جناب ثروت صولت

عثمانی ترکوں کا بحریہ

تاریخ اسلام میں عربوں کے بعد بحری قوت کو سب سے زیادہ ترقی عثمانی ترکوں نے دی۔ عثمانی مملکت کا آغاز شمال مغربی ترکی میں ایک ایسے علاقے سے ہوا جو چاروں طرف خشکی سے گھرا ہوا تھا اس لئے ابتدا میں بحری قوت کا سوال ہی پیدا نہیں ہوتا تھا۔ ہاں اس زمانے میں ان ترک ریاستوں کے پاس جو بحیرۂ ایجین اور بحیرۂ روم کے کنارے واقع تھیں چھوٹے چھوٹے بحری بیڑے موجود تھے۔ سلطان اورخان (۱۳۲۶ تا ۱۳۵۹ء) کے زمانے میں جب عثمانی مملکت کی حدود بحیرۂ مارمورا تک پہنچ گئیں تو پہلی مرتبہ عثمانیوں کو بحری بیڑے کی ضرورت محسوس ہوئی۔ چنانچہ ۱۳۵۷ء میں جب ترک درۂ دانیال کو پار کر کے پہلی مرتبہ یورپ میں داخل ہوتے تو انھوں نے ایک ساحلی ترک ریاست قرہ سی کے جہاز استعمال کیے۔ یہ ریاست چند سال پہلے عثمانیوں کے قبضے میں آچکی تھی۔

بایزید یلدرم (۱۳۸۹ تا ۱۴۰۲ء) کے زمانے میں آیدن، منتشے، اور صاروخان کی ساحلی ریاستیں عثمانی مملکت میں ضم کر لی گئیں اور ان کے بحری بیڑے عثمانی بیڑے میں شامل کر لیے گئے اور اس طرح پہلا عثمانی بحری بیڑا وجود میں آیا۔ اب عثمانی مملکت کی حدود بحیرۂ ایجین اور بحیرۂ روم تک پہنچ گئی تھیں اور عثمانیوں نے بحیرۂ ایجین میں پہلی مرتبہ گیلی پولی کو سنجق بے[1] کا درجہ دے کر اس کو عثمانی بحریہ کا مرکز قرار دیا گیا۔

عثمانیوں کی پہلی بحری جنگ ۲۹ مئی ۱۴۱۶ء میں وینس والوں سے ہوئی۔ یہ جنگ جزیرہ مرمرہ اور گیلی پولی کے درمیان ہوئی۔ اس جنگ میں عثمانیوں کو شکست ہوئی اور ان کا کپتان چالی بے شہید ہو گیا۔

---

[1] عثمانی سلطنت میں کسی خاص کام کے لئے جو علاقہ مخصوص کر دیا جاتا تھا اس کو سنجق بے کہا جاتا تھا۔ اس علاقہ کا حاکم بھی سنجق بے کہلاتا تھا۔

اور وینس کے بیڑے کے امیر البحر کی آنکھ زخمی ہوئی۔ اس جنگ کے بعد عثمانیوں کو بحری قوت کی ضرورت کا پہلی مرتبہ احساس ہوا لیکن بحریہ کو ترقی دینے کی باضابطہ کوشش محمد فاتح (۱۴۵۱ تا ۱۴۸۱ء) کے زمانے میں ہوئی۔

محمد فاتح عثمانی بحریہ کا حقیقی بانی ہے۔ اس کے زمانے میں عثمانی بحریہ بحیرۂ روم کی صف اول کی طاقت بن گیا اور اس نے بحیرۂ اسود، بحیرۂ ایجین اور بحیرۂ روم میں کئی اہم معرکے سر کیے۔ ۱۴۵۶ء میں محمد فاتح نے جو بیڑا جزائر ایجین کی تسخیر کے لئے گیلی پولی سے روانہ کیا تھا وہ ایک سو اسی جہازوں پر مشتمل تھا۔ اس بیڑے نے بحیرۂ ایجین کے کئی جزیروں پر قبضہ کر لیا جن میں جزائر امبروس، تھاسوس، ساموتھریس اور لیمونس قابل ذکر ہیں۔ ۱۴۶۲ میں لیسبوس کا جزیرہ بھی فتح کر لیا گیا۔ اس کے بعد وینس سے سخت بحری جنگوں کا آغاز ہوا جس کے دوران ۱۴۷۰ء میں جزیرۂ یوبیا (EUBOEA) بھی فتح کر لیا گیا جو وینس کا اہم اڈہ تھا۔ اس کے چند سال بعد بحیرۂ ایجین کے وہ جزیرے بھی فتح کر لیے گئے جو جزائر ایونین کہلاتے ہیں۔

۱۴۷۵ء میں عثمانی بیڑے نے جو ایک سو جہاز جہازوں پر مشتمل تھا، احمد گدک پاشا کی سرکردگی میں چالیس ہزار فوج بحیرۂ اسود کو پار کر کے جزیرہ نما کریمیا میں اتار دی جس نے نہ صرف کافہ کا مشہور شہر اور بحیرۂ اسود کے دوسرے بندرگاہ جو اہل جنیوا کے قبضے میں تھے، فتح کر لیے بلکہ کریمیا کی منگول مملکت کو باجگذار بنا لیا۔

۱۴۸۰ء میں محمد فاتح نے ایک سو ساٹھ جہازوں کی مدد سے جزیرۂ رہوڈس پر حملہ کیا۔ اگرچہ یہ حملہ ناکام رہا اور رہوڈس تسخیر نہ ہو سکا لیکن اسی سال احمد گدک پاشا نے البانیہ کی طرف سے بحیرۂ ایڈریاٹک پار کر کے اٹلی کی بندرگاہ اوٹرانٹو کی بندرگاہ فتح کر لی۔ اگر محمد فاتح کا اس موقع پر انتقال نہ ہو جاتا اور بایزید ثانی جو اس کا جانشین ہوا، احمد گدک کو واپس نہ بلا لیتا تو کوئی تعجب کی بات نہیں کہ اٹلی کا ایک بڑا حصہ ترکوں کے قبضہ میں آ چکا ہوتا۔

سلطان بایزید ثانی (۱۴۸۱ تا ۱۵۱۲ء) کے زمانہ میں عثمانی بیڑے کو مزید توسیع دی گئی اور اس زمانے میں ترکوں نے کئی اہم بحری معرکے سر کیے اور عثمانی بیڑے نے پہلی مرتبہ مغربی بحیرۂ روم میں داخل ہو کر اسپین کے ساحل پر حملے کیے۔ یہ حملے ۱۴۹۰ء میں غرناطہ کے آخری حکمران کی مدد کے لیے کیے

گئے تھے۔ بایزید ثانی کے زمانے میں امیر البحر کمال رئیس[۲] نے بڑا نام پیدا کیا۔ اسپین پر حملے اسی نے کیے تھے۔ پھر اس نے ۱۴۹۸ء میں مشرقی بحیرۂ روم میں کئی بحری مہموں میں حصہ لیا اور مسیحی حکومتوں کے کئی جہاز پکڑے۔ ۱۴۹۹ء میں جب وینس سے جنگ ہوئی تو عثمانی بیڑے کا امیر البحر کمال رئیس ہی تھا۔ اس بیڑے میں تین غیر معمولی طور پر بڑے اور نو تعمیر جہاز شامل تھے۔ اس جنگ میں وینس کے بیڑے کو شکست دے کر ترکوں نے لیپانٹو کی بندرگاہ کو فتح کر لیا۔ اس کے بعد اگلے سال کمال رئیس نے چالیس جہازوں سے نوارینو پر حملہ کر کے اسے بھی فتح کر لیا اور اس طرح جزیرہ نما موریا سے وینس کو بے دخل کر دیا گیا۔

بایزید کے بعد اس کے جانشین سلیم اول (۱۵۱۲ تا ۱۵۲۰ء) نے مصر کی فتح کے بعد بحری بیڑے پر خاص پر توجہ دی۔ اس کے زمانے میں جہاز سازی کے کئی کارخانے تعمیر کیے گئے جن میں ڈیڑھ سو بڑے سائز کے اور ایک سو چھوٹے سائز کے جہاز تیار کیے گئے۔ بڑے جہازوں میں سے ہر ایک کا وزن سات سات سو ٹن تھا۔ لیکن قبل اس کے کہ سلیم اپنے نئے بیڑے کی مدد سے کوئی مہم شروع کرتا اس کا انتقال ہو گیا[۳]

سلیم کے لڑکے سلیمان اعظم قانونی (۱۵۲۰ تا ۱۵۶۶ء) کے زمانہ میں عثمانی بیڑہ ... طاقت ور جہازوں کی تعداد کے لحاظ سے اپنے عروج پر پہنچ گیا اور بحیرۂ روم کی سب سے بڑی بحری طاقت بن گیا اور اس کا شمار دنیا کے طاقتور ترین بحریوں میں ہونے لگا۔ سلیمان قانونی کے زمانہ میں بحری جہازوں کی تعداد تین سو تک پہنچ گئی[۴] اور عثمانی بیڑے کی سرگرمیاں بحیرۂ روم سے گزر کر بحیرۂ احمر خلیج فارس اور بحیرۂ عرب اور بحر ہند تک پھیل گئیں۔ ترکوں نے کئی بڑی بحری جنگیں لڑیں جن کے نتیجے میں طرابلس، الجزائر اور یمن کے علاوہ عرب کے مشرقی ساحل اور حبش کے ساحل پر عثمانیوں کا تسلط

۲۔ انسائیکلوپیڈیا آف اسلام (انگریزی) مقالہ "کمال رئیس"

۳۔ تاریخ اسلام حصہ سوم از اکبر شاہ خان نجیب آبادی ص ۵۹۷

۴۔ انسائیکلوپیڈیا آف اسلام (انگریزی جدید ایڈیشن) مقالہ "بحریہ" از اسمٰعیل حقی اوزون چارشلی (UZUNÇARSILI)

قائم ہوگیا۔ بحیرۂ روم میں رہوڈس کا جزیرہ فتح ہوا۔ ترکی کے مشہور امیرالبحر خیرالدین باربروسہ، پیالے پاشا، پیری رئیس، سیدی رئیس اور طورغود اسی دور سے تعلق رکھتے ہیں اور دنیا کے بہترین جہازرانوں میں شمار ہوتے ہیں۔ اس زمانے میں فن جہازرانی پر ترکی زبان میں کتابیں بھی لکھی گئیں اور بحری نقشے بھی تیار ہوئے جن میں امریکہ کی بھی نشاندہی کی گئی تھی۔ اسلامی دنیا میں یہ پہلی کتابیں اور نقشے تھے جن میں امریکہ کا تذکرہ کیا گیا تھا۔

سلیمان قانونی کے زمانے میں خیرالدین پاشا نے ۱۵۳۸ء میں پرے ویزا کے مقام پر اور پیالے پاشا نے ۱۵۶۰ء میں جربہ کے مقام پر یورپ کے متحدہ بحری بیڑوں کو شکست دی۔[۵]

سلیمان قانونی کے دور کی آخری بڑی بحری مہم جزیرۂ مالٹا پر حملہ تھا جس میں ایک سو اکاسی جہازوں اور تیس ہزار فوج نے حصہ لیا تھا لیکن مالٹا کی مضبوط قلعہ بندیوں کی وجہ سے مالٹا فتح نہ ہو سکا اور ترکوں کو محاصرہ اٹھا کر واپس آنا پڑا۔

بحیرۂ عرب میں اس زمانے میں جو بحری مہمیں بھیجی گئیں ان میں ۱۵۳۸ء کی مہم اس لحاظ سے قابلِ ذکر ہے کہ اس مہم کے دوران عثمانی امیرالبحر سلیمان پاشا نے عدن کو پرتگیزوں سے آزاد کرانے کے بعد گجرات پہنچ کر پرتگیزی بندرگاہ "دیو" کا محاصرہ کر لیا لیکن سلیمان کی خودآرائی نے امرائے گجرات کو آزردہ کر دیا اور انھوں نے عثمانی بیڑے کو رسد بھیجنا بند کر دیا۔ نتیجہ یہ ہوا کہ ترکی بیڑے کو واپس ہونا پڑا۔

سلیمان اعظم کے بعد ۱۵۷۱ء میں لپانٹو کے مقام پر عثمانی بیڑے کو یورپ کے متحدہ بیڑے کے مقابلہ میں جو اسپین، وینس اور مالٹا کے بیڑوں پر مشتمل تھا، بڑی تباہ کن شکست ہوئی جس میں چالیس جہازوں کو چھوڑ کر جن کو امیرالبحر اولوج پاشا بمشکل بچا سکا پورا عثمانی بیڑا تباہ ہوگیا۔ لیکن اس شکست سے قبل ترک قبرص کا جزیرہ وینس سے چھین چکے تھے۔ لپانٹو کی شکست کے بعد وینس کا سفیر لپانٹو کی شکست کے اثرات معلوم کرنے کے لیے وزیراعظم محمد صوقولی

---

[۵] خیرالدین پاشا کے حالات کے لیے دیکھیے انسائیکلوپیڈیا آف اسلام مقالہ "خیرالدین" نیز "تاریخ" حصہ سوم از ابن اوقتای۔ (استانبول ۴۵-۴۹)

پاشا کے پاس آیا تو صوقولی پاشا اس کی وجہ سمجھ گیا اور اس نے سفیر کو مخاطب کر کے کہا :

"میں تمہاری آمد کی وجہ جانتا ہوں۔ تم یہ جاننا چاہتے ہو کہ لیپانٹو کی جنگ کا ہمارے اوپر کیا اثر پڑا۔ لیکن یہ سمجھ لو کہ ہم نے تم سے قبرص لے کر تمہارا ایک بازو کاٹ دیا ہے اور تم نے ہمارے بیڑے کو تباہ کر کے صرف ہماری داڑھی مونڈھ دی ہے۔ لیکن یاد رکھو کہ کٹا ہوا بازو پھر واپس نہیں لگ سکتا لیکن مونڈی ہوئی داڑھی پھر نکل آئے گی اور زیادہ بھرپور ہوگی۔" ؎

صوقولی پاشا نے جیسا کہا تھا ویسا ہی ہوا۔ اس موقع پر وزیر اعظم صوقولی پاشا اور امیر البحر اولوچ پاشا کے درمیان جو گفتگو ہوئی اس سے عثمانی سلطنت کے عظیم وسائل کا اندازہ کیا جا سکتا ہے۔ وزیر اعظم نے امیر البحر اولوچ پاشا کو موسم سرما کے اندر اندر دو سو نئے جہاز تیار کرنے کی ہدایت کی۔ اولوچ پاشا نے جب اتنی کم مدت میں اتنے جہازوں کی تیاری کو مشکل قرار دیا تو صوقولی پاشا نے اس کو مخاطب کر کے کہا :

" پاشا! تم ابھی تک اس سلطنت کو نہیں پہچان سکے۔ یہ وہ مملکت ہے کہ اگر وہ چاہے کہ بیڑے کے تمام مستول چاندی سے، رسیاں ریشم سے اور بادبان اطلس و کمخواب سے بنائے جائیں تو وہ ایسا کرنے پر قادر ہے۔" ؎

چنانچہ صوقولی پاشا کی ہدایت پر ایک سو اڑسٹھ جہازوں کی تعمیر کا کام فوراً شروع ہو گیا اور پانچ ماہ کی مختصر مدت میں ان کی تعمیر مکمل کر لی گئی۔ ۱۵۷۲ میں جب اتحادی بیڑا بحیرہ روم کے مشرقی حصہ میں جمع ہوا تو اولوچ پاشا اپنے نئے بیڑے کے ساتھ مقابلے پر نکل آیا۔ مسیحی بیڑے نے جب اپنی توقع کے خلاف اتنے بڑے بیڑے کو صف آرا دیکھا تو وہ حملہ کیے بغیر واپس چلا گیا۔ اس نئے بیڑے کی مدد سے اولوچ پاشا نے ۱۵۷۴ میں تونس کو پھر فتح کر لیا جس پر ۱۵۶۹ میں اسپین نے قبضہ کر لیا تھا۔

اس زمانے میں ۱۵۷۰ میں ترک جہاز راں خضر ریس کی کمان میں ترک بیڑا بحر ہند کو پار کر کے

؎ تاریخ حصہ سوم از امین اوقتای۔ استانبول ۱۹۷۲ ص ۴۷

؎ ایضاً ص ۴۷ - ۴۸ -

سماترا پہنچا اور پرتگیزوں کے خلاف وہاں کے حکمران کی مدد کی۔

صوقولی پاشا ہی کے دور میں عثمانی تاریخ کا (دخانی جہازوں کے دور سے قبل) سب سے بڑا جہاز بنایا گیا جس کی پتواریں ۵۷۶ آدمی چلاتے تھے۔

سترھویں صدی میں بھی ترکی بیڑا ایک حد تک اپنی برتری قائم کرنے میں کامیاب رہا۔ ۱۶۲۵ء میں امیر البحر مراد رئیس کی کمان میں ترکی بیڑے نے ایک بڑا جرأت مندانہ اقدام کیا۔ بیڑا بحر اوقیانوس کو چیرتا ہوا انگلستان اور آئرلینڈ کے درمیان لونڈی (LUND) کے جزیرہ پر قابض ہوگیا اس کے بعد وہ ڈنمارک پہنچا، پھر وہاں سے ناروے کا رخ کیا اور ناروے کے شمال مغربی ساحل تک گشت کرنے کے بعد آئس لینڈ کے جنوب سے گزرتا ہوا بحر اوقیانوس کو پار کرکے نیوفاؤنڈلینڈ کے قریب پہنچ گیا۔ لیکن یہاں امیر البحر مراد رئیس اور اس کا جہاز ایک طوفان میں غرق ہو گئے[۵]

مذکورہ بالا مہم سے قطع نظر سترھویں صدی کے نصف اول میں عثمانی بحری قوت میں کسی قدر کمی آگئی تھی اور اہل وینس نے درہ دانیال کا راستہ بند کر دیا تھا۔ وزیر اعظم محمد کوپرولو (۱۶۵۶ تا ۱۶۶۱ء) نے بحریہ کی تنظیم نو کی اور بیڑے کو اتنا طاقتور بنایا کہ عثمانی بیڑے نے نہ صرف وینس کے بیڑے کو درہ دانیال کے قریب شکست دی بلکہ ۱۶۶۹ میں وزیر اعظم احمد کوپرولو (۱۶۶۱ تا ۱۶۷۶ء) نے کریٹ پر قبضہ کرکے وینس کی قوت توڑ دی۔

اب تک عثمانی بیڑے کے جہاز پتواروں سے چلائے جاتے تھے۔ صرف الجزائر کے بیڑے سے متعلق جہاز بادبانوں سے چلتے تھے لیکن وزیر اعظم قرہ مصطفےٰ (۱۶۷۶ تا ۱۶۸۳ء) کے زمانے سے عثمانی بیڑے میں بھی بادبانی جہاز استعمال ہونے لگے۔ ۱۶۹۵ میں جزیرہ ساکز (SAKIZ) وینس سے ایک بار پھر چھین لیا گیا۔ یہ عثمانی بیڑے کی آخری کامیابی تھی۔

اٹھارویں صدی سے عثمانی بحریہ کا زوال بھی شروع ہوگیا۔ ۱۷۶۸ء کی روس اور ترکی کی جنگ میں روسی بیڑا جسے انگریزوں نے تیار کیا تھا، بحیرۂ بالٹک اور جبل الطارق کے راستہ بحیرۂ روم

---

۵ ملاحظہ کیجیے انسائیکلوپیڈیا آف اسلام نیا ایڈیشن (انگریزی) مقالہ "بحریہ" نیز دائرۃ المعارف مقالہ "بحریہ" از اسمٰعیل امذون چارشلی۔

میں آیا اور ۱۷۷۰ء میں بندرگاہ چشمہ میں داخل ہو کر عثمانی بیڑے کو تباہ کر دیا۔

۱۷۷۴ء کے معاہدۂ کوچک کناری کے بعد ترکوں کا زوال تیزی سے شروع ہو گیا اور خشکی اور تری دونوں میں یورپ کی برتری قائم ہو گئی۔ ترکوں نے پہلی مرتبہ محسوس کیا کہ ان کو فوجی تنظیم نو یورپ کے انداز پر کرنی چاہیے۔ چنانچہ ترکی میں ایک اسکول آف انجینئرنگ قائم کیا گیا جس میں یوروپی ماہرین کام کرتے تھے۔ سلیم ثالث (۱۷۸۷ تا ۱۸۰۷ء) کے زمانہ میں بحریہ کو جدید طرز پر تیار کرنے کی کوشش کی گئی۔ انجینئرنگ اسکول کی توسیع کی گئی اور فوجی انجینئرنگ کا اسکول قائم کیا گیا۔ تنظیم نو کا یہ کام جاری تھا کہ محمود ثانی (۱۸۰۸ تا ۱۸۳۹ء) کے زمانہ میں برطانیہ، فرانس اور روس کے متحدہ بیڑے نے خلیج نوارینو میں داخل ہو کر عثمانی بیڑے کو تباہ کر دیا۔

ترکوں نے نوارینو میں عثمانی بیڑے کی تباہی کے بعد بھی بحریہ کی تشکیل و ترقی کا کام جاری رکھا۔ ۱۸۲۸ء میں جزیرۂ جیلی آدا میں بحریہ کی اکادمی قائم کی گئی۔ بادبانی جہازوں کی جگہ دخانی جہازوں کا استعمال شروع ہوا اور سلطان عبدالعزیز (۱۸۶۱ تا ۱۸۷۶ء) کے زمانہ میں عثمانی بیڑے کو اتنا طاقتور بنا دیا گیا کہ وہ اس زمانہ میں یورپ میں تیسرا سب سے طاقتور بیڑا سمجھا جاتا تھا[9]۔ سلطان عبدالحمید ثانی (۱۸۷۶ تا ۱۹۰۹ء) کے زمانہ میں یہ بیڑا جو بڑی کوشش سے بنا تھا تغافل کا شکار ہو گیا اور اس نے اپنی قدیم اہمیت کو کھو دیا۔

جہازوں کی قسمیں

عثمانی بحریہ کے جہاز پتوار اور بادبان دونوں سے چلتے تھے۔ شروع میں پتوار سے چلنے والے جہازوں کی تعداد زیادہ ہوتی تھی لیکن سترھویں صدی کے اواخر سے بادبانی جہازوں کی تعداد زیادہ ہو گئی۔ ان جہازوں کے پتواروں کی تعداد اور جہاز کے سائز کے مطابق مختلف نام ہوتے تھے۔ پتواروں کے لحاظ سے عثمانی جہازوں کی بڑی بڑی قسمیں یہ تھیں[10]:

---

[9] دولت عثمانیہ حصہ دوم از محمد عزیر (دار المصنفین اعظم گڑھ) صفحہ ۳۰۰

[10] ملاحظہ کیجیے بروکلمان کی "مسلمان اقوام کی تاریخ" (انگریزی) ص ۳۰۳ - ۳۰۴، نیز مقالہ "بحریہ" (انسائیکلوپیڈیا آف اسلام، انگریزی نیا ایڈیشن)

۱- قادرغہ یا چکتیری - انگریزی میں ان کو گیلے (GALLAY) لکھا جاتا ہے - قابودان یعنی کپتان کا بڑا قادرغہ جہاز باشتردہ کہلاتا تھا - اس قسم کا سب سے بڑا جہاز جس کو (MAONS) کا نام دیا گیا تھا ۱۵۷۵ء میں بنایا گیا تھا - اس میں پتوار چلانے والوں کی تعداد ۵۶۷ تھی - ویسے ایک قادرغہ میں عام طور پر ایک سو پچاس پتوار باز ہوتے تھے - شروع میں ان جہازوں میں سے ہر ایک پر بیس بیس توپیں ہوتی تھیں لیکن لپانٹو کی جنگ کے بعد ان کی تعداد اور معیار دونوں میں اضافہ کر دیا گیا - قادرغہ کو ہم اس دور کے ہلکے کروزر کہہ سکتے ہیں ان کی وہ اقسام جو باشتردہ اور MAONS کہلاتی تھی اس دور کے بھاری جنگی جہاز تھے -

۲- قالیتے (KALITE) جن کو انگریزی (galliot) لکھا جاتا ہے - یہ قادرغہ کے مقابلے میں چھوٹے ہوتے تھے -

۳- فرقاتے (FIRKATE) ان کو انگریزی میں فیرگیٹ لکھا جاتا ہے -

قادرغہ جہازوں کی دو قسمیں ہوتی تھیں ایک خاصہ قادرغہ لر کہلاتے تھے اور دوسرے بے قادرغہ لر - خاصہ کو مرکزی حکومت خود بناتی تھی اور بے قادرغہ لر کو کپتان پاشا کی ایالت (جاگیر) کے سنجق بے بناتے تھے -

بادبانی جہازوں کے نام یہ تھے :

۱- قروت (KURVET) یہ سب سے بڑا جہاز ہوتا تھا - بادبانی جہازوں میں اس کی وہی حیثیت تھی جو پتوار سے چلنے والے جہازوں میں قادرغہ کی تھی - اس قسم کے جہازوں میں سب سے بڑا جہاز قالیون (KALYON) کہلاتا تھا -

ان جہازوں میں سے ہر جہاز پر توپوں کی دو دو قطاروں کے علاوہ دو دو ہزار فوجی اور ملاح ہوتے تھے -

۲- فرقاتین : یہ قروت سے چھوٹے ہوتے تھے اور دو قسم کے ہوتے تھے جن کو بالترتیب دو پیٹھ کے دروازوں والے (IKI AMBERLI KAPAK) اور تین پیٹھ کے دروازوں والے (UCH AMBERLI KAPAK) جہاز کہا جاتا تھا -

بحری بیڑے کے کمانڈر کو قابودان دریائی یا صرف قابودان پاشا کہا جاتا تھا - بیڑے کے چھوٹے

حصوں کے سرداروں کو صرف قابودان (کپتان) اور رئیس کہا جاتا تھا۔ رئیس کے مقابلہ میں کپتان بڑا ہوتا تھا۔ بادبانی جہازوں کے رواج کے بعد بیڑوں کو تین امیرالبحروں کے سپرد کر دیا گیا تھا جو قابودان دریائی کے تحت ہوتے تھے۔ مرتبہ کے لحاظ سے وہ بالترتیب قابودانہ، پترونہ اور ریالے کہلاتے تھے۔

جہازوں کا عملہ عارضی ملاحوں، جنگی قیدیوں، کاریگروں، نجاروں، رنگسازوں اور توپچیوں وغیرہ پر مشتمل ہوتا تھا۔

جنگ ہو یا نہ ہو، عثمانی بیڑا ہر سال موسم بہار میں بحیرۂ روم میں نکل جاتا تھا اور موسم خزاں کے اختتام تک گشت کرتا رہتا تھا اور سردیاں شروع ہونے سے پہلے استنبول کی بندرگاہ میں واپس آجاتا تھا۔

جنگ کا طریقہ یہ تھا کہ سب سے پہلے توپوں سے شدید گولہ باری ہوتی تھی۔ اس کے بعد جہازوں کو ایک دوسرے سے قریب لا کر ان پر چڑھنے کی کوشش کی جاتی تھی اور پھر دست بدست جنگ شروع ہو جاتی تھی۔ الجزائر، تونس اور طرابلس کے بیڑے الگ تھے لیکن بڑی جنگ کے زمانے میں وہ عثمانی بیڑے میں شامل ہو جاتے تھے اور جب جنگ نہیں ہوتی تھی تو بحیرۂ روم میں قزاقی کرتے تھے۔ بحرِ ہند کا بیڑا بھی جس کا مرکز سوئز تھا اصل عثمانی بیڑے سے الگ تھا۔ عروج کے زمانے میں صرف مرکزی عثمانی بیڑے میں جہازوں کی تعداد تو تین سو تھی۔

جہازسازی

عثمانی دور میں تمام جہاز عثمانی مملکت ہی میں بنائے جاتے تھے۔ مزدور یونانی ہوتے تھے اور جہازسازی کی نگرانی اہل وینس کرتے تھے۔ جہازسازی کے سب سے بڑے کارخانے استنبول، گیلی پولی اور ازمت میں تھے۔ عروج کے زمانے میں اہل وینس اپنے جہاز بھی ترکی کے کارخانوں میں بنواتے تھے۔ جن کو ترسانہ کہا جاتا تھا۔ لکڑی بحیرۂ اسود کے جنگل سے، دھاتیں مولداویا اور ولاچیا کی کانوں سے اور بادبانی کپڑا فرانس سے آتا تھا۔ ایک باضابطہ انتظام کے تحت ہر کارخانہ کے لئے علاقے مخصوص کر دیے گئے تھے۔ مثلاً لیمنوس کے کارخانے کے لئے لکڑی جزیرۂ تھاسوس سے حاصل کی جاتی تھی۔ اسی طرح بحریہ کے عملے کے لیے پوری سلطنت کو اضلاع میں

تقسیم کر دیا گیا تھا اور ہر ضلع کے لیے کوٹا مقرر کر دیا گیا تھا۔

استنبول کے ترسانہ میں کپتان پاشا کے بعد ترسانہ کدخدا کا درجہ تھا اور پھر ترسانہ امین کا۔ ترسانہ کا محافظ جانب آفندی کہلاتا تھا۔ بادبانی جہازوں کے آغاز تک ترسانہ کدخدا کی حیثیت نائب امیر البحر کی ہوتی تھی اور وہ ترسانہ میں موجود رہتا تھا۔ ترسانہ امین کی تربیت باب عالی ہوتی تھی اور وہ رسد، آمدنی اور اخراجات کا حساب رکھتا تھا۔ یہ عہدہ ۱۸۳۰ء میں ختم کر دیا گیا اور اس کے فرائض کپتان پاشا کے سپرد کر دیے گئے۔

۱۸۴۱ء میں فوج اور بحریہ کے لیے نئے عہدے مقرر کیے گئے۔ ۱۸۵۱ء میں وزارت بحریہ قائم کی گئی۔ اب ترسانہ امینی کے فرائض اس کے سپرد کر دیے گئے۔ قابودان دریای کا نام ختم کر دیا گیا اور بحری بیڑے کی ایک کمانڈ کونسل بنا دی گئی۔ ۱۸۷۶ء میں قابودان دریای کا نام بحال کر دیا گیا۔ آخر ۱۸۸۰ء میں وزیر بحریہ اور بحریہ کے کمانڈر انچیف کے عہدے ملا دیے گئے اور مشیر کے نام سے نیا عہدہ قائم کیا گیا۔ یہ انتظام عثمانی سلطنت کے آخر تک قائم رہا۔

اس جگہ مناسب معلوم ہوتا ہے کہ ان چند عثمانی جہاز رانوں کے مختصر حالات بھی پیش کر دیے جائیں جنھوں نے عثمانی بحریہ کی تنظیم و ترقی کے کام میں حصہ لے کر اس کو دنیا کا طاقتور ترین بحریہ بنا دیا تھا اور بحری معرکوں میں شاندار کامیابیاں حاصل کیں۔

خیر الدین باربروسہ (۱۴۸۳ تا ۱۵۴۶ء)

عثمانی جہاز رانوں میں خیر الدین باربروسہ کا نام سر فہرست ہے۔

خیر الدین کا اصلی نام خضر بے تھا۔ وہ ۱۴۸۳ء میں بحیرۂ ایجین کے جزیرے مدلی میں پیدا ہوا۔ یہ کئی بھائی تھے۔ سب سے بڑا بھائی عروج بے تونس کی حکومت کا ملازم تھا۔ شروع میں یہ سب بھائی بحری قزاقی کرتے تھے۔ عروج بے نے بعد میں الجزائر میں اپنی حکومت قائم کر لی۔ عروج کے مرنے کے بعد خضر بے اس کا جانشین ہوا، لیکن اس موقع پہ الجزائر میں عام بغاوت ہو گئی۔ خضر بے نے سلطان سلیم عثمانی سے مدد طلب کی اور خراج دینے کا وعدہ کیا۔ سلطان سلیم نے جو ۱۵۱۷ء میں مصر فتح کر چکا تھا اس موقع سے فائدہ اٹھایا، اس کو پاشا کا خطاب اور بیلر بے کا عہدہ دیا اور دو ہزار سپاہی معہ توپ خانہ کے الجزائر روانہ کر دیے۔ خضر بے کئی سال تک مقامی قبائل

اور اسپین کے حملہ آوروں سے لڑتا رہا۔ بالآخر ۱۵۲۱ء اور ۱۵۲۹ء کے درمیان اس نے پورا الجزائر فتح کرلیا۔ الجزائر کی بندرگاہ اس کی تعمیر ہے۔ ۱۵۳۳ء میں سلیمان قانونی کے طلب کرنے پر وہ استنبول پہنچا، جہاں اس کا پُرجوش خیر مقدم کیا گیا۔ سلیمان نے اس کو خیرالدین کا خطاب دیا اور عثمانی بحری بیڑے کا قابودان پاشا یعنی امیرالبحر مقرر کیا۔ وہ اپنی وفات تک اس عہدے پر فائز رہا۔

خیرالدین باربروسہ نے ترکی بیڑے کو از سرِ نو منظم کیا اور اس میں توسیع کی۔ خیرالدین کے زمانہ میں عثمانی بیڑے کی سرگرمیوں میں بہت اضافہ ہوگیا۔ اگست ۱۵۳۴ء میں خیرالدین نے تونس پر قبضہ کرلیا لیکن اگلے سال جولائی میں ہسپانوی حکمران چارلس پنجم نے یہ شہر پھر چھین لیا۔ اس کے بعد خیرالدین نے جزائر بلیارک پر جوابی حملہ کیا اور وہاں سے چھ ہزار قیدی پکڑ کر الجزائر لے آیا۔ ۱۵۳۷ء میں اس نے اٹلی میں اپولیا کا ساحل تاراج کیا اور برنڈزی کی بندرگاہ پر چھاپا مارا۔ بحیرۂ ایجین میں اس نے جزائر ڈوڈا کینیز فتح کیے اور جزیرۂ کریٹ پر چھاپا مارا۔ اسی زمانہ میں خیرالدین باربروسہ نے جینیوا کے امیرالبحر اینڈریاس ڈوریا کو جو مسیحی دنیا کا بحرِ روم میں سب سے بڑا جہازراں سمجھا جاتا تھا، دو بحری جنگوں میں شکست دی۔ ایک خلیج پریوزا کے مقام پر اور دوسری سینٹ مورا کے مقام پر۔ پریویزا کی جنگ دنیا کی عظیم ترین بحری جنگوں میں شمار ہوتی ہے۔ یہ جنگ ۲ ستمبر ۱۵۳۸ء کو ہوئی تھی اور اس میں خیرالدین پاشا نے صرف ایک سو بیس درمیانی جہازوں سے اسپین، جنیوا، پاپائے روم، وینس اور مالٹا کے متحدہ صلیبی بیڑے کو جو ۲۹۳ بڑے جہازوں پر مشتمل تھا شکست فاش دے کر اپنی بحری جنگی مہارت کا حیرت انگیز ثبوت دیا۔

۱۵۳۹ء میں اس نے جزیرہ موریا میں وینس کے مقبوضہ کئی مقامات فتح کرکے وینس کو بابِ عالی سے صلح کرنے پر مجبور کردیا۔

۱۵۴۱ء میں جب فرانس اور اسپین میں جنگ ہوئی تو عثمانی حکومت نے خیرالدین کو فرانس کی مدد پر مامور کیا۔ ۱۵۴۳ء میں اس نے اٹلی کے ساحلوں کا گشت کیا، ریگیو فتح کیا۔ کلابریا کا ساحل تاراج کیا۔ اور نیس (فرانس کی بندرگاہ فتح کرلی۔ خیرالدین نے موسم سرما طولون میں گزارا لیکن

اس دوران اس کے بیڑے کے دوسرے حصے نے اسپین میں قطلونیا کے ساحل کو تاراج کیا۔ ۱۵۴۴ء میں جب جنگ بند ہوگئی تو باربروسہ اٹلی میں فسکنی اور نیپلز کے ساحلوں کو تاراج کرتا ہوا استنبول واپس آگیا۔ خیرالدین باربروسہ کے عظیم کارناموں میں ایک یہ بھی ہے کہ اس نے ستر ہزار مظلوم مسلمانوں کو اسپین سے نکال کر الجزائر پہنچایا۔

باربروسہ نے ۴ جولائی ۱۵۴۶ء کو استنبول میں انتقال کیا، جہاں باسفورس کے کنارے اس کے کئی محل تھے۔ وہ محلہ بیوک دیرے میں اپنی بنوائی ہوئی مسجد کے صحن میں دفن ہوا۔ مرنے سے پہلے اس نے وصیت کی تھی کہ اس کے آٹھ سو غلاموں کو جن کی عمر پندرہ سال سے کم ہے آزاد کر دیا جائے اور باقی غلام اور اس کے ذاتی تیس مسلح جہازوں کو سلطان کے سپرد کر دیا جائے۔ باقی دولت اس کے بیٹے حسن پاشا اور بھتیجے کو ملی۔ خیرالدین باربروسہ علم و فن کا سرپرست تھا اور اس نے اپنی دولت کا بڑا حصہ ایک بڑا مدرسہ قائم کرنے پر صرف کیا تھا۔

وہ الجزائر کی نیم آزاد حکومت کا حقیقی بانی تھا۔

پیالہ پاشا[9]

خیرالدین پاشا کے بعد بحری معرکہ آرائیوں میں سب سے زیادہ شہرت پیالہ نے حاصل کی وہ نسلاً کروشیائی تھا۔ اس کا باپ عبدالرحمٰن نومسلم تھا۔ پیالہ نوعمری ہی میں استانبول میں میں شاہی محل سے وابستہ ہوگیا تھا اور وہیں اس نے تربیت حاصل کی۔ ۱۵۵۴ء میں سنان پاشا کی جگہ ۱۵۴۸ء سے ۱۵۵۴ء تک عثمانی بیڑے کا امیر البحر تھا۔ پیالہ پاشا کو قابودان پاشا یعنی امیر البحر مقرر کیا گیا اور سنجق بے کا عہدہ ملا۔ چار سال بعد وہ بیلر بے ہوگیا۔ سلیمان قانونی نے اپنی پوتی جوہر سلطان سے اس کی شادی کر دی تھی اور اس طرح شاہی خاندان سے اس کا قریبی تعلق قائم ہوگیا۔

پیالہ پاشا سلطان سلیمان قانونی کی وفات تک قابودان پاشا کے عہدے پر فائز رہا۔ اس

---

۹ پیالہ پاشا کے حالات کے لیے دیکھیے انسائیکلو پیڈیا آف اسلام انگریزی اور اردو ایڈیشن مقالہ "پیالہ پاشا"۔

دوران میں اس نے کئی بحری مہموں میں حصہ لے کر ایک عظیم ترین عثمانی امیر البحر کی حیثیت سے شہرت حاصل کی۔ اس نے نیپلز کے قریب اٹلی کے ساحل کو تاراج کیا۔ ریگیو فتح کیا۔ ۱۵۵۵ء میں جزائر ایلبا اور پیومبینو کا محاصرہ کیا۔ اگلے سال اس نے ساٹھ جہازوں کی مدد سے تونس میں بندرگاہ کی بندرگاہ فتح کیا اور دوسرے سال ڈیڑھ سو جہازوں سے جزیرہ مجارکا کو تاخت و تاراج کیا اور نیپلز کے سورنتو کے قصبہ کو جلا دیا۔

۱۵۶۰ میں دو سو جہازوں پر مشتمل ایک مسیحی بیڑا طرابلس کو واپس لینے کے لیے ڈوریا کی سرکردگی میں طرابلس کی طرف روانہ ہوا۔ اس کی خبر ملنے پر پیالہ پاشا ایک سو بیس جہازوں کو لے کر درۂ دانیال سے نکلا۔ تونس کے مشرق میں واقع جزیرہ جربہ کے پاس ۱۴ مئی ۱۵۶۰ء کو زبردست جنگ ہوئی۔ ڈوریا کو شکست فاش ہوئی۔ اس کے پچاس جہاز تباہ ہو گئے اور سات گرفتار کر لیے گئے۔ اس کے بعد پیالہ پاشا نے جزیرہ جربہ اور دشمن کے قلعہ بند شہر کو جو الجزائر کے مغرب میں واقع ہے اور اسپین کے قبضے میں تھا، سلطنت عثمانیہ میں شامل کر لیا۔ ۲۷ ستمبر کو وہ فاتحانہ انداز میں استنبول میں داخل ہوا۔

۱۵۶۵ء میں جب عثمانی ترکوں نے مالٹا پر حملہ کیا تو عثمانی بیڑے کا امیر البحر پیالہ پاشا ہی تھا۔ وہ اس سے قبل ابتدائی کارروائی کے طور پر اگست ۱۵۶۴ء میں چٹانی جزیرہ نما پانی نون دی ویلیز فتح کر چکا تھا۔

۱۵۶۶ء میں پیالہ پاشا نے جزیرہ ساکز فتح کیا اور اٹلی میں اپولیا کے ساحل پر چھاپا مارا۔ اسی سال ہنگری کی مہم کے دوران پیالہ کو استانبول کی بندرگاہ اور ترسانہ کا انچارج مقرر کیا گیا۔

سلطان سلیم ثانی کے زمانہ میں پیالہ پاشا معزول کر دیا گیا لیکن اس کے بعد بھی اس نے کئی بحری معرکوں میں حصہ لیا۔ ۱۵۷۰ء میں ۷۵ قادرغہ اور تیس چھوٹے جہازوں کو لے کر اس نے جزیرہ تینا (TINE) فتح کیا اور قبرص کی فتح میں حصہ لیا۔ پیالہ پاشا کا ۲۱ جنوری ۱۵۷۸ء کو استنبول میں انتقال ہوا۔

پیری رئیس

اس کا اصل نام پیری محی الدین رئیس تھا۔ بایزید ثانی کے مشہور امیر البحر کمال رئیس کا

بھتیجا تھا[۵۰] اس نے پہلے کمال رئیس کے ساتھ اور پھر خیر الدین باربروسہ کے ساتھ کئی بحری مہموں میں حصہ لیا۔ اپنے نمایاں کاموں کی بدولت سلیمان قانونی نے اس کو مصر کا قابودان پاشا مقرر کیا اور اس کی قیادت میں ایک بیڑا بحیرۂ عرب اور خلیج فارس کی طرف روانہ کیا تاکہ وہاں سے پرتگیزوں کو بے دخل کیا جائے۔ پیری محی الدین رئیس ۱۵۵۱ء میں سویز سے روانہ ہوا۔ عدن اور مسقط کی بندرگاہوں کو پرتگیزوں سے چھین لیا اور مسقط میں پرتگیزوں کے کئی جہاز بھی چھین لیے اس کے بعد اس نے پرتگیزوں کے اڈے ہرمز کا محاصرہ کر لیا۔ لیکن یہ سن کر کہ دشمن کا بیڑہ قریب آرہا ہے محاصرہ اٹھا کر بصرہ واپس آگیا اور وہاں پندرہ جہاز چھوڑ کر اور صرف دو جہاز لے کر واپس مصر آگیا۔ والیٔ بصرہ کی شکایت پر پیری رئیس پر دشمن سے رشوت لینے کا الزام لگایا گیا اور اسی جرم میں اسے ۱۵۵۲ء میں قتل کر دیا گیا۔

پیری رئیس کی زیادہ شہرت ایک جغرافیہ دان کی حیثیت سے ہے۔ وہ بحیرہ روم اور بحیرہ ایجین میں جہاز رانی سے متعلق بحریہ نامی ایک کتاب کا مصنف ہے۔ اس کتاب میں اس نے ذاتی معلومات کی بنا پر ان سمندروں کے دھاروں، گرد و پیش کے علاقوں، بندرگاہوں اور ساحل پر اترنے کے لیے مناسب جگہوں کے حالات بیان کیے۔ یہ کتاب اس نے ۹۳۰ھ (۱۵۲۳ تا ۱۵۲۴ء) میں سلیمان قانونی کو پیش کی تھی۔ اب تک یہ کتاب برلن اور ڈریسڈن کے شاہی کتب خانوں اور روم میں پوپ کے کتب خانہ اور بولونا کے کتب خانہ میں صرف قلمی نسخوں کی شکل میں موجود تھی لیکن ۱۹۷۳ء میں دو جلدوں میں استنبول سے شائع ہو گئی ہے۔

پیری رئیس نے بحر اوقیانوس کا ایک نقشہ بھی مرتب کیا تھا۔ یہ ترکی زبان میں پر شوخ رنگوں میں ہے اور سائز ساٹھ ضرب پچاسی (۸۵×۶۰) سنٹی میٹر ہے۔ یہ نقشہ امریکہ کے مشرقی ساحل اور یورپ اور افریقہ کے مغربی ساحل سے متعلق ہے۔ یہ نقشہ پیری رئیس نے ۱۵۱۳ء میں تیار کیا تھا اور ۱۵۱۷ء میں سلطان سلیم کو پیش کیا تھا۔ پیری رئیس کا تیار

---

[۵۰] پیری رئیس کے حالات کے لیے ملاحظہ کیجیے انسائیکلوپیڈیا آف اسلام انگریزی اور اردو مقالہ "پیری رئیس"۔

یا کے دوسرے حصوں کا نقشہ ضائع ہو گیا۔
برو کلمان نے پیری رئیس کے ایک دوسرے نقشے کا بھی ذکر کیا ہے جو جنوبی اور وسطی
ریکہ اور نیو فاؤنڈ لینڈ کے بارے میں پرتگالیوں کی دریافت پر مشتمل تھا۔ یہ معلوم نہیں کہ بروکلمان
مراد اسی نقشہ سے ہے جو ضائع ہو گیا یا کسی اور نقشے سے۔

سیدی علی رئیس

سیدی علی رئیس کا نام علی بن حسین ہے۔ اس کے والد غلطہ (استنبول) کے ترسانہ کے امیر تھے۔
یدی علی نے بھی خاندانی پیشہ کو جاری رکھا اور عثمانی بحریہ میں خدمات انجام دیں۔ ۱۵۲۲ میں
روڈس کی تسخیر سے لے کر مصر کے قابودان ہونے تک خیر الدین باربروسہ کی معیت میں بحیرۂ روم
تمام جنگوں میں شرکت کی۔ پریوزہ کی جنگ میں وہ عثمانی بیڑے کے بائیں بازو کا کمان دار
ا اور اس حیثیت سے جنگ میں نمایاں کردار ادا کیا۔ ۱۵۵۱ میں قابودان دریا سنان پاشا کے
تھ طرابلس الغرب کی فتح میں حصہ لیا۔ بحری جنگوں میں حصہ لینے کے علاوہ سیدی علی رئیس نے
سانہ میں بھی مختلف خدمات انجام دیں۔ غلطہ کے ترسانہ کا کدخدا ہوا اور پھر خاصہ رئیس یعنی
شاہ کے جہازی دستہ کا کمان دار ہوا، اور آخر میں پیری رئیس کے بعد ۱۵۵۲ میں سلیمان قانونی
مصر کا قابودان مقرر کر کے ان کشتیوں کو واپس لانے کے لیے بصرہ بھیجا جو پیری رئیس وہاں چھوڑ
ا تھا۔ اس مہم میں اس کے پرتگیزوں سے کئی معرکے ہوئے اور اس کا بیڑا ایک طوفان کی زد میں آکر
رات کے ساحل پر پہنچ گیا۔ جہاز چونکہ تباہ یا شکستہ ہو چکے تھے اس لیے سیدی علی کو احمد آباد،
ٹھ، ملتان، لاہور، دہلی، کابل، بخارا، مشہد، قزوین اور بغداد کے راستے خشکی کا سفر اختیار
نا پڑا اور چار سال بعد استنبول پہنچ کر بادشاہ کو اپنی مہم کی رپورٹ پیش کی۔
سیدی علی رئیس بھی پیری محی الدین رئیس کی طرح اہل قلم تھا بلکہ حاجی خلیفہ کے الفاظ میں
سیدی علی کے بعد عثمانی بحریہ میں کوئی دوسرا شخص ایسا نہیں آیا جو علمی لحاظ سے اس کا مقابلہ
سکے۔ سیدی علی علم ہیئت اور جہازرانی سے متعلق مراۃ کائنات، خلاصۃ الہیئت، کتاب المحیط،
نام سے تین کتابوں کا مصنف بھی ہے۔ اس میں کتاب المحیط بحر ہند میں جہازرانی سے متعلق
ہے۔ ان کے علاوہ سیدی علی مراۃ الممالک کے نام سے ایک سفر نامہ کا مصنف بھی ہے جس میں

اس نے گجرات سے ترکی تک اپنی واپسی کے دلچسپ حالات لکھے ہیں۔ سیدی علی رئیس ترکی کا ایک قادر الکلام شاعر بھی تھا اور تخلص کاتبی کرتا تھا۔

طورغوت

طورغوت جس کو طورغود بھی لکھا جاتا ہے سلیمان قانونی کے دور کا ایک ممتاز اور نڈر جہازران تھا۔ ابتدا میں وہ بھی باربروسہ کی طرح بحری قزاقی کرتا تھا۔ ایک بار اس نے تیس جہازوں سے جزیرۂ کورسیکا پر حملہ کیا لیکن جنیوا کے مشہور امیر البحر ڈوریا نے شکست دے کر گرفتار کر لیا۔ مگر جب خیر الدین باربروسہ نے دھمکی دی کہ اگر طورغوت کو رہا نہ کیا گیا تو ڈوریا کا وطن شہر جنیوا برباد کر دیا جائے گا تو ڈوریا نے اس کو رہا کر دیا۔ کہا جاتا ہے کہ اٹلی اور اسپین کے ساحلی علاقے اس کے نام سے کانپتے تھے۔ اس نے ایک مرتبہ سلیمان قانونی سے ناراض ہو کر مراکش کے سلطان کی ملازمت اختیار کر لی تھی۔ پھر خیر الدین کے انتقال کے بعد سلیمان نے اس کو واپس بلا لیا اور اعلیٰ منصب دیا۔ ۱۵۵۱ء میں اس نے طرابلس فتح کیا جو سابازین مالٹا کے قبضہ میں تھا۔ فتح کے بعد سلیمان قانونی نے اس کو طرابلس کا حاکم مقرر کر دیا۔ ۱۵۶۵ء میں جب ترکوں نے مالٹا پر حملہ کیا تو وہ بھی اپنا بیڑا لے کر مالٹا پہنچ گیا اور اسی جنگ میں شہید ہوا۔

ترکی زبان میں بحری مہموں سے متعلق جو تاریخی ناولیں لکھی گئیں ان میں خیر الدین باربروسہ کے بعد سب سے مقبول موضوع طورغوت ہے۔

مسلمانوں کے سیاسی افکار

از پروفیسر رشید احمد

مسلمان مفکروں نے سیاسی نظریہ سازی کی تاریخ میں بہت اہم ابواب کا اضافہ کیا ہے۔ اس کتاب میں مختلف زمانوں اور مختلف مکاتب فکر سے تعلق رکھنے والے مسلمان مفکروں اور مدبروں کے سیاسی نظریات پیش کیے گئے ہیں۔ یہ کتاب بی۔اے کے نصاب میں داخل ہے۔ قیمت : ۱۵ روپے

ملنے کا پتہ : ادارۂ ثقافتِ اسلامیہ، کلب روڈ، لاہور