

دریانوردی مسلمانان در سده‌های نخستین اسلامی^{۱، ۲}

حسین قرچانلو

دانشگاه تهران

Gharchanloo@ut.ac.ir

چکیده

دریانوردی و کشتیرانی قرن‌ها مورد توجه مسلمانان بود. ایشان برای پرداختن به دریانوردی اهداف و انگیزه‌های خاصی داشتند و این اهداف و انگیزه‌ها را باید عوامل اصلی رونق کشتیرانی در تمدن اسلامی در شمار آورد. دریانوردی با اهداف نظامی، به منظور تصرف سرزمینهای مختلف و الحاق آنها به قلمرو حکومت اسلامی از اولین دهه‌های ظهور اسلام آغاز شد و قرن‌ها به صورت جدی ادامه یافت. دریانوردی تجاری نیز به منظور حمل و نقل کالاهای مختلف در جریان دو سویه بین سرزمینهای مختلف و سرزمینهای اسلامی مورد توجه خاص مسلمانان بود و اهمیت بسیاری در پیشرفت کشتیرانی ایشان داشت، خاصه که شامل دامنه فعالیت بسیار وسیعی از لحاظ جغرافیایی بود و مسلمانان طی آن توانستند با اقوام و سرزمینهای مختلفی در پهنه اقیانوس هند از سواحل شرقی آفریقا تا سواحل چین ارتباط برقرار کنند و اکتشافات جغرافیایی مهمی انجام دهند. مجموع این فعالیتها باعث گسترش درک جغرافیایی مسلمانان و آگاهی ایشان از اقوام و سرزمینهای دیگر شد و علاوه بر آن به رونق جغرافیانگاری مسلمانان افزود و آثار ادبی، داستانی و فنی در زمینه دریا و دریانوردی به وجود آورد.

کلیدواژه‌ها: دریانوردی تجاری، دریانوردی نظامی، چین، شرق آفریقا، پارسیان، اعراب،

۱. این مقاله را آقای علیرضا اشتری، دانشجوی دکتری تاریخ اسلام دانشگاه تربیت مدرس ویرایش فنی و ادبی کرده‌اند.

۲. تاریخ وصول: ۱۳۸۴/۱۱/۱۸، تاریخ تصویب نهایی: ۱۳۸۵/۳/۲۵.

اقیانوس هند، خلیج فارس.

مقدمه

دریانوردی و کشتیرانی از دستاوردهای ارزشمند و مهم بشر بوده و بخشی از شکوفایی تمدن بشری مدیون آن است. در جهان باستان، مدیترانه، دریای سرخ، خلیج فارس، و اقیانوس هند پررفت و آمدترین راه‌های تجاری و نظامی را به خود اختصاص داده بودند. در تمدن اسلامی دریانوردی رونقی فراوان یافت و در پی آن مسلمانان با اقوام و ملل مختلف و سرزمینهای دوردست در مناطق مختلف دنیای آن روز ارتباط برقرار کردند و آشنا شدند و علاوه بر آن توانستند به کمک دریانوردی پررونق خویش دامنه حضور اسلام را از راه‌های نظامی و غیرنظامی در جهان گسترش دهند. این امر همچنین باعث شد تا ذهنیت و درک جغرافیایی مسلمانان گسترش یابد و آگاهی ایشان نسبت به اقوام و ملل دیگر و سرزمینهای مختلف و گستردگی اقلیم و دریاها افزون‌تر و کامل‌تر شود و جغرافیانگاری اسلامی رونق پیدا کند و در کنار آن تولیدات و آثار مختلف ادبی، داستانی و گزارشهای مختلف از سفرهای دریایی به همراه شماری از آثار مربوط به فنون و علوم دریانوردی و کشتیرانی بدست مسلمانان بوجود آید. بررسی روند دریانوردی مسلمانان و رونق و شکوفایی آن نیازمند بررسی زمینه‌های این شکوفایی و عوامل آن و اهداف و انگیزه‌های مسلمانان در توجه به دریانوردی و راههای گسترش و شکوفایی آن در تمدن اسلامی است. این مقاله در ادامه به این مسائل می‌پردازد و ضمن اشاره به زمینه‌های آشنایی اعراب و مسلمانان با دریانوردی، دو روند اصلی دریانوردی اسلامی یعنی دریانوردی نظامی و دریانوردی تجاری مسلمانان را مورد بررسی قرار می‌دهد.

آشنایی اعراب با دریا و دریانوردی در عصر جاهلی

به رغم آنکه اعراب جزیره‌العرب پیش از ظهور اسلام به دریانوردی نمی‌پرداختند، اما به برکت بعضی راههای بازرگانی دنیای باستان که از جزیره‌العرب می‌گذشت، با کشتی و کشتیرانی آشنایی داشتند و از دیرباز کشتیهای ملل دیگر چون ایرانیان و یونانیان در

آبهایی که جزیره‌العرب را محصور کرده بود، در رفت‌وآمد بودند.^۱ ادویه که از کالاهای مورد توجه امپراتوری روم بود به وسیله کشتی و به دست بازرگانان غیرعرب تا سواحل خلیج فارس و عمان حمل می‌شد و از آنجا از طریق یک راه زمینی که معمولاً در نزد پژوهشگران معاصر با نام راه بازرگانی شمال جزیره‌العرب شناخته می‌شود، با گذر از شهرهای بین‌النهرین و سپس بادیة‌الشام همچون حیره، انبار و دومة‌الجندل به مرزهای امپراتوری روم و یا مصر برده می‌شد.^۲ اهمیت منطقه‌ای جزیره‌العرب خاصه برای حمل و نقل ادویه و نیز تولیدات منطقه جنوبی آن یعنی یمن که در تولید چرم و انواع عطریات شهرت داشت^۳، گاه رومیان را بر آن می‌داشت که مستقیماً در جزیره‌العرب و خاصه جنوب آن به کثرت نظامی بپردازند و یا حبشیان را به حملات نظامی در این مناطق وادارند و آن بخشی از این فعالیت‌های نظامی که با کشتی از طریق دریای سرخ انجام می‌شد^۴، عامل دیگری در آشنایی مردم عرب با کشتی و کشتی‌رانی بود. به واسطه همین عوامل بود که مردم عرب در عصر جاهلی با دریا و دریانوردی آشنایی پیدا کردند و در میراث ادبی و اشعار ایشان اصطلاحات مربوط به کشتی و کشتیرانی و دریانوردی راه یافت^۵ و هنگام ظهور اسلام در قرآن نیز در کنار سفرهای زمینی به سفرهای دریایی و کشتی‌اشاراتی شد.

دریانوردی نظامی

آشنایی اندک اعراب با کشتیرانی باعث شد هنگام گسترش فتوحات اسلامی در سده هفتم میلادی، یعنی زمانی که فرماندهان نظامی عرب برای گسترش حملات خود و حفظ مناطق تازه تصرف شده به دریانوردی نظامی نیاز پیدا کردند، در مدینه و در مرکز

۱. نک: حورانی، ۵.

۲. نک: فیاض، ۱۱-۱۲؛ زریاب، ۳۳؛ ضیف، ۸۶.

۳. زریاب، همانجا.

۴. ابن کثیر، ۱۶۹/۲؛ یعقوبی، ۱۹۹/۱-۲۰۰؛ فیاض، ۲۳.

۵. برای نمونه نک: حورانی، ۱.

حکومت اسلامی مخالفت شدیدی با دریانوردی و گسترش دامنه فتوحات به مناطق دریایی از سوی عده‌ای و خاصه طبقه حاکم دیده شود و ظاهراً این امر نشاندهنده بیم بخشی از جامعه آن روز عرب از دریا و هر نوع ارتباط با آن بود. اوج این مخالفتها از سوی عمر بن خطاب، خلیفه دوم صورت گرفت و او با حملات دریایی که بدون اجازه‌اش صورت گرفته بود، به تندی برخورد کرد و بارها با درخواست معاویه برای حمله دریایی به قبرس مخالفت ورزید^۱؛ اما به رغم همه این سرسختیها علیه دریانوردی، از آنجا که حکومت اسلامی بر قلمرو حکومت‌های ایران و روم دست یافته بود و به حفظ و گسترش خود می‌اندیشید، عملاً ناچار بود تا راهکارهای نظامی همان دولت‌ها را پی گیرد و از میراث دریانوردی رومیان، قبطیان و به ویژه ایرانیانی که تجربه ارزشمندی در دریانوردی داشتند و قرن‌ها در دریا‌های مختلف همچون دریای پارس و اقیانوس هند به کشتیرانی پرداخته بودند و در سواحل خلیج فارس مراکز مهم تولید کشتی داشتند، استفاده کند.

اولین فعالیتهای دریایی مسلمانان جزئی از حملات نظامی گسترده ایشان بود که به فتوحات اسلامی شهرت دارد. نخستین تحرکات دریایی در تمدن اسلامی، که به وسیله اعراب و به شکلی پراکنده از خلیج فارس و اقیانوس هند آغاز شد، کاملاً نظامی بود و بدین ترتیب انگیزه‌های نظامی را باید اولین انگیزه مسلمانان در دریانوردی و از مهمترین انگیزه‌های ایشان دانست. در سال ۱۵ ق/ ۶۳۶ م، عثمان بن ابی‌العاص ثقفی، والی بحرین، از منطقه عمان به کرانه‌های هند و محلی به نام تانه در نزدیکی بمبئی حمله کرد و برادر خود حکم بن ابی‌العاص را به خلیج دیبل در دهانه رود سند فرستاد^۲. در حوالی سال ۱۷ ق، علاء بن حضرمی، والی بعدی بحرین، با کشتی نیروهای خود را از خلیج فارس عبور داد و در خشکی ساحل فارس پیاده شد و به استخر حمله کرد اما نیروهای محلی ساسانیان مانع دستیابی مجدد وی به کشتیهایش در ساحل شدند و ایشان در محاصره قرار گرفتند و مجبور شدند از راه خشکی و با گذشتن از خاک دشمن

۱. نک: ادامه مقاله.

۲. بلاذری، ۴۳۱-۴۳۲.

خود را به بصره برسانند^۱ بر اساس گزارش طبری^۲، خبر این عملیات که سپاه عرب را در معرض خطر نابودی قرار داده بود، عمر بن خطاب را چنان برآشفته که علاء را از ولایت بحرین خلع کرد. همین گزارش تصریح می‌کند که عمر، به پیروی از سنت پیامبر و خلیفه پیشین یعنی ابوبکر، بر آن بود تا مسلمانان را از ورود به مناطق ناشناخته که احتمال نابودی سپاه در آنجا زیاد بود، مانع شود^۳. گزارش دیگری از طبری^۴ به روشنی نشان می‌دهد که ناشناخته بودن دریا بر عمر و اتخاذ سیاست محافظه‌کارانه از سوی وی یکی از دلایل مهم مخالفت با عملیات دریایی بوده است، چنانکه در پی اصرار معاویه بن ابی‌سفیان، والی شام، درباره آغاز عملیات دریایی، عمر از عمرو بن عاص درباره چستی دریا سؤال می‌کند و در پی پاسخ عمرو، خلیفه قاطعانه معاویه را از عملیات دریایی منع می‌کند و هشدار می‌دهد که در صورت سرپیچی، معاویه را نیز همچون علاء بن حضرمی خلع خواهد کرد. با وجود مخالفتها علیه تحرکات دریایی در خلیج فارس و مدیترانه، ظاهراً مخالفت کمتری با فعالیت دریایی در دریای سرخ وجود داشت و عمر بن خطاب خود یکبار در برابر تاخت و تازهای حبشیها علیه کرانه جزیره العرب، دستور به حمله بازدارنده دریایی داد و در پی آن در سال ۲۱ق/۶۴۱م اعراب ادولیس را در حبشه تاراج کردند.^۵ شاید بتوان این نگرش مثبت به فعالیت دریایی در دریای سرخ را از جهت آشنایی بیشتر اعراب با این دریا دانست چنانکه در عهد بعثت هم مسلمانان از طریق این دریا به حبشه رفت‌وآمد داشتند.

از عهد خلیفه سوم، مخالفت مدینه در برابر دست زدن به حملات دریایی کمتر شد. معاویه، برای حفظ برتری نظامی در مدیترانه و دفاع در برابر حملات احتمالی رومیان و نیز گسترش دامنه فتوحات اسلامی، همچنان به آغاز تحرکات دریایی اصرار داشت. از

۱. طبری، ۲۵۴۶/۵-۲۵۴۸.

۲. همانجا.

۳. نیزنک: ابن کثیر، ۸۴/۷.

۴. طبری، ۲۸۱۹/۵-۲۸۲۲.

۵. نک: حورانی، ۷۱-۷۲.

مهمترین حملات دریایی وی که از اولین نمونه‌های منظم حملات دریایی مسلمانان نیز محسوب می‌شود، حمله موفقیت‌آمیز در سال ۲۸ق به قبرس بود که با موفقیت عثمان بن عفان انجام شد.^۱ حملات دریایی اعراب از آن پس به شکلی منظم و جدی به ویژه در مدیترانه پیگیری شد و عامل مهمی در حفظ قدرت برای ایشان بود. در سال ۳۱ق، ناوگان اعراب در نبرد موسوم به ذات‌الصواری (نبرد دکله‌ها) در نزدیکی فونیکس و بر کرانه لیکیه پیروزی مهمی به دست آورد. ناوگان ایشان همچنین به سیسیل (صقلیه) حمله کرد و قسطنطنیه را نیز مورد تهدید قرار داد.^۲ در مدیترانه شرقی ناوگان بیزانس در مقابل حملات پی‌درپی اعراب ایستادگی می‌کرد و حتی توانست با حملات خود در کرانه‌های شام، فلسطین و مصر موجبات نگرانی اعراب را فراهم کند،^۳ اما در مدیترانه غربی قدرت به طور کامل در دست اعراب بود. اعراب برای رفع نیاز خود به کشتیهای جنگی، چند مرکز تولید کشتی جنگی یا دارالصناعه در شمال آفریقا برپا کردند و والیان در شمال آفریقا به دقت فعالیت‌های نظامی-دریایی را رهبری می‌کردند^۴ و بعدها حکومت‌های نیمه‌مستقل و مستقل مسلمان در شمال آفریقا (مانند فاطمیان) و اندلس برای حفظ قدرت در مقابل دولتهای مسیحی و دیگر رقبای مسلمان خود به عملیات دریایی و همچنین ساخت دارالصناعه‌ها توجه خاص داشتند.

هر چند در شرق نیز اعراب برای گسترش فتوحات خود گاه دست به حملات دریایی می‌زدند، چنانکه حجاج بن یوسف در نیمه دوم سده اول هجری فرمان حمله‌ای دریایی به دئیئل را صادر کرد^۵ و بعدها نیز در اواخر سده اول و نیمه اول سده دوم چندین عملیات نظامی-دریایی دیگر علیه دیبل، سند و قندهار از سوی مسلمانان صورت

۱. یعقوبی، ۱۶۶/۲.

۲. طبری، ۲۸۶۵/۵-۲۸۷۰؛ ابن کثیر، ۳۱۲/۷.

۳. حورانی، ۷۵.

۴. قرچانلو، ۱۰۳/۱.

۵. نک: صنهاجی، ۴۲؛ ابن اثیر، ۴۳۴/۵، ۲۲۲/۷؛ ابن بطوطه، ۸۳۲/۲؛ ابن خلدون، ۲۶۵/۳-۲۶۶.

۶. یعقوبی، ۲۷۷/۲.

گرفت^۱، اما این تحرکات در مقابل فعالیت‌های نظامی-دریایی اعراب در غرب کم‌اهمیت‌تر بود.

یک نکته قابل توجه در دریانوردی نظامی مسلمانان این است که می‌توان گفت انگیزه این نوع دریانوردی پیشتر از دیگر انگیزه‌های دریانوردی برای اعراب بوجود آمد و نیاز به حفظ قدرت نظامی و برتری در مقابل دشمنان پیوسته اهمیت این نوع دریانوردی نظامی در مقایسه با دریانوردی تجاری که ایرانیان در آن نقش اساسی و مهمی داشتند^۲، ماهیتی بیشتر عربی داشت (دست کم تا چند قرن ابتدایی ظهور اسلام) و با نظارت حاکمان عرب و حکومت اسلامی اداره می‌شد.

دریانوردی تجاری

یکی دیگر از انگیزه‌هایی که به رونق دریانوردی در تمدن اسلامی کمک کرد، تجارت و بازرگانی بود. پیش از این به یک راه تجاری دریایی جهان باستان که به حمل و نقل ادویه هند به خلیج فارس و جزیره‌العرب اختصاص داشت اشاره شد؛ اما منطقه خلیج فارس که در سده هفتم میلادی به قلمرو حکومت اسلامی الحاق شد، از دیرباز و خاصه در عهد ساسانی اهمیت خاصی در تجارت جهان آن روزگار داشت، چه که بخش بزرگی از حمل و نقل تجاری مستقیم بین ایران و شرق، خاصه چین را به خود اختصاص می‌داد و این تجارت دریایی در عهد ساسانی رونق تمام داشت^۳.

ظاهراً این راه تجاری تا هنگام تسلط اعراب بر قلمرو حکومت ساسانیان فعال بود؛ بر اساس گزارشی از طبری^۴، و در ایام خلافت عمر بن خطاب، هنگام تصرف بندر اَبَلَه در نزدیکی بصره به دست اعراب، کشتیهای چینی در آنجا پهلو گرفته بودند. پس از تسلط اعراب بر این منطقه ظاهراً علیه این روابط تجاری تهدیدی صورت نگرفت و این تجارت

۱. همو، ۲۸۸/۲، ۳۴۰، ۳۷۳.

۲. نک: ادامه مقاله.

۳. اقتداری، ۷۲-۷۷؛ طاهری، ۴۲۹.

۴. طبری، ۲۳۸۲/۵.

به حیات خود ادامه داد و همچنان ایرانیان نقش اصلی را در آن ایفا می‌کردند.^۱ در منابع چینی که همزمان با قرون اولیه اسلامی نگاشته شده‌اند، به کشتیهای ایرانی با عنوان پوسه اشاره شده است و از زرتشتیان پارسی گو و ایرانیانی که به عربی سخن می‌گفتند، با نام تاشیه سخن رفته است.^۲ گزارشهای مختلف دیگری نیز به حضور فعال کشتیهای ایرانی و ایرانیان در اقیانوس هند و سواحل چین اشاره دارد. بر اساس یکی از کهنترین این گزارشها، در سال ۵۱ق/۶۷۱م جهانگردی چینی به نام ای‌چینگ از بندر کانتون با یک کشتی پوسه که راهی بهوگه (پالم‌بانگ) در جنوب و حوالی سوماترا بود، سفر کرده است.^۳

مسلمانان با بنادر و مراکز تجاری مختلفی در شرق دور ارتباط داشتند و مهمترین آنها از نظر حجم بالای مبادلات تجاری با جهان اسلام بندر خانفو در چین بود.^۴ به رغم پاره‌ای اختلاف‌نظرها، خانفو را باید همان کانتون دانست.^۵ در خانفو شمار زیادی از بازرگانان مسلمان، مسیحی و یهودی سکونت می‌کردند و اکثریت با مسلمانان بود. اهمیت این بندر در تمدن اسلامی بیشتر از آن جهت است که منطقه‌ای مسلمان‌نشین در خارج از جهان اسلام بود. یک قاضی مسلمان که به وسیله حکومت چین انتخاب می‌شد، علاوه بر قضاوت، رهبری معنوی جامعه مسلمانان آنجا را بر عهده داشت و نمازهای جماعت را برگزار می‌کرد و حتی برای خلیفه بغداد خطبه می‌خواند.^۶ مسلمانان در آنجا مساجدی برای خود برپا کرده بودند. خانفو تا نیمه سده سوم هجری رونق داشت اما پس از شورش فردی به نام هوانگ‌چائو در حدود سال ۲۶۵ق دهها هزار تن از بازرگانان خارجی که اکثر آنها مسلمان بودند در این شهر قتل‌عام شدند و پس از این حادثه مسلمانان بندر کله یا کالا را برای اقامت گزیدند که در میانه مسیر چین واقع بود

۱. معصومی، ۲۴؛ نک: "al-sin" EI².

۲. قرچانلو، ۱۰۳/۱.

۳. حورانی، ۸۳.

۴. EI², "Klanfu", "Bahr al- Hind".

۵. Ibid.

۶. نک: سیرافی، ۵۶.

و این منطقه جای خانفو را در تجارت با چین گرفت.^۱

علاوه بر تجارت گسترده با شرق و چین، در غرب اقیانوس هند و سواحل شرقی آفریقا مانند سفاله نیز دریانوردی تجاری مسلمانان پررونق بود.^۲ از آفریقا کالاهای مختلفی به خلیج فارس که خاصه در عهد عباسی بخاطر فعالیت پارسیان و بازرگانان ایرانی و وجود شهرهای مهمی چون بصره و بندر سیراف که در آن زمان به یکی از اصلی‌ترین مراکز تجاری جهان اسلام تبدیل شده بود،^۳ حمل می‌شد. به رغم آگاهی از وجود ارتباط منظم دریایی-تجاری بین خلیج فارس و آفریقای شرقی، مسیرهای دریایی که کشتیهای مسلمانان تا آفریقا طی می‌کردند به درستی مشخص نیست. شاید بتوان گفت که این کشتیها از راه رأس فرتک به شکل میانبر به دماغه گوردافوئی می‌رفتند اما ظاهراً مسیر معمول‌تر ایشان کرانه نوردی تا عدن و شاخ آفریقا بوده است چه که بدین ترتیب از دریا و خطر دزدان دریایی درامان بودند.^۴

برده، عاج، عنبر و بعضی انواع پوست از عمده‌ترین کالاهایی بود که مسلمانان برای تهیه آنها راهی مقاصد تجاری خاص خود در آفریقا می‌شدند. ایشان حتی تا مناطق دوردستی در شرق آفریقا چون سفاله در موزامبیک، بندر قُنبلو یا قُنبله در ماداگاسکار و سرزمین واقواق پیش می‌رفتند.^۵

فعالیت دریایی-تجاری مسلمانان در درون سرزمینهای اسلامی و بین شهرها و ولایات مختلف اسلامی نیز چشمگیر و پررونق بود. یکی از مراکز مهم تجاری در داخل سرزمینهای اسلامی شهر جده بر ساحل دریای سرخ بود که نه تنها با سرزمینهای خارجی جهان اسلام مثل هند و چین در ارتباط تجاری بود بلکه میان بعضی مناطق و سرزمینهای اسلامی نیز ارتباط برقرار می‌کرد و از این حیث اهمیت فراوانی داشت. به

۱. توکلی، ۳۶؛ حسن، ۳۵، "Khanfu"، ۱. EI².

۲. معصومی، ۲۴، ۲۶-۲۷.

۳. نک: سمسار، ۲۱۰-۲۱۸؛ معصومی، ۲۴-۲۵.

۴. حورانی، ۱۵۹.

۵. همو، ۱۰۹-۱۱۰؛ معصومی، ۲۷؛ نیز نک: سیرافی، ۱۳۷.

گزارش ابن خردادبه^۱، یکی از راه‌های تجاری مدیترانه باگذر از فرما (واقع در سواحل مصر)، باریکه سوئز، قلمز و جار به جده می‌رسیده و از آنجا با هند و چین ارتباط برقرار می‌ساخت.

در ابتدای سده چهارم کشتی‌های سیرافی ارتباط منظم تجاری با جده و دریای سرخ داشته‌اند و با وجود مشکلاتی که رشته‌های صخره‌ای دریای سرخ برای آنان ایجاد می‌کرد، کالاهای خود را تا بخشی از مسیر خود حمل می‌کردند و سپس از کشتی‌های دیگری استفاده می‌نمودند^۲. آنچه دربارهٔ بازرگانی جده قابل ملاحظه است، حضور فعال پارسیان و تاجران سیرافی در بندر جده است، چنانکه می‌توان گفت اساس بازرگانی این شهر در دست ایشان بوده است^۳ و در گزارشی از سلیمان تاجر^۴ نیز به ارتباط منظم کشتی‌های سیرافی با دریای سرخ اشاره شده است.

بازتاب دریانوردی مسلمانان در تولیدات علمی و ادبی ایشان - آنچه‌آن که سخن رفت، مسلمانان به دریانوردی توجه خاصی داشتند و دریانوردی در تمدن اسلامی رونق فراوان یافت. این رونق از لحاظ نظامی و اقتصادی دستاوردهای عینی فراوانی در آن دوران به همراه داشت اما در کنار آن اطلاعات گسترده‌ای در پی آشنایی و ارتباط مستقیم با مناطق مختلف جهان آنروز بدست آمد که ضمن گسترش ذهنیت مسلمانان نسبت به جهان و موقعیت جغرافیایی مناطق آن، در کتب جغرافیایی و بعضی کتب تاریخی راه یافت؛ چنانکه مسعودی مورخ نامدار سده چهارم با اتکاء به سفرهای شخصی خود، اطلاعات جغرافیایی مهمی در مورد شرق و حتی غرب اقیانوس هند بدست می‌دهد و یا مطهر بن طاهر مقدسی در کتاب *البدء و التاریخ* اطلاعاتی از این دست دارد چنانکه به جزیره (واق واق) و درخت شگفت آور آن که میوه‌ای به شکل سر آدمی داشته

۱. ابن خردادبه، ۱۲۸-۱۲۹.

۲. سیرافی، ۱۳۷-۱۳۸.

۳. حورانی، ۱۰۸-۱۰۹؛ نیز نک: مقدسی، ابوعبدالله، ۲۶/۱، ۱۱۴-۱۱۵.

۴. سیرافی، ۱۳۷.

است، اشاره می‌کند.^۱

دیگر دستاورد ناشی از رونق دریانوردی در تمدن اسلامی توجه مسلمانان به فنون دریانوردی برای تسلط بهتر بر دریا بود که خودبه‌خود بعضی تولیدات علمی و فنی ایشان را به همراه داشت. از بارزترین نمونه‌های تولیدات ایشان *فوائد فی اصول علم البحر والقواعد* اثر ابن‌ماجد بود که در ۸۹۵ق/۹۰-۱۴۸۹م تألیف شد.^۲ این کتاب را شاید بتوان خلاصه و زبده دانش شناخته شده نظری و عملی در کشتی‌رانی آن زمان دانست؛ این کتاب درباره ریشه افسانه‌ای کشتی‌رانی، حرکات قمری، سوزن مغناطیسی، راههای دریایی اقیانوس هند و عرض جغرافیایی تعدادی از بنادر اقیانوس هند و دریای چین بحث می‌کند و ضمن آن به وصف ساحل غربی هند، جزیره بزرگ قمر یا ماداگاسکار، سوماترا، جاوه، الغور یا فرمز، بحرین، سوکوترا، سیلان، زنگبار، و موسم بارندگی می‌پردازد و در پایان به تفصیل از لنگرگاهها، نقاط کم‌عمق اقیانوس و سواحل و صخره‌های دریای سرخ سخن می‌گوید.^۳ تقریباً همزمان با ابن‌ماجد، دیگر دریانورد مسلمانان یعنی سلیمان بن احمد بن سلیمان مَهْری دست به تألیف پنج رساله درباره قوانین دریانوردی زد که مهمترین آنها *العمدة المهریة فی ضبط العلوم البحریة* است. سلیمان مَهْری فصولی از این اثر خود را به نجوم دریایی، راههای آبی دریای عرب، نواحی ساحلی افریقای شرقی، خلیج‌بنگال و مالایا، سواحل هند و چین و راههای آبی اقیانوس هند اختصاص داده است.^۴

سفرهای دریایی در ادبیات نیز بخوبی بازتاب یافت و خاصه طی سده‌های سوم و چهارم داستانهای مربوط به این سفرها به صورت مجموعه‌های منظمی تدوین شد و یکی از بهترین نمونه‌های آن داستانهای سندباد است که شهرتی جهانی یافت. داستانهای سندباد پیش از آنکه در مجموعه هزارویک شب وارد شود، وجود مستقل

۱. مقدسی، مطهرین طاهر، ۹۴/۴.

۲. احمد، ۱۲۲.

۳. همو، ۱۲۲-۱۲۳؛ کراچکوفسکی، ۴۵۰.

۴. همو، ۴۵۳-۴۵۴.

داشت و شاید بتوان آنها را دارای اصلی تاریخی دانست که در سیراف، بصره و بغداد و تقریباً در اواخر سدهٔ دوم اتفاق افتاده است.^۱

عجایب‌الهند نوشتهٔ بزرگ‌بن شهریار، ناخدای رامهرمزی نیز مجموعه‌ای دیگر در این زمینه است. گویا نویسندهٔ کتاب سالهای زیادی به دریانوردی در اقیانوس هند پرداخته است. این کتاب داستانهای آموزنده و شگفت‌انگیزی دربارهٔ دریانوردی و دریانوردان دارد و بستر حوادث آن جزایر شرقی و دیگر قسمت‌های اقیانوس هند است. هر چند بیشتر مطالب کتاب را افسانه‌ها تشکیل داده‌اند، اما به توجه به علائم جغرافیایی موجود در آن، می‌توان گفت که داستانهایش اصلی تاریخی داشته است.^۲ کتاب *اخبارالصین و الهند* که با عنوان *سلسله‌التواریخ* هم شناخته می‌شود، اثر دیگری از این دست بشمار می‌رود. این کتاب در اصل گزارش‌های سفرهایی دریایی است که توسط سلیمان تاجر، تاجری از اهالی سیراف نقل شده و بدست ابوزید حسن سیرافی در سدهٔ چهارم هجری گردآوری شده است. گزارش‌های این کتاب در مقایسه با آثاری که نام برده شد، واقع‌گرایانه است و می‌توان آنرا یک نمونه سفرنامهٔ دریایی در شمار آورد.^۳ *اخبارالصین و الهند* بعدها اهمیت خاصی یافت و به نمونه و الگویی برای جغرافیدانان و دریانوردان تبدیل شد و اثر آنرا در سلسلهٔ آثار دریایی و دریانوردی می‌توان دنبال کرد.

۱. همو، ۱۱۵-۱۱۶.

۲. نک: بزرگ‌بن شهریار، *عجایب‌الهند*.

۳. نک: سیرافی، ابوزید، *سلسله‌التواریخ* یا *اخبارالصین و الهند*.

کتابشناسی

- علاوه بر قرآن کریم،
ابن اثیر، *الکامل فی التاریخ*، به کوشش عبدالله قاضی، بیروت، دارالکتب العلمیه،
۱۴۱۵ق/۱۹۹۵م.
- ابن بطوطه، *رحله*، به کوشش علی المنتصر الکتانی، بیروت، مؤسسه الرساله، ۱۴۰۵ق.
ابن خردادبه، *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین قرچانلو، تهران، نشر نو، ۱۳۷۰ش.
ابن خلدون، *العبر*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی،
۱۳۶۳ش.
- ابن کثیر، *البدایه و النهایه*، بیروت، مکتبه المعارف، بی تا.
احمد، نفیس، *خدمات مسلمانان به جغرافیا*، ترجمه حسن لاهوتی، مشهد، آستان قدس
رضوی، ۱۳۶۷ش.
- بزرگ بن شهریار رامهرمزی، *عجائب الهند*، به کوشش محمد حبشی، ابوظبی، ۲۰۰۰م.
بلاذری، *فتوح البلدان*، به کوشش دخویه، لیدن، ۱۸۶۶ (۱۴۱۲/۱۹۹۲).
- توکلی، محمد کاظم، *مسلمانان موروثی: تاریخ اجتماعی مسلمانان جنوب فلیپین*، تهران: امیر
کبیر، ۱۳۶۱ش.
- حورانی، جرج، *دریانوردی عرب در دریای هند*، ترجمه محمد مقدم، تهران: کتابخانه ابن
سینا، ۱۳۳۸ش.
- زریاب، عباس؛ *سیره رسول الله*، تهران، ۱۳۷۶ش.
- سمسار، محمدحسن؛ *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران، ۱۳۵۷ش.
- سیرافی، ابوزید، *سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند*، ترجمه حسین قرچانلو، تهران،
۱۳۸۱ش.
- صنهاجی، محمد بن علی، *اخبار ملوک بنی عبید و سیرتهم*، چاپ التهامی نقره و عبدالحلیم
عويس، قاهره ۱۴۰۱م.
- ضیف، شوقی، *العصر الجاهلی*، ترجمه علیرضا ذکاوتی قراگزلو، تهران، ۱۳۶۴ش.
- طاهری، محمود، *سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند*، مشهد، ۱۳۷۸ش.
- طبری، تاریخ، به کوشش دخویه، لیدن ۱۸۷۹-۱۹۰۱، افسست تهران، کتابخانه اسدی (۱۹۶۴-
۱۹۶۵).

- فیاض، علی اکبر، *تاریخ اسلام*، تهران، ۱۳۸۱ ش.
- قرچانلو، حسین، *جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی*؛ تهران: سمت، ج ۱، ۱۳۸۰ ش.
- کراچکوفسکی، ایگناتی، *تاریخ نوشته‌های جغرافیایی در جهان اسلام*، ترجمه ابوالقاسم پاینده؛ تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۹ ش.
- مقدسی، ابوعبدالله محمد بن احمد، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*؛ ترجمه علینقی منزوی؛ تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۲ ش.
- مقدسی، مطهر بن طاهر، *البدء و التاریخ*، قاهره، مکتبه الثقافه الدنییه، [بی تا].
- معصومی، غلامرضا؛ *سیراف*، تهران، ۱۳۷۴ ش.
- یعقوبی، *تاریخ*، بیروت، دار صادر، بی تا.
- Encyclopedia of Islam*, New edition, "al-SIN", "BAHR al-HIND", "KHANFU"