌ها می‌پردازیم. معمولاً به کشتی‌ها گل آمیخته با صمغ گیاهی می‌مالیدند تا آتش در آنها اثر نکند و همچنین تکه‌های نمد آغشته به سرکه و زاج و صمغ داشتند تا آن را روی پرتابه‌های آتشین و کوزه‌های نطف بیندازند و آنها را خاموش کنند<sup>۵</sup>. همچنین از پوست ترگاو برای در امان ماندن از آتش دشمن بهره می‌بردند که به آن لُبوس یا لُبوس گفته می‌شد<sup>۶</sup>.

۱. ابن منکلی، ۲۴۸.

۲. ماجد، ۳۰.

۳. ابن اثیر، ۱۲/۷.

۴. ابن قلانسی، ۳۳۲؛ ابوشامه، ۳۲۱/۱.

۵. عبدالرزاق احمد، ۲۱۶-۲۱۷.

۶. ماجد، ۲۲۶/۱.

محلّه مناخ سعید در قاهره محل ساخت سلاح بود و عموماً پیشه‌ورانی فرنگی در آنجا اشتغال داشتند. سلاح‌های نیروی دریایی نیز در آنجا ساخته می‌شد.<sup>۱</sup> این سلاح‌ها به دو دسته سلاح انفرادی و سلاح خاص کشتی تقسیم می‌شدند.

**الف) سلاح سربازان:** سلاح سربازان فاطمی بسیار متنوع بود: انواع شمشیر، نیزه بلند (قنا)، نیزه کوتاه (قنطاریات)، گرز با سر مستطیلی (لتوت: جمع لت)، گرز سرگرد (دبوس) و تبر مهم‌ترین این سلاح‌ها بود. از پرتابه‌های انفرادی نیز می‌توان به تیر و کمان معمولی اشاره کرد. از کمانی نیز در کشتی‌ها استفاده می‌شد که مخصوص پرتاب نبط بود. مستوفیات نیز سلاحی انفرادی به طول دو ذراع بود و برای خرد کردن کلاه خودها به کار می‌رفت.<sup>۲</sup>

سربازان نیروی دریایی در زمان جنگ زره می‌پوشیدند<sup>۳</sup> و از کلاه خود نیز بهره می‌بردند که گاهی از پوست و چرم بود. افراد نیروی دریایی از چرم‌های پوششی سراسری که تمام بدن را می‌پوشاند و سپرهای چرمین استفاده می‌کردند.<sup>۴</sup>

**ب) سلاح خاص کشتی‌ها:** توابیت (جمع تابوت): صندوق‌های غیر مسقفی بودند که بر بالای برج کشتی نصب می‌شد و سربازان از فراز آن، سنگ، نبط و پرتابه‌های آتشین بر سر دشمن پرتاب می‌کردند.<sup>۵</sup> گاهی نیز از توابیت، مار و عقرب به کشتی دشمن می‌انداختند.<sup>۶</sup> در هر کشتی جنگی در کنار دکل، یک برج نیز ساخته می‌شد و در یک کشتی که ۲۰۰ نفر جنگجو داشت، ۵۰ نفر وظیفه پرتاب مواد آتشین و سنگ و تیر را داشتند و دیگران با دشمن می‌جنگیدند.<sup>۷</sup>

**آتش یونانی:** نام‌های دیگر آن نبط البحری<sup>۸</sup> یا نار اغریقیه<sup>۹</sup> است. این نوع مواد که قابلیت اشتعال زیادی دارد با آب قابل اطفا نیست. به همین علت در نبردهای دریایی بسیار کارآمد

۱. ابن منکلی، ۲۴۸.

۲. سالم و عبادی، همان، ۱۴۰-۱۴۱.

۳. همو، ۱۴۲-۱۴۳.

۴. محمدحسن، ۶۴.

۵. سالم و عبادی، همان، ۱۴۲.

۶. قانطان، ۲۱۱؛ عبدالرزاق احمد، ۲۱۶.

۷. ابن منکلی، ۲۴۲.

۸. سالم و عبادی، همانجا.

۹. ماجد، ۲۲۶/۱.

بود.<sup>۱</sup> مواد تشکیل دهنده آن مخلوطی از کبریت(گوگرد) و مقداری روغن مایع است. نفت خام و قیر روان نیز در آن به کار می‌رفت و این مواد از استوانهٔ مستطیل شکل جلوی کشتی به صورت گلوله‌های آتشین به سوی کشتی‌های دشمن پرتاب می‌شد.<sup>۲</sup> کشتی‌های فاطمی در جنگ‌های دریایی همیشه مجهز به آتش یونانی بودند.<sup>۳</sup>

**منجنیق و عراده:** منجنیق که برای پرتاب انواع پرتابه‌ها بود، برای پرتاب نبط، روغن داغ(قلفونیه) و سنگ‌های بزرگ استفاده می‌شد.<sup>۴</sup> مقدار سنگی که همراه هر کشتی برده می‌شد می‌بایست به اندازه‌ای می‌بود که کف کشتی پر نشود.<sup>۵</sup> عراده از منجنیق کوچکتر بود، اما کارکرد آن مانند منجنیق بود؛<sup>۶</sup> به نظر می‌رسد عراده به دلیل سبک بودن و قدرت جابجایی سریع در ناوگان دریایی استفاده بیشتری داشته است. نفت‌اندازان رسته‌ای ماهر برای پرتاب بوسیله منجنیق و عراده بودند و به "قاذفی اللهب" و "زرّاقی التار" مشهور بودند.<sup>۷</sup>

**کلایب (ج کلاب، قلاب):** نوعی چنگک آهنی که آن را به لبه‌های کشتی دشمن پرتاب می‌کردند و آن را به کشتی خود نزدیک کرده، به وسیلهٔ الوار و نردبان وارد آن می‌شدند و آن را تصاحب می‌کردند.<sup>۸</sup>

**باسلیق:** زنجیری آهنی که به سری اناری شکل منتهی می‌شد که از آهن<sup>۹</sup> بود و آن را برای شکستن کشتی‌های دشمن به کار می‌گرفتند و این کار را با ضربات پی‌درپی به پیکره کشتی انجام می‌دادند.<sup>۱۰</sup>

**لجام:** ابزاری بلند از آهن که نوک آن مانند نیزه تیز بود و در لوله‌ای به نام "الإسطام" حرکت می‌کرد، اسطام در جلوی کشتی قرار داشت. لجام به کشتی دشمن ضربه وارد می‌کرد تا آن را سوراخ و سپس غرق کند.<sup>۱۱</sup>

۱. سالم و عبادی، همانجا.

۲. قائدان، همانجا.

۳. رانسیمان، ۱۰۰/۲.

۴. سالم و عبادی، همانجا.

۵. ابن منکلی، ۲۴۴.

۶. سالم و عبادی، همانجا.

۷. همو، ۱۳۱.

۸. همو، ۱۴۱؛ ماجد، ۲۲۶/۱.

۹. عبدالرزاق احمد، ۲۱۶.

۱۰. قائدان، ۲۱۰.

۱۱. عبدالرزاق احمد، ۲۱۶.

**کمان‌ها:** از بهترین سلاح‌های نیروی دریایی انواع کمان‌ها بودند، از آن جمله می‌توان به قوس الزیتار که کمان بزرگی بود و بر روی برج نصب می‌شد، اشاره کرد. رسته‌ای را که کار تیراندازی با کمان را انجام می‌دادند "الکالمون بالکلایب" می‌گفتند.<sup>۲</sup>

**المرایا المَحْرَقَه (آینه‌های سوزاننده):** این آینه، گُرهای توخالی بود که اشعه منعکس شده از خورشید را در یک نقطه از کشتی دشمن متمرکز می‌کرد و سبب آتش گرفتن آن می‌شد.<sup>۳</sup> ناصر خسرو قبادیانی در سفرش به مصر از این نوع ابزار در مناره اسکندریه گزارش جالبی ارائه می‌کند.<sup>۴</sup>

### نقش بحریه در نبردها

دولت فاطمی که در کرانه‌های دریای مدیترانه پا گرفته بود و سواحل جنوبی این دریا و جزیره صقلیه را در اختیار داشت، با تأسیس شهر مهدیه به عنوان پایگاهی برای اعزام نیروی دریایی به نقاط مختلف این دریا عملاً موضع توسعه‌طلبانه دریایی خود را مشخص کرده بود. افراد نیروی دریایی فاطمی در طول دوران استقرار این دولت در افریقه بارها به شهرهای جنوب ایتالیا لشکر کشی کرده، شهرهای زیادی را گشودند و با غنایم سرشار باز گشتند. عموم این حملات از صقلیه صورت می‌گرفت.<sup>۵</sup>

زمانی که حسن بن علی کلبی، والی صقلیه، از جانب پادشاه روم که سپاهی را از راه دریا به سوی صقلیه فرستاده بود احساس خطر کرد، از منصور، سومین خلیفه فاطمی (حک ۳۳۴-۳۴۱ق) درخواست کمک کرد و منصور ناوگانی مجهز با ۷۰۰۰ سوار و ۳۵۰۰ پیاده سوی نیروی دریایی به کمک او فرستاد و این نیرو نه تنها مانع حمله رومی‌ها به صقلیه شد، بلکه حسن کلبی بواسطه آنها شهرهای جنوب ایتالیا را درنوردید.<sup>۶</sup> نیروی دریایی فاطمی در

۱. سالم و عبادی، همان، ۱۳۱.

۲. قائدان، ۲۱۲.

۳. ناصر خسرو، ۵۱.

۴. ابن اثیر، ۱۸۲/۶ و ۵/۷؛ ابن خلدون، مقدمه، ۴۸۵/۱؛ سالم و عبادی، تاریخ البحریه الاسلامیه فی مصر و

الشام، ۱۳۸-۱۳۴.

۵. ابن اثیر، ۳۲۸/۶-۳۲۷.

افریقیه این توانایی را داشت که در پاسخ به حمله کشتی عبدالرحمن اموی به یک کشتی فاطمی و غارت آن، حسن بن علی کلبی را با ناوگانی به سواحل المریه بفرستد و کشتی‌های امویان را آتش زند و با غنایم بسیاری بدون هیچ تلفات و خسارتی به افریقیه بازگردد.<sup>۱</sup> نیز عبیداله المهدی، پسرش ابوالقاسم را در سال ۳۳۴ ق، برای کمک به مردم سوسه که در محاصره ابویزید مخلد بن کیداد بودند، فرستاد.<sup>۲</sup>

فاطمیان با اتکا به نیروی دریایی قدرتمند خود، در سال‌های ۳۰۱ و ۳۰۲ و ۳۰۷ ق به مصر حمله کردند و موفقیت‌هایی نیز کسب نمودند، اما دوبار اول با مقاومت مونس خادم، فرمانده المقتر عباسی، بیرون رانده شدند و بار سوم نیروی دریایی فاطمی از نیروی دریایی شهر طرسوس شکست خورد و فرماندهان ناوگان به اسارت درآمدند.<sup>۳</sup> مقریزی شمار کشتی‌های اعزامی به مصر را در سال ۳۰۲ ق به فرماندهی حباسه بن یوسف کتامی ۲۰۰ کشتی ذکر کرده است.<sup>۴</sup> در جریان نبرد فاطمیان با قرمطیان در سال ۳۶۱ ق نیز نیروی دریایی عامل مهم در شکست نیروی دریایی قرمطیان بود.<sup>۵</sup> نیروی دریایی فاطمی در سرکوب شورش علاقه در شهر صور نیز موفق بود.<sup>۶</sup>

در سال ۳۶۱ ق عبدالعزیز بن ابراهیم کلابی در صعید علیه فاطمیان شورید و دعوت به عباسیان کرد. جوهر صقلی برای فرونشاندن این شورش از نیروی دریایی بهره گرفت و بشاره النوبی را با ۲۰ کشتی به صعید فرستاد و عبدالعزیز را شکست داد و اسیر کرد.<sup>۷</sup>

نقش نیروی دریایی فاطمی در کمک‌رسانی به شهرهای ساحلی شام در مقابل حملات صلیبی به وضوح در منابع منعکس شده است، اما عاملی که سبب کم اثر شدن این حضور می‌شد، ناهماهنگی نیروی زمینی با ناوگان فاطمی بود که به نمونه‌هایی از این ناهماهنگی‌ها اشاره می‌کنیم. حضور ناوگان فاطمی در صور و صیدا مانع از دست‌یازی صلیبیان به دیگر شهرهای صلیبی از جمله شهر عکا می‌شد.<sup>۸</sup> در تابستان سال ۴۹۳ ق/۱۱۰۲ م افضل، وزیر

۱. قاضی نعمان، ۱۶۴-۱۶۵؛ ابن اثیر، ۳۴۹/۶ ذیل حوادث سال ۳۴۴ ق.

۲. سالم و عبادی، همان، ۶۵.

۳. ابن اثیر، ۱۴۷/۶-۱۴۹-۱۶۱.

۴. مقریزی، *المقفی الکبیر*، ۱۵۱/۳.

۵. همو، *اتعاظ الحنفاء*، ۲۳۰/۱؛ سالم و عبادی، همان، ۹۶.

۶. ابن قلانسی، ۵۰.

۷. مقریزی، همان، ۱۳۱/۱.

۸. عاشور، ۱۶۹.

فاطمیان از طریق دریا و خشکی لشکر به سوی شام فرستاد. قاضی ابن قادوس فرمانده نیروی دریایی از تاج العجم، فرمانده نیروهای زمینی کمک خواست، ولی وی به علت رقابتی که با ابن قادوس داشت از اعزام نیروهای کمکی خودداری کرد.<sup>۱</sup>

در سال ۴۹۴ق/۱۱۰۳م، بالدوین با چند فرزند کشتی انگلیسی شهر عکا را محاصره کرد. شهر در آستانه تسلیم بود که ناوگان مصری با ۱۲ کشتی جنگی و چند کشتی باری مملو از مردان جنگی و آلات پرتاب آتش یونانی از بنادر صیدا و صور رسیدند و در پی آن، بالدوین دست از محاصره شهر برداشت.<sup>۲</sup> در محاصره شهر طرابلس توسط صلیبیان نیز تنها امید مردم شهر به ناوگان مصر بود که آنها هم دیر رسیدند و شهر در سال ۵۰۲ ق به دست صلیبی‌ها سقوط کرد.<sup>۳</sup> در نبرد یافا که در سال ۴۹۹ ق در میان شهرهای عسقلان و یافا حادث شد، ناوگان فاطمی هیچ نقشی نتوانست ایفا کند و در بازگشت نیز دچار طوفان شد و ۲۰ کشتی آن از دست رفت.<sup>۴</sup>

در سال ۵۰۳ ق در حالی که دیوار شهر بیروت فرو ریخته بود و چیزی به سقوط شهر نمانده بود ناوگان فاطمی، با ۹۰ کشتی به کمک شهر آمد و جنگ سختی میان ناوگان فاطمی و ناوگان صلیبی که کشتی‌های جنوایی را در اختیار داشتند در گرفت و با کشته شدن مقدم ناوگان فاطمی شهر نیز به دست صلیبیان افتاد.<sup>۵</sup> در سال ۵۰۴ ق نیز شهر صیدا پس از ۴۷ روز مقاومت در برابر زائران مسیحی بیت المقدس و نیروهای بالدوین، بدون اینکه کاری از دست ناوگان فاطمی حاضر در صور برآید، سقوط کرد.<sup>۶</sup>

ناوگان فاطمی برای نجات شهرهای محاصره شده شام توسط صلیبیان اقدام به حمل غلات و مواد غذایی به این شهرها می‌نمود، به عنوان نمونه در سال ۵۰۷ ق با وصول ناوگان مصر به شهر صور، قیمت مواد غذایی در این شهر کاهش یافت.<sup>۷</sup> در سال ۵۴۸ ق نیز ناوگانی مرکب از ۷۰ کشتی مجهز و پر از مردان جنگجو برای کمک به عسقلان آمد، زیرا کمک از راه خشکی مقدور نبود، اما این کمک نیز منجر به ترک محاصره صلیبیان نشد و نهایتاً این شهر نیز که آخرین پایگاه فاطمیان در شام بود به تصرف صلیبیان در آمد.<sup>۸</sup>

۱. مقریزی، ۲۰۲/۳؛ عاشور، همانجا؛ رانسیمان، ۹۱/۲.

۲. همو، ۱۰۰/۲.

۳. مقریزی، همان، ۶۳/۳.

۴. عاشور، ۱۷۲.

۵. ابن قلائسی، ۱۶۸.

۶. همو، ۱۷۱.

۷. مقریزی، همان، ۵۳/۳.

۸. رانسیمان، ۳۹۴/۲.



پس از اینکه فاطمیان شهرهای ساحلی شام را یکی پس از دیگری از دست دادند نیروی دریایی شان به حملات و غنیمت گرفتن از ناوگان‌های صلیبی و زائران مسیحی بسنده می‌کرد.

### نتیجه

۱. اهتمام دولت فاطمیان به نیروی دریایی در عموم منابع و تحقیقاتی که به این دولت پرداخته‌اند، منعکس شده است. مجاورت دائمی دولت فاطمی با دریای مدیترانه در طول دوران حکمرانی بر آفریقایه، مغرب، مصر و شام وجوب این توجه را در جهت حفظ و تداوم قدرت و سلطه بر این پهنه دریایی تقویت می‌کرد.
۲. مواد ضروری ساخت کشتی، ابزار و آلات بنادر و کشتی‌ها و سلاح نیروی دریایی در سرزمین‌های تحت سیطره فاطمیان بوفور یافت می‌شد و این امر موجب شکوفایی صنعت کشتی‌سازی در زمان سیطره این دولت در مصر گردید و انواع و اقسام کشتی‌های جنگی، باری و تفریحی در مراکز کشتی‌سازی فاطمی ساخته می‌شد.
۳. نیروی دریایی فاطمی نقش تعیین کننده‌ای در محافظت از شهرهای ساحلی داشت و یکی از دلایل سقوط شهرهای ساحلی شام به دست صلیبیان را می‌توان ناتوانی نیروی دریایی فاطمی در سال‌های پایانی حکمرانی این دولت دانست.

### کتابشناسی

- ابن اثیر، ابوالحسن علی ابن ابوالکرم، *الکامل فی التاریخ*، بیروت، دارالکتاب العربی، ۱۴۰۰ ق.  
ابن خلدون، مقدمه، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۷۹ ش.
- ابن طویر، ابومحمد عبدالسلام بن حسن قیسرانی، *نزهة المقلتین فی اخبار الدولتین*، بیروت، دارالنشر، ۱۴۱۲ ق.
- ابن عذاری مراکشی، *البیان المغرب فی اخبار المغرب*، بیروت، مطبعة صادر، ۱۹۵۰ م.
- ابن فلانسی، ابی یعلی حمزة، *ذیل تاریخ دمشق*، بیروت، مطبعة الالباء الیسوعیین، ۱۹۰۸ م.
- ابن مماتی، اسعد، *کتاب قوانین الدواوین*، تحقیق عزیز سوربال عطیة، قاهرة، مکتبة مدبولی، ۱۹۹۱ م.

- ابن منکلی، محمد، *الادلة الرسمية في التعابی الحربية*، بی جا، مطبعة المجمع العلمي العراقي، ۱۴۰۹ ق.
- ابوشامة، شهاب الدين عبدالرحمن بن اسماعيل، *الروضتين في اخبار الدولتين النورية و الصلاحية*، بيروت، مؤسسة الرسالة، ۱۴۱۸ ق.
- بکری، ابی عَیید، *المغرب في ذکر بلاد افريقية و المغرب*، تحقيق ديسلان، بغداد، مكتبة المثنى، بی تا.
- خربوطلی، علی حسنی، *الاسلام في حوض البحر المتوسط*، بيروت، دارالعلم للملایین، ۱۹۷۰ م.
- دشراوی، فرحات، *الخلافة الفاطمية بالمغرب*، ترجمه به عربی : حمادی الساحلی، بيروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۹۹۴ م.
- رانسیمان، استیون، *تاریخ جنگ های صلیبی*، ترجمه منوچهر کاشف، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۸۰ ش.
- سالم، عبدالعزيز، *تاریخ المغرب في العصر الاسلامی*، اسکندریة، مؤسسة شباب الجامعة، بی تا.
- همو و احمد مختار عبادی، *تاریخ البحرية الاسلامية في حوض البحر الابيض المتوسط (البحرية الاسلامية في المغرب و الاندلس)*، اسکندریة، مؤسسة شباب الجامعة، بی تا.
- همو و احمد مختار عبادی، *تاریخ البحرية الاسلامية في مصر و الشام*، اسکندریة، مؤسسة شباب الجامعة، ۱۹۹۳ م.
- صوری، ویلیام (ویلیام)، *الحروب الصليبية*، ترجمه به عربی: حسن حبشی، قاهرة، هیئة المصرية العامة للكتاب، ۱۹۹۲ م.
- طقوش، محمد سهیل، *دولت عباسیان*، ترجمه حجت الله جودکی، قم، پژوهشگاه حوزه و دانشگاه، ۱۳۸۵ ش.
- عاشور، فاید حماد محمد، *جهاد مسلمانان در جنگ های صلیبی*، ترجمه عباس عرب، تهران، دفتر نشر فرهنگ اسلامی، ۱۳۷۳ ش.
- عبدالرزاق احمد، احمد، *الحضارة الاسلامية في العصور الوسطی*، قاهرة، دارالفکر العربی، ۱۹۹۰ م.

- عبدالله سلیمان، سمیر، *الدواوین فی مصر خلال العصر الفاطمی*، قاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ۲۰۰۶ م.
- علی محمد عبدالله، صفی، *مُدُن مصر الصناعية فی العصر الاسلامی الی نهاية عصر الفاطمیین*، قاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ۲۰۰۰ م.
- فؤاد سید، ایمن، *الدولة الفاطمية فی مصر*، بی جا، الدار المصرية اللبنانية، بی تا.
- قاضی نعمان، ابوحنیفه محمد بن حیون، *کتاب المجالس و المسایرات*، تحقیق الحیب الفقی، ابراهیم شبوح و محمد الیلاوی، تونس، مطبعة الرسمية للجمهورية التونسية، ۱۹۷۸ م.
- قائدان، اصغر، *سازماندهی نظامی و سازمان رزم و تحولات آن در تاریخ اسلام (از آغاز تا پایان عصر عباسی)*، تهران مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه امام حسین (ع)، ۱۳۸۲ ش.
- قلقشندی، ابوالعباس احمد بن علی، *صبح الاعشى فی صناعة الانشاء*، قاهرة، مؤسسة المصرية العامة، بی تا.
- گروسه، رنه، *تاریخ جنگ های صلیبی*، ترجمه ولی الله شادان، تهران، انتشارات فرزاد، ۱۳۷۷ ش.
- ماجد، عبدالمنعم، *نظم الفاطمیین و رسومهم فی مصر*، قاهرة، مكتبة الانجلو مصریة، ۱۹۸۵ م.
- محمدحسن، زکی، *گنجینه های فاطمیان*، ترجمه ندا گلجانی مقدم، تهران، انتشارات دانشگاه الزهرا، ۱۳۸۲ ش.
- مقریزی، تقی الدین احمد بن علی، *انعاظ الحنفاء باخبار الائمة الفاطمیین الخلفاء*، تحقیق جمال الدین شیال، قاهرة، مطابع اهرام التجارية، ۱۴۱۶ ق.
- همو، *المقفی الكبير*، تحقیق محمد الیلاوی، بیروت، دارالغرب الاسلامی، ۱۴۱۱ ق.
- همو، *المواعظ و الاعتبار فی ذکر خطط و الاثار*، تحقیق ایمن فؤاد سید، لندن، مؤسسه فرقان للتراث الاسلامی، ۲۰۰۲ م.
- ناصر خسرو، *سفرنامه*، به کوشش نادر وزین پور، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۸۲ ش.
- ناصری طاهری، عبدالله، *مقدمه ای بر تاریخ مغرب اسلامی*، قم، پژوهشگاه حوزه و دانشگاه، ۱۳۸۵ ش.
- هینس، والتر، *اوزان و مقیاسها در اسلام*، ترجمه غلامرضا وهرام، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۶۸ ش.

یاقوت حموی، شهاب الدین ابو عبدالله، معجم البلدان، بیروت، دار صادر، ۲۰۰۷ م.  
یوسف حسن، احمد و دانالد- ر هیل، تاریخ مصور تکنولوژی اسلامی، ترجمه ناصر موفقیان،  
تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۷۵ ش.

Basset,r,"Kutama",*EF*<sup>2</sup>, ,Leiden ,Brill,V/540.

Duri,a,a,"Diwan",*EF*<sup>2</sup>, ,Leiden ,Brill,II/327-331.

Archive of SID