

دور الصناعة البحرية في المغرب الأوسط، بين البحث الأثري والتقني

المصدر

د/ علي عشي/ قسم التاريخ وعلم الآثار/ جامعة الحاج لخضر "باتنة1"

Maktoob72@gmail.com

الملخص:

يعتبر الجيش البري والبحري متكاملان، في الدفاع عن حدود الدولة وحماية سيادتها، وباعتبار الجيش البري العمود الفقري لقيام هذه الدول؛ فإنه لا يقل عن ذلك الجيش البحري، الذي يساهم في العمل الدفاعي والتحول إلى ممارسة التجارة في أوقات السلم.

ولتعزيز قوة الأسطول لا بد من توفر شروط طبيعية ومقومات أساسية منها توفر المادة الأولية كالخشب والحديد والقطران، إضافة إلى وجود يد عاملة مؤهلة من قائد الأسطول إلى البحارة وغيرهم، ولا بد من وجود مصانع لتلك الأساطيل من أجل تجديدها وصيانتها ودعمها بمختلف السفن والمراكب.

وقد ازدهر على طول الشريط الساحلي لبلاد المغرب الأوسط العديد من الموانئ والمدن التي احتضنت بعضها دور لصناعة السفن من أجل تدعيم الأسطول العسكري، والمراكب التجارية ومنها هنين، وهران، شرشال، جزائر بني مزغنة، بجاية، بونة ومرسى الخرز.

كلمات مفتاحية:

البحر المتوسط، المغرب الأوسط، الأسطول، الموانئ، دار الصناعة، السفن،
القرصنة، مرسى الخرز، بونة، بجاية، شرشال، جزائر بني مزغنة، وهان، المرسى الكبير.

Summary:

Land and sea military are complementary, in the defense of state borders and protect its sovereignty, and as land military is considered as backbone of these countries do; it is no less maritime military, which contributes to the defensive work and the transition to trade practice in peacetime.

To enhance fleet strength necessary to provide normal conditions and the elements of a basic of which provide the raw material such as wood, iron, tar, in addition to the presence of the hands of qualified fleet commander working to sailors and others, but there must be factories for those fleets for the renovation and maintenance and support of various ships and boats.

Has flourished on the coastal strip of the country of Morocco East, many ports and cities that has embraced some of the role of the shipbuilding industry in order to strengthen the military fleet along, houseboats and commercial ones Henin , Oran , Cherchell , Algiers of Béni Mezghenna , Bejaia, Bouna and El khazar port.

words Key:

, Mediterranean sea, Morocco East, Fleet, ports, Industry House
Ships, Piracy, Bouna, Bejaia, Cherchell, Algiers of Béni Mezghenna

مقدمة:

يعتبر التوجه البحري لأي دولة واجهتها الحرية ونشاطها الاقتصادي، من خلال امتلاكها لأساطيل عسكرية ومراكب تجارية للدفاع عن نفسها وتقوية مداخيلها. كما اعتبرت صناعة السفن خلال الفترة الوسيطة من الصناعات الإستراتيجية والتي تسهر الدول على إقامتها والاهتمام بها، وبرزت دور الصناعة في المغرب الأوسط بداية من القرن الخامس هجري ثم السادس هجري، وانحصرت في المدن البحرية الكبرى كما هو الشأن في بجاية ووهران وبونة، وجزائر بني مزغنة... ورغم تحدث المصادر عنها سواء مباشرة أو ضمناً إلا إن البحث الأثري والتقصي عنها كان صعباً لعدم العثور على بقايا منها، ومن هنا تأتي إشكالية موضوعنا وهي: دور الصناعة البحرية في المغرب الأوسط، بين البحث الأثري والتقصي المصدر.

ما المقصود بدور الصناعة وما أصل التسمية؟

ما هي أهم دور الصناعة المنتشرة في المغرب الأوسط؟، ولماذا لم تفصل فيها

المصادر؟

متى ظهرت وهل استمرت في النشاط من خلال مختلف الحقب التاريخية التي مر بها المغرب الأوسط؟

ما هي أهم الأنشطة التي مورست بها وأهم الموظفين المنتمين لها؟ وما أنواع السفن التي تنتجها؟

وللإجابة عن هاته الإشكالية اتبعنا خطة مكونة من

أولاً: التعريف بدور الصناعة.

ثانياً: وظائف دور الصناعة.

ثالثاً: أهم دور الصناعة بالمغرب الأوسط.

رابعاً: أهم السفن التي تصنع بهذه الدور.

وخاتمة تضمنت أهم النتائج.

أما عن المنهج المتبع فهو المنهج الوصفي من خلال وصفنا لطرق الصنع وأهم المرافق التي تتضمنها، وأنواع السفن، كما استخدمنا المنهج السردى الذي ساعدنا في تحديد تواريخ بناء تلك الدور والحقبة المنتمية إليها.

تمهيد:

لقد نشطت بحرية المغرب الأوسط خلال العهد الحمادي والموحدي، وخاصة خلال فترة حكم المنصور الموحدي، ويرجع ذلك إلى وفرة الأموال التي نعمت بها البلاد في ذلك الوقت، وانعكست على الجيش والأسطول، وساهمت هذه الأموال في إنشاء دور الصناعة للسفن التي انتشرت في كل جهة من جهات المغرب والأندلس⁽¹⁾، وكان

للمغرب الأوسط نصيب فيها، بالإضافة إلى شراء المواد اللازمة لها، وبناء مدارس حربية لتخريج قادة أكفاء قادوا الأسطول إلى النصر في العديد من المعارك. وقد كان لاتساع سواحل المغرب الأوسط القدرة على توفير مواد هائلة لبحريته، سواء من حيث الصرف عليها أو من حيث تزويدها بالعناصر البشرية المجربة، أو المواد الخام اللازمة لبناء السفن إذ توفر الأخشاب في جنوب وهران، وبالقرب من بونة وبجاية و القبائل الصغرى بالمغرب الأوسط⁽²⁾، كما توفر لهم الحديد في مناطق بجاية وبونة وفي تامسامان على الطريق الرابط بين سبتة ووهران⁽³⁾، أما الزفت والقطران فيجلبان من جبال بجاية وألبيرة⁽⁴⁾.

أولاً: التعريف بدور الصناعة.

اعتبر ابن خلدون صناعة المراكب من المظاهر الحضارية في الدولة⁽⁵⁾، وتصنع في مكان خاص يدعى دار الصناعة، وهي اسم مكان "أعد لإنشاء المراكب البحرية التي يقال لها السفن"⁽⁶⁾.

وبالتالي هي مؤسسة رسمية تعنى بصناعة السفن⁽⁷⁾، كما تطلق عليها أسماء أخرى منها دار الصنعة⁽⁸⁾، وصناعة الإنشاء⁽⁹⁾ وصناعة العمائر⁽¹⁰⁾، وبالتالي تشير إلى نوع من الصناعات المنتشرة في مدن العالم الإسلامي خلال الفترة الوسيطة وهي صناعة السفن⁽¹¹⁾، وعلى العموم هي المكان الذي تنشأ وتركب فيه السفن، لهذا تعرف بدار صناعة البحر⁽¹²⁾.

وعلى إثر التلاقح الحضاري الذي شهده العالم المتوسطي بين ضفتيه الشمالية والجنوبية طيلة الفترة الوسيطة، انتقلت عبارة دار الصناعة إلى أوروبا وظهرت في اللغة

الاسبانية باسم Darcinah⁽¹³⁾، ثم تطورت بواسطة التحريفات التي أدخلت على الكلمة لتصبح في الأخير Arsenal والتي تعني المكان الذي تصنع فيه السفن⁽¹⁴⁾، وترجم العرب الكلمة ضانين أنها كلمة تركية أصلها "ترسخان" أو "ترسانة"⁽¹⁵⁾.

ثانيا: وظائف دور الصناعة.

أضحت دارا للصنعة كما قال يحيى بن خلدون: "...أن دار الصنعة السعيدة تموج بالفعلة على اختلاف أصنافهم وتباين لغاتهم وأديانهم، فمن دراق ورماح ودروع ولبام و و شاء وسراج وخباء ونجار وحداد وصنائع ودباغ وغير ذلك، فسكتت لأصواتهم وآلاتهم السماع، وتجار في الحكام صنائعهم الأذهان، وتوقف دون بحرهم الهائل الأبصار..."⁽¹⁶⁾.

وقد بيّن ابن خلدون أنها صعبة وتتطلب فنيات وتقنيات خاصة والى هندسة وبنيات وتقنيين أكفاء ويد عاملة مدربة، بقوله: "...من أصلها تحتاج إلى جزء كبير من الهندسة في جميع أصنافها..."⁽¹⁷⁾، ويضع قيادة الأساطيل ضمن مراتب الدولة وخططها في ملك المغرب وإفريقية ومرؤوسة لصاحب السيف، وتحت حكمه في كثير من الأحوال، ويسمى صاحبها في عرفهم المِلنَد، وهو من لغة الإفرنج⁽¹⁸⁾.

لتظهر تسمية أخرى في المصادر منها صاحب البحر أو متولي خزائن البحر وهي مهنة تعود الى الفترة الرومانية Praepositus reliquationi⁽¹⁹⁾ خطة يسهر صاحبها على تنظيم الأعمال بدار الصناعة باعتبار احتواء دار الصناعة على ورشات مختصة ومتنوعة⁽²⁰⁾.

كما احتوت دور صناعة السفن على أنشطة ثانوية فرعية وعدة مختصين منها القلفاط⁽²¹⁾، والنجار، والحداد، وصانعو الحبال، ومبلطو السفينة، والطباخون، وممولو السفينة بالمؤن "شحانو البضائع"⁽²²⁾.

وعلى الرغم من أن الموحدين كانوا يجدون فيما يغنمون من سفن أعدائهم المرابطين؛ ثم الصقليين والميورقيين والنصارى الإسبان؛ موردا لتنمية أسطولهم، إلا أن البناء كان هو المورد الأساسي في تكوين الأسطول الموحدى⁽²³⁾، لذلك ازدهرت البحرية الموحدية، بل تفوق المغرب حينئذ في صناعة الأسطول تفوقا سبق به من قبله ومن بعده، فقد أصبح الأسطول الموحدى، أسطولا ضخما بفضل عدد بحارته خاصة من وهران وهنين، تحدثت عنه المصادر على أنه أسطورة البحار⁽²⁴⁾.

سار الأسطول الموحدى بقيادة أمير البحر "أبي عبد الله محمد بن ميمون"⁽²⁵⁾،

وابن الخراط، وأبي

الحسن الشاطبي، وغيرهم من رجال البحر⁽²⁶⁾، ورغم أننا نجهل عدد سفن الأسطول الموحدى، في أوج قوته، ولكننا نعلم أن الخليفة عبد المؤمن اهتم بإنشاء أسطول ضخم بلغ أربعمائة قطعة⁽²⁷⁾، وفي رواية أخرى أنه بلغ سبعمائة قطعة⁽²⁸⁾.

ثالثا: أهم دور الصناعة بالمغرب الأوسط.

لقد تسنى للمغرب الأوسط استغلال دور الصناعة المنتشرة على طول سواحله منذ عهد الفاطميين، ثم الحماديين والمرابطين وصولا إلى الموحدين ثم ما خلفه الزيانيين والحفصيين، مثل وهران وهنين، وبجاية، وبونة، والخرز⁽²⁹⁾.

وخاصة في عهد الموحدين حيث كانت الأساطيل تصنع على طول مراسي الدولة وتعرف بدار الصناعة⁽³⁰⁾، وساعدها على إنشاء تلك الدور الغابات المنتشرة على طول ساحل المغرب الأوسط⁽³¹⁾.

وقد تعددت دور صناعة السفن في المغرب الأوسط على طول الشريط الساحلي من الشرق إلى الغرب ومنها:

• دار الصناعة بمرسى الخرز:

لقد احتوى مرسى الخرز على دار للصناعة أقيمت أواخر القرن الرابع وبداية القرن الخامس الهجريين/العاشر والحادي عشر الميلاديين، أي خلال الفترة الفاطمية الزيرية؛ وهذا يؤكد عدم إشارة المصادر الأولى إليها كابن حوقل والمقدسي.

وأول من أشار إليها البكري بقوله: "وقد صنع بها مرفأ للسفن منذ مدة قريبة، وفي هذه المدينة تنشأ السفن والمراكب الحربية التي تغري بها إلى بلاد الروم"⁽³²⁾، وهي أول إشارة لهذه الدار في عهد البكري.

وقد حاول أحد باحثي الآثار تحديد موقعها بأنها تقع "في قعر الحوض الداخلي على مستوى الجهة الجنوبية للميناء، أي على اليابسة وليس على مستوى الجزيرة، نظرا لصغر مساحة الجزيرة، كما لا يمكن وضعها على مستوى المسلك الرابط بين الجزيرة واليابسة، باعتبار أن المصادر تؤكد انقطاعه عن طريق مياه البحر في فصل الشتاء، الأمر الذي يجعل من اليابسة الموضع الأنسب والأقرب لموضع هذه الدار التي تفتح على الحوض الداخلي للميناء العسكري"⁽³³⁾.

ورغم عدم ذكر المصادر لأنواع المراكب التي تصنع بدار الصناعة بمرسى الخرز إلا أن الأكيد هي السفن الحربية و التجارية، من قول المؤلف المجهول "وهناك قوم- بمرسى الخرز- لهم مراكب وزوارق"⁽³⁴⁾، كما تصنع بها أدوات استخراج المرجان الذي اشتهرت به إضافة إلى وسائل الصيد البحري⁽³⁵⁾.

• دار الصناعة ببونة:

نظرا لأهمية بونة ووفرة المعادن والأخشاب حولها، اتخذها الفاطميون مركزاً هاماً لصناعة السفن، وإصلاحها وقاعدة لرسو الأساطيل الحربية منها والتجارية⁽³⁶⁾، وجميع المصادر السابقة للقرن الثامن الهجري تشير إليها ضمناً على غرار ذكرها بأنها أصبحت قاعدة هامة لتوفير السفن للموحدين على غرار هنين ووهران، وبلغت قدرة استيعابها للسفن مائتي سفينة مع مرسى الخرز "القاله"⁽³⁷⁾.

وأول من ذكرها من المصادر هو ابن خلدون، وإن كان في ثنايا حديثه بقوله: "واستحث السلطان أساطيل المسلمين من مرسى العدو، وبعث إلى الموحدین بتجهيز أسطولهم إليه، فعقدوا عليه لزيد بن فرحون قائد أسطول بجاية من صنائع دولتهم وأوفى سبته في ستة عشر من أساطيل إفريقية، كان فيها من طرابلس وقابس وجربة وتونس وبونة وبجاية"⁽³⁸⁾، أي أن بونة قد وفرت السفن لأسطول المرينيين، ضد نصارى الأندلس.

لكن أصبحت غابات المغرب الأوسط بمقتضاه لا تغطي إلا حاجيات دُورها بمرسى الخرز وبونة وبجاية، في حين دار الصناعة في هنين ووهران تتلقى الخشب من غابات المغرب الأقصى خاصة في الفترة المرابطية⁽³⁹⁾.

ونستنتج أن السفن التي تصنع في بونة هي السفن الحربية لممارسة القرصنة، بالإضافة إلى السفن التجارية كالأجفان، وذكرت إحدى الوثائق التي نشرها الأركون وهي الوثيقة رقم 119، بتاريخ 707هـ/سبتمبر 1307م بأن القراصنة الميورقيين استولوا على جفن بوني صغير قيمة سلعه 5 آلاف دينار⁽⁴⁰⁾، كما تقوم دار الصناعة ببونة بصيانة وإصلاح المراكب والسفن حسب إشارة صاحب الاستبصار "عطب مركب القيطاني ومركب الفخري ومراكب كثيرة"⁽⁴¹⁾.

• دار الصناعة ببجاية:

ظهرت خلال الفترة الحمادية منذ سنة 461هـ/1069م، وذكرها الإدريسي خلال القرن السادس هجري/الثاني عشر الميلادي بقوله: "وبها دار لإنشاء الأساطيل والمراكب والسفن والحراي"⁽⁴²⁾، وقد أنشأها الأمير الحمادي الناصر بن علناس⁽⁴³⁾ وهي تقع بالجنوب الغربي للمدينة مباشرة على البحر بالقرب من القصبة أين يوجد اليوم حي يسمى دار الصناعة أو الصنعة⁽⁴⁴⁾.

ويذكر دومنيك فاليرين ضمن أبواب مدينة بجاية في الجانب الغربي باب دار الصناعة المشار إليه في وثيقة ميورقية والذي يعطي دون أدنى شك الانطباع بأنه المدخل إلى دار صناعة الأساطيل في جنوب غرب المدينة⁽⁴⁵⁾.

وهناك إشكال أن صاحب الاستبصار يشير إلى دارين لصناعة السفن خلال القرن السادس الهجري إذ يقول: "لها داران لصناعة المراكب وإنشاء السفن"⁽⁴⁶⁾، ووافقه برونشفيك دون دليل⁽⁴⁷⁾.

أما ابن خلدون فقد قال عن البحائيين: "وشرع في ذلك أهل بجاية منذ ثلاثين سنة فيجمع النفرء والطائفة من غزاة البحر، ويصنعون الأسطول ويتخيرون له الأبطال الرجال"⁽⁴⁸⁾، ولم يذكر إن كان ذلك في دار أم دارين، واعتبرها دومنيك فاليرين بأنها دار واحدة أنشئت خلال الفترة الموحدية⁽⁴⁹⁾، وقد طورها المرينيون عند سيطرة أبي عنان عليها سنة 748هـ/1347م⁽⁵⁰⁾.

كما تحدث ليون الإفريقي في بداية القرن العاشر/السادس عشر الميلادي عن دار لصناعة السفن الحربية وصيانتها فذكر أن الكونت "بيار دي نافارو Pierre de Navarro شيد حصناً قرب هذه الدار قرب البحر في موضع ملائم من الشاطئ، كما حصن قلعة قديمة مجاورة للبحر بجانب دار الصناعة"، خلال حملته سنة 915هـ/1510م⁽⁵¹⁾.

وتحدد الأبحاث الأثرية أن دار الصناعة في بجاية تتكون من حوض مربع الشكل يحيط به من جميع الجهات بهو وعدد من المخازن والصهاريج، ويوجد بالجهة الغربية ثلاث قاعات رئيسية، لم يبق منه اليوم شيئاً سوى باب البحر بسبب الطمي⁽⁵²⁾.

وإلى جانب هذا تؤكد المصادر على أهمية قاعدة بجاية ودار صناعتها وقد ساعد على ذلك توفرها على غطاء نباتي كثيف وفر لها الخشب اللازم لبناء السفن هذا فضلاً عن توفرها على الحديد والقطران⁽⁵³⁾.

أما عن السفن التي تصنع بهذه الدار فكانت السفن الحربية بالدرجة الأولى كالغراب⁽⁵⁴⁾ والطرائد⁽⁵⁵⁾، بالإضافة إلى السفن التجارية كالجنفن التي أوردتها الوثيقة 119 من الوثائق التي نشرها الأركون، حيث كان الجنفن البحائي يحمل سلعا غالية⁽⁵⁶⁾، بل ويعتبر برونشفيك دار الصناعة في بجاية مختصة في التجارة البحرية، حيث كانت تصنع السفن التي كانت سببا في ثرائها⁽⁵⁷⁾.

لهذا كانت دار الصناعة البحائية تعد من أهم دور الصناعة الثلاث الكبرى للدولة الحفصية رفقة دار الصناعة في تونس والمهدية.

● دار الصناعة بجزائر بني مزغنة:

إن المصدر الوحيد الذي تحدث عن هذه الدار يعود إلى فترة متأخرة وهو ابن أبي دينار (ت 1110هـ/1690م) حين تكلم عن حملة الناصر الخليفة الموحيدي⁽⁵⁸⁾ على بني غانية، بقوله " فلما وصل إلى جزائر بني مزغنة أمر بإنشاء أساطيل وأخذ في تجهيز العساكر إلى ميرورفة ففتحها وقتل صاحبها عبد الله بن إسحاق وفر أخوه يحيى ودخل الصحراء"⁽⁵⁹⁾.

أي أن دار الصناعة في جزائر بني مزغنة تعود إلى الفترة الموحدية بعد ضمها سنة 546هـ-547هـ/1151م، وهنا نستغرب سكوت المصادر عن الحديث عنها، ليحاول أحد الباحثين تحديد مكانها في نفس موضع دار الصناعة العثمانية بمحاذاة أو داخل أسوار المدينة⁽⁶⁰⁾.

إن المهجوم الضخم للموحدين "أزيد من الأربعمائة قطعة"⁽⁶¹⁾، ودخولها لميناء جزائر بني مزغنة ثم التوجه بها نحو قواعد بني غانية في جزر البليار يعطينا صورة على كبر وضخامة هذا الميناء واتساع دار صناعته.

● دار الصناعة بوهران:

تعود أول إشارة إليها إلى الحملة التي قادها الخليفة الموحد عبد المؤمن بن علي خلال حملته الطويلة نحو المغرب الأوسط والأدنى سنة 546هـ-547هـ/1151م، حيث أمر بإنشاء الأساطيل في جميع سواحل البلاد وعزم على غزو بلاد الروم في البر فأنشأ منها أربعمائة قطعة أنشأ منها في وهران ومرسى هنين مائة قطعة⁽⁶²⁾، غير أننا نتساءل كيف تمكنت دار الصناعة في وهران من توفير هذا العدد من السفن وهي حديثة التأسيس في الفترة الموحدية مما يجعلنا نعتقد أنهم ورثوها عن الفترة المرابطية رغم عدم إشارة المصادر إليها، ودعم هذا القول إشارة الحميري "وقد كانت ذات عمارة دائمة بالسفن والمراكب"⁽⁶³⁾، وكذا كريستوف بيكار الذي اعتبرها تعود إلى الفترة المرابطية⁽⁶⁴⁾.

أما عن السفن التي تصنع بها فهي السفن الحربية التي اشتهر بها الموحدون وهي الشيني والطريدة والشلندي⁽⁶⁵⁾.

وفي ظل غياب المعطيات الأثرية والمصدرية يمكن التخمين أن الدار تتركز على مستوى المدينة لأن الدور عادة ما تكون داخل أسوار المدينة، وذلك لتأمينها، وحتى لا

تترك للعدو أي منفذ إليها نظرا ليعدها الاستراتيجي والعسكري الهام، إضافة إلى فرضية وقوع الدار على مستوى حوض المرسى الكبير⁽⁶⁶⁾.

• دار الصناعة بهنين:

أغلب المصادر تعيد تاريخ إنشائها مع دار الصناعة في وهران إثر الحملة الكبيرة للخليفة الموحد عبد المؤمن نحو إفريقية، حيث أمر بصنع "الأساطيل في جميع سواحل بلاده وعزم على غزو بلاد الروم في البر فأنشأ منها أربعمئة قطعة، أنشأ منها في حلق المعمورة ومرساها مائة وعشرين قطعة ومنها بطنجة وسبتة وبادس ومراسي الريف مائة قطعة ومنها ببلاد إفريقية ووهران ومرسى هنين مائة قطعة"⁽⁶⁷⁾.

ومن خلال العدد الضخم 100 سفينة يتضح أنها كانت رفقة دار الصناعة في وهران دار كبيرة وقديمة ربما تعود للفترة الأخيرة المرابطية، وهو ما يشير إليه أحد الباحثين بأنها تعود لتلك الفترة⁽⁶⁸⁾.

وتقع هذه الدار على مستوى الحوض الداخلي للميناء العسكري الذي يقع بدوره ضمن أسوار المدينة التي أحدثتها الموحدون، وهو ما يشير إلى العناية الكبيرة بهذه الدار التي مثلت قاعدة مهمة للدولة الموحدية⁽⁶⁹⁾.

وخلال القرن 7هـ/13م أصبحت تلمسان عاصمة الزيانيين مركزا تتجمع فيه مختلف الصناعات خاصة على عهد السلطان أبي حمو موسى الزياني فأضحت دارا للصناعة كما قال يحيى بن خلدون: "...أن دار الصناعة السعيدة تموج بالفعل على اختلاف أصنافهم وتباين لغاتهم وأديانهم، فمن دراق ورماح ودرع ولبام ووشاء

وسراج وخباء ونجار وحداد وصنائع ودباغ وغير ذلك، فسكنت لأصواتهم وآلاتهم السماع، وتجار في الحكام صنائعهم الأذهان، وتوقف دون بحرهم الهائل الأبصار...»⁽⁷⁰⁾.

ومن دور الصناعة المتأخرة دار الصناعة في شرشال والمرسى الكبير واللذان تعودان إلى الفترة الأولى لقدم الأتراك بقيادة خيرالدين بربروس⁽⁷¹⁾.

رابعاً: أهم السفن التي تصنع بهذه الدور.

يصف ابن خلدون السفينة بأنها أجرام هندسية على قالب الحوت واعتبار سبجه في الماء بقوامه وكلكله، ليكون ذلك الشكل أعون لها على مصادمة الماء، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التي للسماك تحريك الرياح. وربما أعينت بحركة المجاذيف كما في الأساطيل⁽⁷²⁾.

وإن تطور السفن كان ببطء شديد، حيث لاحظ فرناند برديول أن المراكب الشراعية الوسيطة وكذلك الحالية، ما تزال تصنع على غرار المراكب اليونانية والفينيقية والرومانية، واتضح ذلك من خلال حطام سفينة إسلامية عثر على أنقاضها بسواحل مرسيليا⁽⁷³⁾.

وعليه يمكن تقسيم سفن الفترة الوسيطة حسب الوظيفة إلى سفن حربية وسفن تجارية ومراكب صيد، إضافة إلى السفن الملاحية المخصصة للسفر، كما أن في زمن الحرب يتم استدعاء السفن التجارية للمشاركة في القتال سواء بحمل المقاتلين أو الأحصنة أو المؤونة.

أي أنه لم تكن هناك حدود فاصلة وواضحة بين الأسطول التجاري والعسكري، فالسلم كان هشاً بالبحر المتوسط، وكان المسيحيون والمسلمون بالمنطقة كل يتصد الآخر⁽⁷⁴⁾.

وأهم السفن والمراكب التي تنجزها دور الصناعة المنتشرة على طول ساحل المغرب الأوسط منها:

الحرابي: ومفردها حرية، وهي نوع من الشواني⁽⁷⁵⁾ تشبه إلى حد كبير الزوارق التجارية وقد ذكرها الشاعر ابن حمديس في ديوانه، حيث كانت تتقدم الأسطول لاستكشاف العدو، ويقول:

وحرية ترمي بمحرق نفظها فيغشى سعو ط الموت فيها المعاطسا⁽⁷⁶⁾.

وكانت تصنع في دار الصناعة ببجاية⁽⁷⁷⁾، كما تستعمل في الحروب لرمي النفط، واستعملها الحماديون في حصارهم لتونس⁽⁷⁸⁾.

الشطية sattia: سميت بذلك لعدم ابتعادها عن الشاطئ، وقيل أن اسمها مشتق من الكلمة الإيطالية settia وظهرت تقريبا منذ القرن الحادي عشر وعرفت بسرعتها وصغرها، واستعملت منذ العصر الوسيط في الحروب والتجارة وصيد السمك⁽⁷⁹⁾، ويمكن تجهيزه بين أربعة وعشرة مدافع ويتراوح طاقمه بين خمسين ومائة رجل⁽⁸⁰⁾.

ويعتبر عزالدين عمر موسى الشيطي هو أحد مكونات الأساطيل البحرية لدولتي الموحدين والمرينيين بالغرب الإسلامي⁽⁸¹⁾

المراكب: ومفردها مركب وهي قطعة تجارية مخصصة لأغراض التوصيل⁽⁸²⁾ وكانت تستعمل في أوقات الحرب لنقل الجند والمؤن والسلاح وغيره من العتاد والإمدادات، وكانت تصنع في بجاية⁽⁸³⁾ والحرية تصنع منها في مرسى الخرز⁽⁸⁴⁾.

الأجفان⁽⁸⁵⁾: الجفن وهي سفينة دائرية من سفن الغزو والحرب⁽⁸⁶⁾ "غزوية"، أو تنقلية، رغم أنها في العصر الموحيدي كانت أغلبها غزوية⁽⁸⁷⁾، ويشير إلى ذلك ابن الخطيب بقوله "فركب بمن اختصه في قطعة من أسطوله وحمل المال والمتاع في اثنتين وأحرق باقي الأجفان خشية الإتياع"⁽⁸⁸⁾.

وهذا النوع من السفن يمكن إرجاعها إلى العهد المرابطي، ويورد صاحب الحلل الموشية معلومات تفيد أن تاشفين بن علي، إبان حصار الموحدين له في وهران كان قد جهز عشرة أجفان غزوية تكون طوع أمره إذا احتاج إليها للتخلص من الحصار⁽⁸⁹⁾.

وذكر ابن عذارى أن عبد المؤمن أمر سنة 553هـ/1158م أمر بالكتب إلى قبائل الموحدين بالنفر للجهاد والاستعداد في الزاد وأمر أهل البلاد البحرية-بما فيها بجاية- بإنشاء الأساطيل والأجفان⁽⁹⁰⁾.

كما كان المسلمون يستولون على أجفان أعدائهم ويدمجونها إلى أجفانهم، ويشير ابن عذارى إلى أن الخليفة أبا يعقوب في سنة 586هـ/1190م استطاع أن يحرز نصرا على الأسطول البرتغالي ويعكس عدة من أجفانه فيصيرها إسلامية⁽⁹¹⁾.

السفينة: من سفن الشيء يسفنه أي قشره، وسميت بذلك لقشرها وجه الماء، وهي الجارية من المراكب الكبيرة⁽⁹²⁾، كما سميت السفن الصغيرة بعدة تسميات منها القارب والزورق⁽⁹³⁾.

الشيبي Galère⁽⁹⁴⁾: أو الشواني هي السفن الحربية الشراعية الضخمة الطويلة التي كانت تتكون من عدة طبقات كالقلعة، أي تنصب فيها أبراج للدفاع، يهدف ب140 أو 180 مجدافا⁽⁹⁵⁾ زودت بأبراج وقلاع للدفاع ولل هجوم، وتحتوي على أهراء لخنز القمح وصهاريج لخنز الماء العذب وقد كانت من أهم قطع الأسطول الفاطمي⁽⁹⁶⁾، وذكرها البكري⁽⁹⁷⁾ بأنها تخرج غازية من ميناء بونة، وقد وصفها الشاعر ابن حمديس عند مدحه أبا يحيى الحسن بن علي بقوله:

وقد جعلوا لهم من شرع الشواني مع الأرواح أجنحة وطاروا⁽⁹⁸⁾.

كما كانت الشواني ضمن جيش أبي عنان المريني أثناء حملته على افريقية سنة 748هـ/ 1347م، إذ مر في رحلته بدور الصناعة الكبرى كوهان وبجاية⁽⁹⁹⁾، وفي سنة 1376م وصل خبر إلى ميورقة حول تسليح أمير بجاية لسبع شواني وغليوطات باثنين وعشرين منصة ومركبا⁽¹⁰⁰⁾.

الغراب Corvette: وهي مراكب حربية قوية شرسة في القتال⁽¹⁰¹⁾ استعملت خاصة في القرصنة، ولعلها سميت بذلك بسبب شكل مقدمتها الشبيه برأس الغراب⁽¹⁰²⁾، وكانت تصنع خاصة في بجاية⁽¹⁰³⁾، ومنها إشارة ابن عذارى إلى استيلاء صاحب المهديّة على غرابين من الأسطول الحمادي الذي هاجم المدينة سنة 560هـ/ 1136م⁽¹⁰⁴⁾، وكان يستخدم في عهد الموحدّين في إبلاغ البريد⁽¹⁰⁵⁾،

كما كان يستعمل الغراب قائد الأسطول الموحيدي علي بن عيسى⁽¹⁰⁶⁾، وصاحب القرطاس يذكر أن الغراب هو أكبر أجفان المسلمين، إلا أنه أقل ارتفاعاً من القرقورة⁽¹⁰⁷⁾.

وقد حمل الحسن بن علي صاحب المهديّة علي غراب إلى بجاية بعد سقوطها في يد النورمان عام 543هـ/1148م، كان قد أسعفه به الأمير الحمادي يحيى بن العزيز⁽¹⁰⁸⁾.

الحرقاة: وجمعها حراريق وهي من المراكب الكبيرة ولكنها أقل من الشواني وتجذف بأكثر من 100 مجذف⁽¹⁰⁹⁾، وتستعمل في حرق سفن العدو وتزود بالنفط وهو مزيج من مركبات مختلفة كالكبريت والكلس والأصماغ⁽¹¹⁰⁾، وتوضع في أوعية تقذف على سطوح سفن الأعداء⁽¹¹¹⁾، وذكرها ابن الشماخ عند نزول النصارى بالمهدية والتوجه إلى بونة في 793هـ/جويلية 1390م⁽¹¹²⁾، وأكثر الفاطميون من استخدام هذا النوع الذي ورثوه عن الأغلبة، في حروبهم ضد البيزنطيين في جنوب إيطاليا وجزر البحر المتوسط⁽¹¹³⁾.

كما استخدمها المرينيون عند ضمهم بجاية ويذكر صاحب فيض العباب "وحراقات تحرق قلب المناصب وتتيح صرعه"⁽¹¹⁴⁾.

البُطْسة Patache: من السفن الحربية العظيمة التي تشتمل على عدة طبقات وعلى قلع كثيرة تقدر بأكثر من أربعين قلعا وتستخدم في حمل الأوزاد والذخيرة والرجال⁽¹¹⁵⁾، وهذا يبين أن لها أغراضاً تجارية وعسكرية، وهي من الأنواع التي

استخدمها التلمسانيون للتنقل بين إمارات المغرب الإسلامي ففي سنة 715هـ/1315م أبحر مجموعة من التجار التلمسانيين والبعثيين والتونسيين في بطسة تلمسانية، كانت تقوم برحلة عبر موانئ المملكة الزيانية⁽¹¹⁶⁾.

وتذكر أحد العقود مؤرخة 651هـ/1253م عن رحلة تجارية من جنوة إلى بجاية على ظهر بطسة بلغت حمولتها 3آلاف قنطار⁽¹¹⁷⁾.

الشلندي Chelanduim⁽¹¹⁸⁾: وجمعها شلنديات وهي من كبار المراكب الحربية المسطحة ذات طابقين السفلي للمجدفين أما القسم العلوي فيستعمل كمسطح يتقاتل الغزاة على ظهره لهذا كانت من

أبرز السفن الحربية، كما استخدمت أيضا في نقل البضائع أي لأغراض تجارية⁽¹¹⁹⁾، وكانت هذه القطع تصنع في مرسى بجاية ومرسى الخرز⁽¹²⁰⁾، وكانت تشكل أهم القطع البحرية في الأسطول الحمادي بسبب كبرها وسعة حمولتها⁽¹²¹⁾.

القرقورة: اسمها بالاسبانية كاراكا، ومنها ما هو بثلاثة ظهور "طبقات" ولها ثلاثة قلاع تسير بها في الرياح العاصف⁽¹²²⁾، وهي معدة لنقل المؤن والذخيرة للأسطول والتجارة أيضا⁽¹²³⁾، وقد استعملها الفاطميون في أسطولهم الحربي وكذا الموحدون⁽¹²⁴⁾، كما ذكرها ابن عذارى في حوادث عام 585هـ/1189م بحيث كان العدو في الأندلس يستخدمها للهجوم على البلاد الإسلامية⁽¹²⁵⁾.

الطريدة: وهي سفن حربية صغيرة⁽¹²⁶⁾، تستعمل في مطاردة العدو لسرعتها وتستخدم كذلك في نقل الخيل "حمولتها أربعون فرسا"⁽¹²⁷⁾، الطريدة أو الطارد سفينة صغيرة سريعة أطلق عليها الإسبان اسم Tarida⁽¹²⁸⁾، وقد امتلكها الحماديون

وصنعوها في بجاية وخسر الجيش الحمادي طرادين أثناء محاصرته للمهدية، سنة 522هـ/1128م⁽¹²⁹⁾.

وقد تحدث عنهم ابن عذارى عند حديثه حول مواجهة الموحدين لبني غانية وتوجههم من جزيرة يابسة إلى بجاية والجزائر، ثم تمكن القائد ابن ميمون من طريدتين فأضرم فيهما النار ورجع ابن غانية خائباً⁽¹³⁰⁾، كما ذكرها الحميري ضمن الحرب الدائرة بين عبد المؤمن وبني غانية إذ توجه الأسطول الموحي من الجزائر إلى ميورقة وكان ضمن وحدات الأسطول المتكون من ثلاثمائة جفن منها سبعون غراباً وثلاثون طريدة وخمسون مركباً⁽¹³¹⁾.

وقد عثر في إحدى وثائق الموثقين المجهولين طريدة تسمى "النصر" ملكية *vita de vivaldo zara* قامت برحلة من بونة إلى مرسى تونسكانت تتأهب لنقل السلع إلى جنوة⁽¹³²⁾، كما ذكرها الغبريني كوحدة تصنع في بجاية تنتمي ضمن الأسطول الحفصي⁽¹³³⁾.

الشخاتير: سفن تجارية ولكنها تستعمل للشحن الحربي⁽¹³⁴⁾، وأعد عبد المؤمن أسطولا من سبعين شينيا وطريدة⁽¹³⁵⁾، وشلندي⁽¹³⁶⁾، وأجفاناً⁽¹³⁷⁾، إضافة إلى الشخاتير، والغراب⁽¹³⁸⁾، والحراريق والزوارق والمسطحات والمراكب⁽¹³⁹⁾، مجهزة بمختلف الأسلحة وغزاة البحر وآلات الحصار⁽¹⁴⁰⁾، وإلى جانب تلك الأسلحة البحرية السالفة الذكر أنشأ عبد المؤمن قطعة جديدة ضمن أسطوله تحمل اسم المراكب الغزوانية، وتقوم بمهمة حربية وكذا مهمة النقل، عبر الموانئ الساحلية⁽¹⁴¹⁾.

وعلى العموم، نسجل الخلط الكبير بين المصادر في تفاصيل وأسماء المراكب فالسفينة الواحدة قد ترد بعدة أسماء وبوظائف مختلفة.

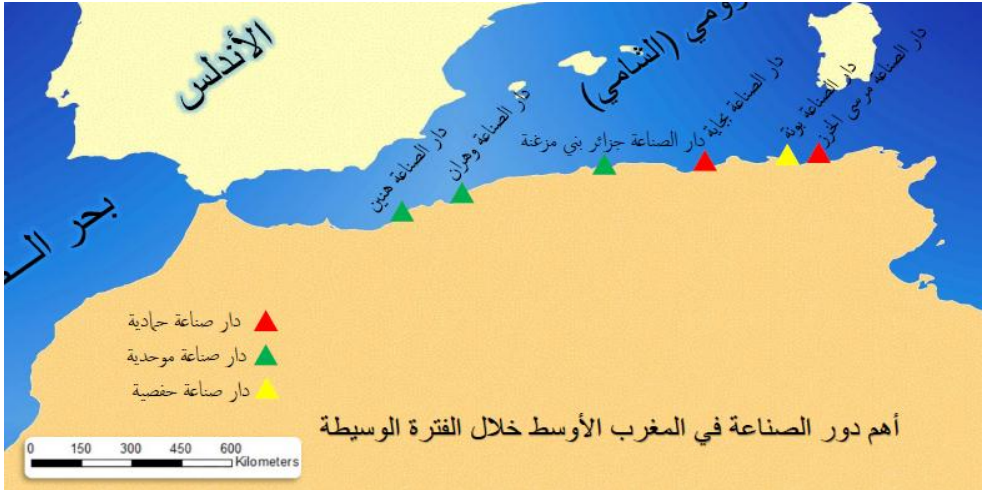
خاتمة:

✓تعتبر دار الصناعة مؤسسة رسمية تشرف عليها الهيئة المركزية للدولة أو المدينة هدفها إنشاء السفن والمراكب بمختلف أنواعها لتزويد الأسطول العسكري والتجاري، إضافة إلى أعمال الصيانة.

✓تنوعت وظائف دور الصناعة واختلفت حسب نوع المراكب التي تنشأ فيها كما احتوت هذه الدور على عمال وموظفين يمارسون مختلف المهن والنشاطات المكتملة لبعضها وهذا من أجل الوصول الى سفن ذات نوعية جيدة.

✓انتشرت دور الصناعة على طول الشريط الساحلي للمغرب الأوسط منها مرسى الخرز وبونة وبجاية وجزائر بني مزغنة وشرشال ووهران وهنين، ورغم أن هاته الدور لم تكن متزامنة تاريخيا فمنها ما بني في عهد الفاطميين ومنها ما بني في عهد الحماديين ومنها ما أنشأ في عهد الموحدين.

✓تنوعت السفن التي تصنع في دور الصناعة بالمغرب الأوسط ما بين تجارية وعسكرية وحتى في كل صنف تندرج عدة أنواع حسب حمولتها واتساعها ووظيفتها، ورغم ذلك كانت في أوقات السلم تستغل السفن الحربية في نقل السكان والبضائع، والعكس في حالة الحرب.



الهوامش

- 1) ابن صاحب الصلاة أبو مروان عبد الملك: المن بالإمامة. تحقيق عبد الهادي التازي، بيروت، لبنان: دار الغرب الإسلامي، 1987، ص 19، 20، 40، 53، 106؛ و يوسف أشباخ: تاريخ الأندلس في عهد المرابطين والموحدين، ترجمة محمد عبد الله عنان، مكتبة الخانجي، القاهرة، ط2، 1996، ج2، ص247-248.
- 2) الحميري أبو عبد الله محمد بن عبد المنعم الصنهاجي السبتي: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق إحسان عباس. بيروت، لبنان: مطبعة هيدلبرغ، 1984م، ص81-82.
- 3) أبو الفداء عماد الدين إسماعيل: تقويم البلدان. اعتنى به رينود و البارون ماك كوكين ديسلان، باريس: دار الطباعة السلطانية، 1840م، ص141؛ والحميري: المصدر السابق، ص81.
- 4) القزويني زكريا بن محمد بن محمود: آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت، دار صادر، 1960م، ص502.

- (5) مجهول: الاستبصار في عجائب الأمصار، وصف مكة والمدينة، ومصر وبلاد المغرب، نشر وتعليق سعد زغلول عبد الحميد. بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، 1958م، ص140، 210.
- (6) المقرئزي: كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، تقديم محمد مصطفى زيادة، دار التحرير للطبع والنشر، مصر، د ت، ج2، ص189.
- (7) عبد المنعم ماجد: تاريخ الحضارة الإسلامية في العصور الوسطى، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، 1986م، ص75-76.
- (8) مجهول: الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق سهيل زكار وعبد القادر زمامة. الدار البيضاء، نشر دار الرشاد الحديثة، 1979م، ص154-155.
- (9) ابن خلدون عبد الرحمن: العبر وديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر. ضبط المتن والحواشي والفهارس تحليل شحادة، مراجعة سهيل زكار، بيروت، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، 2000م، ج7، ص346؛ ومحمد المنوني: ورقات عن حضارة المرينيين، الدار البيضاء، المغرب: مطبعة النجاح الجديدة، 2000م، ص109.
- (10) الأسعد بن ماتي: كتاب قوانين الدواوين، تحقيق عزيز سوريال عطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1991، ص339.
- (11) دائرة المعارف الإسلامية، مجلد9، مادة الصناعة، ص82.
- Encyclopédie de L'Islam, Tome, II, P.132.
- (12) علي محمود فهمي: التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط، من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة قاسم عبده قاسم، ط1، دار الوحدة للطباعة، بيروت، 1981، ص31.
- (13) سعاد ماهر: البحرية في مصر الإسلامية، القاهرة، وزارة الثقافة، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، 1967م، ص311.

- 14) محمد شفيق: الألفاظ العربية التي دخلت إلى اللغة الفرنسية، مجلة الأكاديمية، العدد 17، سنة 2000، ص 105.
- 15) سعاد ماهر: المرجع السابق، ص 311.
- 16) ابن خلدون يحيى: بغية الرواد في ذكر الملوك من بني عبد الواد، تح عبد الحميد حاجيات، الجزائر، مطبعة الأخوين الشرفاء، 2010م، ج 2، ص 160.
- 17) المقدمة، تحقيق عبد السلام الشدادى، الدار البيضاء، المغرب، بيت العلوم والفنون والآداب، 2005م، ج 2، ص 300.
- 18) نفسه، ج 2، ص 27.
- 19) Ferrero.Hermann ; La Marine Militaire de l'Afrique Romaine, Société de Géographie et d'Archéologie de la Province d'Oran, t. II, 1884, p.168.
- 20) الأسعد شوشان: الموانئ والمراسي بالمغرب الأوسط خلال الفترة الوسيطة، شهادة ماجستير، جامعة تونس، 2009-2010م، ص 289.
- 21) القلقاط : هو عملية تقوية خشب السفينة بالمعادن أي دليه أو تغليفه، وهي عملية ملء الشقوق بعدد من الاصماغ، كالقطران والشمع. عبد الكريم الشبلي: الموانئ بالساحل في العهد الأغليبي، تونس، المزاق القديم وبلاد الساحل، 2005م، ص 19.
- 22) حسن حسني عبد الوهاب: ورقات عن الحضارة العربية بإفريقية التونسية، منشورات مكتبة المنار، تونس، ج 2، ط 2، 1981. ص 52.
- 23) مجهول الحلل الموشية، ص 129؛ و مجموع رسائل موحدية: من إنشاء كتاب الدولة المؤمنية، اعتنى بإصدارها، أفريست لفي بروفنسال. الرباط: المطبعة الاقتصادية، 1941م،

ص178؛ وابن صاحب الصلاة: المصدر السابق، ص213؛ وحمدي عبد المنعم محمد حسين: مدينة سلا في العصر الإسلامي، دراسة في التاريخ السياسي والحضاري، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1993، ص76.

24) ابن صاحب الصلاة: المصدر السابق، ص110، 147، 337؛ عبد الهادي التازي: التاريخ الدبلوماسي للمغرب من أقدم العصور إلى اليوم، المحمدية، المغرب، مطبعة فضالة، 1983م، ج6، ص26-27؛ وشوقي محمد يوسف حسن شحاتة: الدور المغربي للبحرية المغربية في عهد دولتي المرابطين والموحدين (448-668هـ/1056-1269م) رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، جامعة القاهرة، 1996، ص196، 198.

25) أمير البحر أبو الحسن علي بن عيسى بن ميمون كان قائدا للمرابطين ثم انضم إلى الموحدين حتى صار يسمى بصاحب البحر الموحد، وقد انتهت حياته عندما تعقب فارس المرابطين يحيى بن أبي بكر بن يوسف ابن تاشفين الملقب بالصحراوي أو ابن الصحراوية، فيروي البيدق أن هذا القائد الصحراوي حينما فر إلى سبتة أرسل عبد المؤمن وراءه علي بن عيسى بن ميمون، الذي حاصر سبتة بأسطوله، فخرج إليه الصحراوي، وقال له: أريد أن يكون توحيدي - أي الدخول في دائرة الموحدين - على يديك يا أبا الحسن، فقال له: نعم أحملك إلى الخليفة، ولما أنس له هبط علي بن عيسى من الغراب وأراد الجلوس معه فرأى في وجه يحيى الصحراوي الغضب، فأراد أن يرجع إلى الغراب فرمى عليه يحيى حصانه وضربه بالرمح فوصل بين الكتفين حتى نفذه. البيدق أبو بكر بن علي الصنهاجي: أخبار المهدي بن تومرت وبداية دولة الموحدين، الرباط، نشر دار المنصور للطباعة والوراقة، 1971م، ص67-68.

26) ابن الأثير أبو الحسن علي بن أبي الكرم محمد (1987م): الكامل في التاريخ، راجعه وصححه محمد يوسف الدقاق، بيروت، دار الكتب العلمية، ج9، ص428؛ والنويري شهاب الدين: نهاية الأرب في فنون الأدب، تحقيق عبد المجيد ترحيني، بيروت، لبنان، دار الكتب العلمية، 2004م، ج24، ص171؛

- التجاني: الرحلة، تقديم حسن حسني عبد الوهاب، الدار العربية للكتاب، ليبيا- تونس، 1981م، ص345.
- 27) ابن أبي زرع أبو الحسن علي بن عبد الله الفاسي: الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، تحقيق عبد الوهاب بن منصور، الرباط: دار المنصور للطباعة، 1971م، ص200، 201؛ والوزير السراج: الحلل السندسية في الأخبار التونسية، طبعة الدولة التونسية بحاضرتها المحمية، ط1، 1287هـ، ص252؛ والسيلاوي الناصري: الاستقصاء لأخبار دول المغرب الأقصى، تحقيق وتعليق ولدي المؤلف جعفر الناصري ومحمد الناصري، الدار البيضاء، دار الكتاب، 1954م، ج2، ص128.
- 28) ابن أبي دينار أبو عبد الله محمد: المؤنس في أخبار إفريقيا وتونس، تحقيق وتعليق محمد شمام، تونس، المكتبة العتيقة، 1967م، ص112.
- 29) السيلاوي: المرجع السابق، ج2، ص138.
- 30) محمد المنوني: حضارة الموحدين، دار توبقال للنشر، الدار البيضاء، المغرب، ط1، 1989، ص171.
- 31) Féraud .Ch; Exploration des forêts de la Kharasta, Revue Africaine, n°13, 1869, p.36.
- 32) البكري أبو عبيد الله بن عبد الله بن عبد العزيز: المسالك والممالك، تحقيق جمال طلبة، بيروت لبنان، دار الكتب العلمية، 2003م، ص55؛ وإسماعيل العربي: العمران والنشاط الاقتصادي في الجزائر، مجلة الأصالة، العدد19، 1974، ص359.
- 33) الأسعد شوشان: المرجع السابق، ص305.
- 34) الاستبصار، ص26.

- (35) نفسه، ص26.
- (36) يحي بوعزيز: عنابة عبر التاريخ، مجلة الأصالة، وزارة التعليم الأصلي والشؤون الدينية، الجزائر، العدد34-35، يونيو، 1976، ص22.
- (37) نفسه، ص22.
- (38) العبر، ج7، ص345-346.
- (39) فرناند بروديل: البحر المتوسط المجال والتاريخ، ترجمة عمر بن سالم، منشورات وزارة الثقافة تونس، 1990، ص56.
- 40) Alarcon y Santon (Maximilano.A), y Garcia de linaires (Ramon), éd, Los Documentos Arabes Diplomaticos del Archive de la Corona de Aragon, Madrid, 1940., p.259.
- نقلا عن صالح بعيزيق: بجاية في العهد الحفصي، دراسة اقتصادية واجتماعية، تونس، منشورات كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية تونس، مطبعة علامات، 2006م، ص139.
- (41) مجهول: الاستبصار، ص127.
- (42) نزهة المشتاق في اختراق الأفاق، بيروت، عالم الكتب، 1989م، ج1، ص260.
- (43) أمينة بوتشيش: بجاية دراسة تاريخية وحضارية بين القرنين السادس والسابع الهجريين، رسالة ماجستير في تاريخ المغرب الإسلامي، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2007-2008، ص42.
- (44) صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص138.
- (45) بجاية ميناء مغاربي، 1067-1510م، ترجمة علاوة عمارة، منشورات المجلس الأعلى للغة العربية، الجزائر، 2014، ج1، ص144؛ وسالم أبو القاسم محمد غومة: تطور المؤسسة العسكرية في دولتي المرابطين والموحدين في الفترة من 451-668هـ/1059-

- 1269م، رسالة ماجستير في التاريخ الإسلامي، جامعة الفتح، الجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى، 2003-2004، ص98.
- (46) مجهول، ص127؛ وصالح بعيزيق: المرجع السابق، ص138.
- (47) تاريخ إفريقية في العهد الحفصي من القرن 13 إلى نهاية القرن 15، ترجمة حمادي الساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي، 1988، ج1، ص416.
- (48) العبر، ج6، ص578.
- (49) بجاية ميناء مغاربي، ج1، ص66.
- (50) ابن الحاج النميري: فيض العباب وإفاضة قدامح الآداب في الحركة السعيدة إلى قسنطينة والزاب، دراسة واعداد محمد بن شقرون، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، ط1، 1990، ص270-271؛ وسالم أبو القاسم محمد غومة: المرجع السابق، ص162.
- (51) وصف إفريقية، ترجمة محمد حجي، و محمد الأخضر، ط2، دار الغرب الإسلامي، لبنان، 1983، ج2، ص51؛ و دومنيك فالرين: المرجع السابق، ج1، ص100.
- 52) Christophe Picard; La mer et les musulmans d' Occident au Moyne Age (VIIIe – XIIIe siècle), Paris, P.u.f , 1997, p. 50.
- و صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص139؛ والأسعد شوشان: المرجع السابق، ص311.
- (53) مجهول: الاستبصار، ص129-130؛ والظاهر قدوري: الدولة الموحدية وتهيئة المراسي ودور الصناعة، ضمن أعمال ملتقى المدن والمراسي في تاريخ المغرب، أيام 27-29 أكتوبر 2010، الجمعية المغربية للبحث التاريخي، مطابع الرباط، ط1، 2013، ص257.

- 54) حيث يذكر ابن عذارى عند حديثه عن غراب في إطار الحملة البحرية التي وجهها العزيز بن المنصور الحمادي سنة 530هـ/1136م إلى المهديّة، حيث قام صاحب المهديّة بإخراج أسطوله الذي استولى من أسطول بجاية غرايين وأمر بسجن قائدهما. ابن عذارى أبو العباس أحمد بن محمد المراكشي: البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ج س كولان، وإيفي بروفنسال، بيروت، دار الثقافة، 1983م، ج1، ص312-313.
- 55) الغبريني أبو العباس أحمد بن أحمد: عنوان الدراية فيمن عرف من العلماء في المائة السابعة ببجاية، تحقيق رابع بونار، الجزائر، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، 1981م، ص77.
- 56) Alarcon y Santon ; op.cit, p.259.
- نقلا عن صالح بعيزيق: المرجع السابق، ص139.
- 57) تاريخ إفريقية في العهد الحفصي، ج1، ص416.
- 58) هو أبو عبد الله محمد بن يعقوب بن يوسف بن عبد المؤمن الملقب بالناصر حكم سنة 595هـ/1199م بعد وفاة أبيه يعقوب المنصور، في عصره لم يشهد إنجازات كالتي شيدها أبوه، وانحزم أمام الفونسو الثامن في معركة حصن العقاب قرب جيان، في يوم الاثنين منتصف صفر 609هـ/1212م، توفي سنة 610هـ/1213م. أنظر عبد الواحد المراكشي: المعجب في تلخيص أخبار المغرب، وضع حواشيه خليل عمران المنصور، بيروت، دار الكتب العلمية، 2005م، ص219-231.
- 59) المؤنس، ص122.
- 60) الأسعد شوشان: المرجع السابق، ص312.
- 61) ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص201.
- 62) ابن أبي زرع: المصدر نفسه، ص38، 201؛ و ابن خلدون: العبر، ج6، ص315.
- 63) الروض المعطار، ص613؛ وسالم أبو القاسم محمد غومة: المرجع السابق، ص42.

64) Christophe Picard; La mer, p. 159.

(65) النويري: المصدر السابق، ج24، ص171.

(66) الأسعد شوشان: المرجع السابق، ص313.

(67) ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص201.

68) Macais G ; Honin, recherche d'archéologie musulman,
revue africaine, 4emt trimestre, Alger, 1928, p.334.

69) Christophe Picard; La mer, p.82.

و الأسعد شوشان: المرجع السابق، ص311.

(70) يحيى بن خلدون: بغية الرواد، ج2، ص160.

(71) الوزان: المصدر السابق، ج2، ص8، ومارمول كربينال: إفريقيا، تحقيق، محمد حجي

وآخرون، مكتبة المعارف الجديدة للنشر والتوزيع، الرباط، المغرب، 1984، ج2،
ص357.

(72) المقدمة، ج2، ص300.

73)Darmoul .A; Les épaves sarrasines contribution à l'étude
des techniques de construction navales, musulmans et
méditerranéennes, L'Homme et la mer, Actes du 3éme
congrès Internationale d'étude des, cultures de la
méditerranée, Jerba, Avril 1981, p. 157 – 158.

(74) مصطفى نشاط: جنوة وبلاد المغرب من 609-759هـ/1212-1358م، مطبعة الرباط

نت، 2014، ص191.

- 75) محمد عناوي: النشاط البحري في الأندلس، عصر الإمارة الإسلامية، بحث لنيل دبلوم الدراسات العليا في التاريخ، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، ظهر المهرز، فاس، 1986-1987، ج2، ص443.
- 76) ديوان ابن حمديس الصقلي(447-527هـ): تحقيق إحسان عباس، دار صادر للطباعة، بيروت، 1960، ص276.
- 77) الإدريسي: المغرب وأرض السودان ومصر، مأخوذ من كتاب زهرة المشتاق في اختراق الآفاق، مطبعة بريل، ليدن، 1863، ص90؛ وعبد الحليم عويس: دولة بني حماد صفحة رائعة من التاريخ الجزائري، دار الصحوة للنشر والتوزيع، القاهرة، ط2، 1991، ص208.
- 78) عبد الحق معزوز: العتاد العسكري للجيش الحمادي، ضمن أعمال ملتقى النظم العسكرية في بلاد المغرب منذ القدم إلى نهاية العصر العثماني يومي 26 و 27 نوفمبر 2014، مجلة دراسات تراثية، العدد 05، 2014، مخبر التراث الحضاري للمغرب الأوسط، جامعة الجزائر2، ص297.
- 79) ابن أبي دينار: المصدر السابق، ص203.
- 80) حسن أميلي: الجهاد البحري بمصب أبي رقرق خلال القرن السابع عشر الميلادي، منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، المحمدية، دار أبي رقرق للطباعة والنشر، الرباط، 2006، ص101.
- 81) دراسات في تاريخ المغرب الإسلامي، دار الشروق، بيروت، القاهرة، ط1، 1983، ص56-57.
- 82) الإدريسي: المغرب، ص90-91.
- 83) الحميري: المصدر السابق، ص80.
- 84) عبد الحق معزوز: المرجع السابق، ص298.

- 85) الجفن كلمة أندلسية بمعنى السفينة المسطحة القعر. مصطفى غطيس: أسماء السفن في بعض المصادر العربية، مجلة دراسات تاريخية، مركز البصيرة للبحوث، القبة الجزائر، العدد 03، أوت 2014، ص 116.
- 86) فوزية محمد عبد الحميد نوح: البحرية الإسلامية في بلاد المغرب في عهد الاغالبة (184-296هـ/800-908م) رسالة ماجستير، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، 1984-1985، ص 83.
- 87) عياد المبروك عمار: البحرية في عهد الموحدين، رسالة ماجستير، جامعة الفاتح، كلية التربية، الجماهيرية الليبية، 1991، ص 43.
- 88) ابن الخطيب: أعمال الأعلام، تحقيق بروفنسال، بيروت، دار المشرق، 1956، ص 192.
- 89) مجهول: المصدر السابق، ص 131-132؛ والطاهر قدوري: النشاط البحري في العصرين المرابطي والموحدي، ص 98.
- 90) البيان، قسم الموحدين، ص 61.
- 91) ابن عذارى: المصدر السابق، ج 4، ص 177؛ و فوزية محمد عبد الحميد نوح: البحرية الإسلامية في عهد المرابطين، ص 186.
- 92) سعاد ماهر: المرجع السابق، ص 165.
- 93) Picard, Christophe ;La mer, p.113.
- 94) الشيني كلمة مصرية يقصد بها مخازن الغلة وتطلق على المركب المعد للجهاد في البحر نظرا لتخزين المؤن فيه. مصطفى غطيس: أسماء السفن، ص 121.
- 95) درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، دار المعارف، الإسكندرية، ط 2، 1979، ص 83؛ و سالم أبو القاسم محمد غومة: المرجع السابق، ص 39.

96)Christides.V, Soucek .S, et Oman .G, Milaha,
Encyclopédie de l'Islam, t. VII, p.43.

عبد الفتاح عبادة: سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتنا في الإسلام، مطبعة الهلال بالفجالة، مصر، 1913، ص4؛ و أحمد مختار العبادي: دراسات في تاريخ المغرب والأندلس، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، مصر، ص333، هامش 3.

97) البكري: المغرب، ص73.

98) ابن حمديس: المصدر السابق، ص146، 239؛ و عبد الحق معزوز: المرجع السابق، ص298-299؛ محمد عناوي: المرجع السابق، ص442.

99) النميري: المصدر السابق، ص160، 354.

100) دومنيك فاليرين: المرجع السابق، ج1، ص564.

101) إبراهيم أحمد العدوي: الأساطيل العربية في البحر المتوسط، مكتبة النهضة، القاهرة، مصر، 1957، ص153.

102) أحمد عبد الرزاق: الحضارة الإسلامية في العصور الوسطى، دار الفكر العربي، القاهرة، ط3، 1999، ص215؛ فوزية محمد عبد الحميد نوح: البحرية الإسلامية في عهد المرابطين، ص188.

103) ابن عذارى: المصدر السابق، ج1، ص312-313.

104) نفس المصدر والصفحة.

105) عبد الهادي التازي: الأسطول المغربي عبر التاريخ، مجلة البحث العلمي، جامعة محمد الخامس، الرباط، العدد 33، 1983، ص20.

- 106) البيذق: المصدر السابق، ص67؛ والطاهر قدوري: النشاط البحري في العصرين المرابطي والموحدي، ص96-97.
- 107) ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص332.
- 108) ابن عذارى: المصدر السابق، ج1، ص314؛ والنويري: المصدر السابق، ج24، ص247-250.
- 109) ابن مماتي شرف الدين: قوانين الدواوين، تحقيق عزيز سوربال عطية، مكتبة مدبولي، القاهرة، ط1، 1991، ص340؛ ومحمد عناوي: المرجع السابق، ص443.
- 110) صمغ السفن هو صمغ لا ينحل في الماء ويستخرج من بعض الأشجار كاللوز والزيتون البري و الايجاص...النويري: المصدر السابق، ج11، ص322-324.
- 111) علي حسن الخربوطلي: البحر المتوسط بحيرة عربية، دار المعارف، القاهرة، 1963، ص26؛ وحسين مؤنس: تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ص82.
- 112) الأدلة البينة النورانية في مفاخر الدولة الحفصية، تحقيق الطاهر بن محمد العموري، الدار العربية للكتاب، 1984، ص111.
- 113) أحمد مختار العبادي، وعبد العزيز سالم: تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت، 1982، ص134؛ و محمد عبد الله سالم العمارة: الجيش الفاطمي (297-567هـ/909-1171م)، رسالة دكتوراه في التاريخ، الجامعة الاردنية، 1999، ص159.
- 114) النميري: المصدر السابق، ص354.
- 115) إبراهيم أحمد العدوي: الأساطيل العربية، ص151؛ ومحمد الشاذلي النيفر: المرجع السابق، ص195.

- 116) لطيفة بشاري: النقل البحري في إمارة بني عبد الواد من القرن السابع إلى القرن العاشر الهجريين، ضمن أعمال ملتقى الموانئ الجزائرية عبر العصور سلما وحرنا، مخبر البناء الحضاري للمغرب الأوسط، جامعة الجزائر2، يومي7-8 ديسمبر2009، ص439، هامش4.
- 117) مصطفى نشاط: المرجع السابق، ص193.
- 118) يرجع اسمها الى اللغة اللاتينية خلال العصر الوسيط في أوروبا الغربية ويتعلق الأمر ب *chelandium* وتعني قادسا بيزنطيا معدا لحمل المقاتلة والسلاح. مصطفى غطيس: أسماء السفن، ص120.
- 119) أحمد مختار العبادي والسيد عبد العزيز سالم : تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص333، الهامش 5؛ وعبد الفتاح عباده: سفن الأسطول الإسلامي، القاهرة، 1913، ص06؛ وعبد الحق معزوز: المرجع السابق، ص298.
- 120) عبد الحق معزوز: المرجع نفسه، ص299.
- 121) سعاد ماهر: المرجع السابق، ص353.
- 122) محمد المنوني: وراقات، ص110. وعبد الفتاح عباده: المرجع السابق، ص151.
- 123) عبد المنعم ماجد: المرجع السابق، ص76-77.
- 124) فوزية محمد عبد الحميد نوح: البحرية الإسلامية في عهد المرابطين، ص189.
- 125) البيان المغرب، قسم الموحدين، ص201؛ و عبد السلام الجعماطي: دراسات في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي، دار الكتب العلمية، بيروت، ط1، 2012، ص64.
- 126) علي محمد فهمي: التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي، ترجمة عبد غالم، دار الوحدة، بيروت، 1981، ص144، و حسين مؤنس: تاريخ المسلمين في البحر المتوسط، ص82.

- 127) محمد بن منكلي: الأدلة الرسمية في التعابي الحربية، تحقيق محمد شيت خطاب، مطبوعات
المجمع العلمي العراقي، بغداد، 1988، ص234؛ أنور عبد العليم: الملاحة وعلوم البحار
عند العرب، عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة و للفنون والآداب، الكويت،
1979، ص95؛ وعبد الفتاح عبادة: المرجع السابق، ص6
- 128) أحمد مختار العبادي والسيد عبد العزيز سالم : تاريخ البحرية الإسلامية في مصر
والشام، ص333، الهامش 4.
- 129) Bourouiba Rachid; les Hammadides, ENAG, 1981, p.110.
- 130) البيان قسم الموحدين، ص240.
- 131) الروض المعطار، ص567.
- 132) مصطفى نشاط: المرجع السابق، ص195.
- 133) عنوان الدراية، ص77؛ وصالح بعيزيق: المرجع السابق، ص139.
- 134) أحمد عزاوي: قضايا تاريخية خلال العصرين الموحدى والمريني، عالم الفكر، ط1،
2010، ص85.
- 135) ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص221-222؛ ورسائل موحدية "مجموعة جديدة"
تحقيق العزاوي، مطبعة النجاح، ط1، الدار البيضاء، 1995، ج1، ص185.
- 136) النويري: المصدر السابق، ج24، ص171.
- 137) ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص221، 243.
- 138) رسائل موحدية "مجموعة جديدة"، ج1، ص84.
- 139) رسائل موحدية، تحقيق بوفنسال، الرسالة الخامسة، ص12.

140) ابن أبي زرع: المصدر السابق، ص198؛ وعبد الله علي علام: الدولة الموحدية بالمغرب في عهد عبد المؤمن بن علي، دار المعارف، القاهرة، مصر، 1971، ص208.

141) ابن جبير: الرحلة، دار صادر، بيروت، دت، ص8؛ و ابن عبد الله عبد العزيز: البحرية المغربية والقرصنة، مجلة تطوان، الرباط، 1958-1959، ص63.